

Bruxelas, 3 de março de 2025
(OR. en)

6684/25

Dossiê interinstitucional:
2025/0033(NLE)

TRANS 46

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	28 de fevereiro de 2025
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2025) 57 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO sobre a posição a tomar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) no que respeita a uma proposta tendente a conciliar o AETR com as principais alterações recentes do Regulamento (CE) n.º 561/2006

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 57 final.

Anexo: COM(2025) 57 final



Bruxelas, 28.2.2025
COM(2025) 57 final

2025/0033 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

sobre a posição a tomar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) no que respeita a uma proposta tendente a conciliar o AETR com as principais alterações recentes do Regulamento (CE) n.º 561/2006

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE (SC.1), no que diz respeito à adoção prevista de alterações para harmonizar o AETR com a legislação da União, na sequência da adoção de alterações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006¹ através dos Regulamentos (UE) 2020/1054² e (UE) 2024/1258³, bem como do Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 da Comissão, que complementa o artigo 8.º-A, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, que constitui uma das disposições introduzidas pelo Regulamento (UE) 2020/1054.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. O acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR)

O AETR pretende harmonizar o quadro legislativo das respetivas partes contratantes, no que diz respeito aos tempos de condução e de repouso dos motoristas profissionais, assim como os correspondentes requisitos técnicos de construção e instalação de aparelhos de controlo nos veículos (tacógrafos). O AETR entrou em vigor em 5 de janeiro de 1976. Foi posteriormente alterado. As alterações mais recentes relativas aos tempos de condução e de repouso ou aos tacógrafos foram adotadas em 20 de setembro de 2010.

Todos os Estados-Membros são Partes no AETR⁴.

¹ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>)

² Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (JO L 249 de 31.7.2020, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>)

³ Regulamento (UE) 2024/1258 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros e à competência dos Estados-Membros para impor sanções por infrações ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 cometidas noutro Estado-Membro ou num país terceiro, (JO L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>)

⁴ A Áustria (ratificou em 11/6/1975), a Bélgica (ratificou em 30/12/1977), a Bulgária (ratificou em 12/5/1995), a Croácia (ratificou em 3/8/1992), Chipre (ratificou em 5/9/2003), a Chéquia (ratificou em 22/6/1993), a Dinamarca (ratificou em 30/12/1977), a Estónia (ratificou em 3/5/1993), a Finlândia (ratificou em 16/2/1999), a França (ratificou em 9/1/1978), a Alemanha (ratificou em 9/7/1975), a Grécia (ratificou em 11/1/1974), a Hungria (ratificou em 22/10/1999), a Irlanda (ratificou em 28/8/1979), a Itália (ratificou em 28/12/1978), a Letónia (ratificou em

2.2. O grupo de peritos sobre o AETR e o grupo de trabalho para os transportes rodoviários

O grupo de peritos sobre o AETR é um grupo técnico criado pelo comité dos transportes internos da UNECE, cujo objetivo é elaborar propostas de alteração do AETR. De acordo com a decisão que institui o grupo de peritos sobre o AETR, a União Europeia pode participar no grupo de peritos⁵. Por conseguinte, a Comissão representa a União neste grupo de peritos.

O grupo de trabalho para os transportes rodoviários (SC.1) é um grupo criado pelo comité de transportes internos para promover o desenvolvimento e a facilitação do transporte rodoviário internacional. Tal inclui a harmonização e a simplificação das regras e dos requisitos relacionados com o transporte rodoviário. Apenas as partes contratantes no AETR participam no grupo de trabalho para os transportes rodoviários na qualidade de membros. A União Europeia é convidada, na qualidade de observador, junto do grupo de trabalho, sendo assim representada pela Comissão ou pela Delegação da União Europeia junto das Nações Unidas e de outras organizações internacionais em Genebra.

Geralmente, as propostas de alteração do AETR são, em primeiro lugar, apresentadas, debatidas e aprovadas pelo grupo de peritos sendo, subsequentemente, apresentadas ao grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE (SC.1) para aprovação. Se ambos os grupos chegarem a consenso relativamente a determinadas alterações ao AETR, uma parte contratante no AETR apresenta formalmente a alteração ao Secretário-Geral das Nações Unidas, em conformidade com o artigo 21.º do AETR. Uma vez notificadas pelo Secretário-Geral das Nações Unidas relativamente à proposta de alteração do AETR, as partes contratantes dispõem de um prazo de seis meses para se oporem à alteração. Considera-se que uma alteração foi adotada se nenhuma parte contratante formular objeções à mesma dentro desse prazo.

Os órgãos criados na UNECE (o grupo de peritos sobre o AETR e o grupo de trabalho para os transportes rodoviários) constituem um fórum no qual as alterações ao AETR são apresentadas, discutidas e aprovadas, a fim de preparar a apresentação formal de uma alteração em conformidade com o AETR e evitar objeções uma vez formalmente apresentada essa alteração ao Secretário-Geral das Nações Unidas. Por conseguinte, é conveniente definir as posições da União no que diz respeito às decisões a tomar no âmbito do grupo de peritos e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE.

14/1/1994), a Lituânia (ratificou em 3/6/1998), o Luxemburgo (ratificou em 30/12/1977), Malta (ratificou em 24/9/2004), os Países Baixos (ratificaram em 30/12/1977), a Polónia (ratificou em 14/7/1992), Portugal (ratificou em 20/9/1973), a Roménia (ratificou em 8/12/1994), a Eslováquia (ratificou em 28/5/1993), a Eslovénia (ratificou em 6/8/1993), a Espanha (ratificou em 3/1/1993) e a Suécia (ratificou em 24/8/1973).

⁵ Decisão sobre questões relacionadas com o comité dos transportes internos: Criação de um grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR), ECE/EX/2011/L.16, ponto 3: «Em conformidade com as orientações, a participação no grupo de peritos estará aberta a todos os Estados membros da UNECE, a todas as Partes Contratantes no AETR e à União Europeia (...)»

2.3. O ato previsto a submeter à apreciação do grupo de peritos sobre o AETR e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários

Em junho de 2025, durante a sua 38.^a sessão prevista, ou em sessões subsequentes, o grupo de peritos sobre o AETR irá, com base na proposta da União anexa à presente proposta, analisar e elaborar propostas de alteração do Acordo AETR em consonância com as alterações mais recentes do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Estas abrangem novas disposições relacionadas com o âmbito de aplicação do Acordo, as condições em que é possível gozar períodos consecutivos de repouso semanal reduzido, a proibição de gozar o repouso semanal regular na cabina, as regras segundo as quais o condutor deve regressar ao estabelecimento do empregador ou ao local de residência do condutor, as condições em que é possível usufruir de períodos de repouso num transbordador (ferry) ou num comboio, outras derrogações possíveis para os condutores que efetuam o transporte ocasional de passageiros, bem como o princípio e as especificações das áreas de estacionamento seguras e protegidas (o ato previsto).

O objetivo do ato previsto é melhorar as condições de trabalho dos condutores, a concorrência leal entre os operadores e, por sua vez, melhorar a segurança rodoviária. O grupo de peritos será incumbido de analisar a proposta tendo em vista aprovar as alterações propostas e de as recomendar para aprovação pelo grupo de trabalho para os transportes rodoviários. O grupo de trabalho para os transportes rodoviários poderá também fornecer orientações e instruções ao grupo de peritos, caso tal seja necessário. Depois de o grupo de trabalho para os transportes rodoviários ter aprovado informalmente as propostas, uma Parte Contratante terá então de apresentar essas alterações ao Secretário-Geral das Nações Unidas.

Se adotado, o ato previsto tornar-se-á vinculativo para as Partes em conformidade com o artigo 21.º, n.º 6, do Acordo, que prevê o seguinte: «Qualquer alteração considerada aceite entra em vigor três meses após a data em que foi considerada aceite.»

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

O Acordo AETR foi substancialmente alterado pela última vez em 2010 e exige uma atualização mais geral. Desde esta alteração, a União adotou, no âmbito de aplicação jurídica própria, os seguintes atos relativos à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários internacionais nos Estados-Membros: Regulamentos (UE) 165/2014⁶, (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258.

As alterações necessárias para transpor as principais disposições do Regulamento (UE) n.º 165/2014, em especial a introdução do tacógrafo inteligente, já foram apresentadas pela União aos fóruns acima referidos⁷, sem que, de momento, seja possível chegar a um acordo unânime.

⁶ Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, JO L 60 de 28.2.2014, p. 1.

⁷ Mais recentemente na Decisão (UE) 2021/366 do Conselho, de 22 de fevereiro de 2021, sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (JO L 70 de 1.3.2021, p. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>), reproduzida na UNECE em ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2.

Em 4 de outubro de 2024, o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou as disposições do Regulamento (UE) 2020/1054, nos processos apensos C-541/20 a C-555/20⁸.

Consequentemente, para que a União cumpra o disposto no artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, é necessário que a União proponha uma atualização das disposições do Acordo AETR de acordo com as normas mais recentes adotadas na União sobre a matéria.

A posição proposta está em consonância com a competência externa exclusiva da União no âmbito da legislação social no domínio do transporte rodoviário, em especial nos termos do artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

No seu acórdão de 31 de março de 1971, processo 22/70 *AETR*⁹, o Tribunal de Justiça da União Europeia reconheceu que o domínio do trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários é da competência externa exclusiva da União. Esta competência foi exercida desde então em diversos atos legislativos adotados pelos legisladores da União, nomeadamente nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014. Dado que a matéria do AETR é do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 165/2014, é da União a competência exclusiva para negociar e celebrar o AETR, bem como as suas alterações, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê decisões que definam «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável, independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo em questão¹⁰.

Quando o domínio em questão é abrangido por uma competência da União, o facto de a União não participar no acordo internacional em causa não a impede de exercer essa competência definindo, no quadro das suas instituições, uma posição a tomar em seu nome na instância criada por esse acordo, nomeadamente por intermédio dos Estados- Membros partes no referido acordo que agem solidariamente no seu interesse¹¹.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regulam a instância em questão. Inclui também os instrumentos que não têm um efeito vinculativo por força do direito

⁸ ECLI:EU:C:2024:818.

⁹ Acórdão do Tribunal de Justiça de 31 de março de 1971, Comissão/Conselho, ECLI:EU:C:1971:32.

¹⁰ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

¹¹ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 52.

internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»¹².

4.1.2. Aplicação ao processo em apreço

O grupo de peritos sobre o AETR e o grupo de trabalho para os transportes rodoviários (SC.1) são órgãos criados pelo comité dos transportes internos da UNECE.

As alterações propostas constituem atos que produzem efeitos jurídicos. As alterações previstas, caso fossem adotadas, seriam vinculativas por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 6, do AETR.

O ato previsto não complementa nem altera o quadro institucional do acordo.

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como sendo apenas acessória, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, concretamente a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao processo em apreço

O objetivo e o conteúdo principais do ato previsto estão relacionados com a política de transporte.

A base jurídica material da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 91.º do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 91.º do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

¹² Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

sobre a posição a tomar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) no que respeita a uma proposta tendente a conciliar o AETR com as principais alterações recentes do Regulamento (CE) n.º 561/2006

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR)¹³ entrou em vigor em 5 de janeiro de 1976. A União tem competência exclusiva nas matérias abrangidas pelo AETR¹⁴.
- (2) Nos termos do artigo 2.º, n.º 3, segundo parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵, as disposições do AETR devem ser conciliadas com as do referido regulamento. Os Regulamentos (UE) 2020/1054¹⁶ e (UE) 2024/1258¹⁷ do Parlamento Europeu e do Conselho alteraram o Regulamento (CE) n.º 561/2006. Além disso, o Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 da Comissão completa o artigo 8.º-A, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, que é uma das disposições introduzidas pelo Regulamento (UE) 2020/1054. Por conseguinte, a União deve propor a alteração do AETR de modo a refletir as alterações introduzidas pelos Regulamentos (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e completadas

¹³ [JO L 95, de 8.4.1978, p. 1.](#)

¹⁴ Acórdão do Tribunal de Justiça de 31 de março de 1971, Comissão/Conselho (AETR), 22/70, EU:C:1971:32, n.ºs 30 e 31.

¹⁵ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

¹⁶ Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos, JO L 249 de 31.7.2020, p. 1.

¹⁷ Regulamento (UE) 2024/1258 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros e à competência dos Estados-Membros para impor sanções por infrações ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 cometidas noutro Estado-Membro ou num país terceiro, JO L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>.

pelo Regulamento Delegado (UE) 2022/1012. Estas abrangem novas disposições relacionadas com o âmbito de aplicação do Acordo, as condições em que é possível gozar períodos consecutivos de repouso semanal reduzido, a proibição de gozar o repouso semanal regular na cabina, as regras segundo as quais o condutor deve regressar ao estabelecimento do empregador ou ao local de residência do condutor, as condições em que é possível usufruir de períodos de repouso num transbordador (ferry) ou num comboio, outras derrogações possíveis para os condutores que efetuam o transporte ocasional de passageiros, bem como o princípio e as especificações das áreas de estacionamento seguras e protegidas (o ato previsto).

- (3) Nos termos do artigo 21.º do AETR, qualquer Parte Contratante pode apresentar propostas de emendas ao AETR ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas (ONU). Antes de serem apresentadas ao Secretário-Geral da ONU, as propostas são previamente apresentadas, debatidas e adotadas no grupo de trabalho para os transportes rodoviários (SC.1) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). A UNECE criou um grupo de peritos no âmbito do AETR. Trata-se de um organismo competente para elaborar e apresentar propostas de alteração ao AETR ao grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE. Com base nesta decisão, a União proporá que o grupo de peritos sobre o AETR, durante a sua 38.ª sessão prevista para junho de 2025, e em sessões subsequentes, e o grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE, durante a sua 120.ª sessão prevista para outubro de 2025, e em sessões subsequentes, debatam as alterações ao AETR relativas à melhoria das condições de trabalho dos condutores que efetuam transportes rodoviários internacionais, decorrentes das recentes alterações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 introduzidas pelos Regulamentos (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e pelo Regulamento Delegado (UE) 2022/1012.
- (4) É conveniente definir a posição a adotar, em nome da União, no grupo de peritos sobre o AETR e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários, uma vez que as propostas de alteração que serão chamados a elaborar e a aprovar serão vinculativas por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 6, do AETR.
- (5) Os Estados-Membros não devem opor-se à notificação pelo Secretário-Geral das Nações Unidas, nos termos do artigo 21.º, n.º 1, do AETR, das alterações propostas que constam do anexo da presente decisão. Se uma notificação do Secretário-Geral das Nações Unidas não se limitar às propostas de alteração constantes do anexo da presente decisão, os Estados-Membros não devem levantar objeções às alterações propostas que constam do anexo da presente decisão.
- (6) A posição da União no âmbito do grupo de peritos sobre o AETR deverá ser expressa pela Comissão, e a posição da União no âmbito do grupo de trabalho para os transportes rodoviários deverá ser expressa pelos Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, nas sessões subsequentes do grupo de peritos da UNECE sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários (SC.1) em relação a uma proposta tendente a conciliar o AETR com as alterações recentes do Regulamento (CE) n.º 561/2006 introduzidas pelos Regulamentos (UE)

2020/1054 e (UE) 2024/1258 e pelo Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 consta do anexo da presente decisão.

Podem ser acordadas alterações menores ou de carácter formal à posição referida no n.º 1, sem que seja necessária uma decisão adicional do Conselho.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pela Comissão no grupo de peritos sobre o AETR e pelos Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União, no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE.

Artigo 3.º

Sempre que uma proposta de alteração constante do anexo da presente decisão tenha sido aprovada pelo grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE, os Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União, devem apresentá-la ao Secretário-Geral das Nações Unidas, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 1, do AETR.

Os Estados-Membros não devem opor-se à notificação pelo Secretário-Geral das Nações Unidas, nos termos do artigo 21.º, n.º 1, do AETR, das alterações propostas que constam do anexo da presente decisão.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são a Comissão e os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*