



Bruxelles, 20.3.2023
COM(2023) 144 final

2023/0075 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede del gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite nonché, se opportuno, in relazione alla notifica da parte del segretario generale delle Nazioni Unite a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede del gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) dell'UNECE in riferimento alla prevista adozione di un emendamento dell'AETR per quanto riguarda l'introduzione di una clausola di forza maggiore.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR)

L'AETR mira ad armonizzare il quadro legislativo delle parti contraenti per quanto riguarda i periodi di guida e di riposo dei conducenti professionisti e i corrispondenti requisiti tecnici per la costruzione e l'installazione dell'apparecchio di controllo utilizzato nei veicoli (il tachigrafo). L'AETR è entrato in vigore il 5 gennaio 1976 ed è stato successivamente modificato, da ultimo il 20 settembre 2010.

Tutti gli Stati membri sono parti dell'AETR¹.

2.2. Il gruppo di esperti sull'AETR e il gruppo di lavoro dei trasporti su strada

Il gruppo di esperti sull'AETR, istituito dal comitato per i trasporti interni dell'UNECE, è un gruppo tecnico il cui obiettivo è elaborare proposte di emendamento dell'AETR. Conformemente alla decisione che istituisce il gruppo di esperti sull'AETR, l'Unione europea può partecipare al gruppo di esperti².

Il gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) è un gruppo istituito dal comitato per i trasporti interni per promuovere lo sviluppo e l'agevolazione dei trasporti internazionali su strada, anche attraverso l'armonizzazione e la semplificazione delle norme e dei requisiti relativi ai trasporti su strada.

Generalmente le proposte di emendamento dell'AETR sono discusse in primo luogo dai membri del gruppo di esperti e in seguito sottoposte all'approvazione del gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) dell'UNECE. Se in entrambi i gruppi si raggiunge un consenso, una parte contraente dell'AETR presenta formalmente l'emendamento al segretario generale delle Nazioni Unite, conformemente all'articolo 21 dell'AETR. Gli organi istituiti in seno

¹ Austria (ratificato l'11.6.1975), Belgio (ratificato il 30.12.1977), Bulgaria (ratificato il 12.5.1995), Cechia (ratificato il 22.6.1993), Croazia (ratificato il 3.8.1992), Cipro (ratificato il 5.9.2003), Danimarca (ratificato il 30.12.1977), Estonia (ratificato il 3.5.1993), Finlandia (ratificato il 16.2.1999), Francia (ratificato il 9.1.1978), Germania (ratificato il 9.7.1975), Grecia (ratificato l'11.1.1974), Irlanda (ratificato il 28.8.1979), Italia (ratificato il 28.12.1978), Lettonia (ratificato il 14.1.1994), Lituania (ratificato il 3.6.1998), Lussemburgo (ratificato il 30.12.1977), Malta (ratificato il 24.9.2004), Paesi Bassi (ratificato il 30.12.1977), Polonia (ratificato il 14.7.1992), Portogallo (ratificato il 20.9.1973), Romania (ratificato l'8.12.1994), Slovacchia (ratificato il 28.5.1993), Slovenia (ratificato il 6.8.1993), Spagna (ratificato il 3.1.1993), Svezia (ratificato il 24.8.1973) e Ungheria (ratificato il 22.10.1999).

² *Decision on matters relating to Inland Transport Committee: Establishment of a Group of Experts on European Agreement Concerning Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR)*, ECE/EX/2011/L.16, paragrafo 3: "In accordance with the Guidelines, participation in the Expert Group would be open to all ECE member States, all AETR Contracting Parties and the European Union [...]" ("Conformemente agli orientamenti, la partecipazione al gruppo di esperti è aperta a tutti gli Stati membri dell'ECE, a tutte le parti contraenti dell'AETR e all'Unione europea [...]").

all'UNECE (il gruppo di esperti sull'AETR e il gruppo di lavoro dei trasporti su strada) offrono un forum di discussione e di approvazione per preparare la presentazione formale di un emendamento conformemente all'AETR ed evitare obiezioni una volta che l'emendamento è stato presentato formalmente al segretario generale delle Nazioni Unite. È pertanto opportuno stabilire le posizioni che l'Unione deve adottare anche in tali gruppi affinché le parti contraenti non appartenenti all'UE che presentano proposte agli organi competenti dell'UNECE siano consapevoli di tali posizioni il prima possibile.

Tuttavia a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR, le parti contraenti possono anche comunicare il testo di una proposta di emendamento direttamente al segretario generale delle Nazioni Unite, che successivamente lo comunicherà a tutte le parti contraenti. Una volta ricevuta la notifica della proposta formale di emendamento dell'AETR, le parti contraenti dispongono di sei mesi per sollevare obiezioni alla proposta. La proposta si considera adottata se nessuna parte contraente formula obiezioni all'emendamento entro tale termine.

2.3. Atto previsto che deve essere esaminato dal gruppo di esperti sull'AETR e dal gruppo di lavoro dei trasporti su strada

Il 20 febbraio 2023, nel corso della sua 31^a sessione, il gruppo di esperti sull'AETR dovrà decidere se presentare al gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) una proposta del governo bielorusso di emendamento dell'articolo 4 dell'AETR, relativa all'introduzione di una clausola di forza maggiore ("atto proposto")³. L'atto proposto figura sia nel documento ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2⁴ presentato dalla Bielorussia sia nel documento ECE/TRANS/SC.1/GE.21.2023.1⁵ presentato dalla Federazione russa.

La finalità dell'atto previsto è consentire ai conducenti di una parte contraente che effettuano operazioni di trasporto internazionale di utilizzare, per un periodo massimo di due anni, fogli di registrazione compilati a mano anziché una carta tachigrafica digitale, qualora tale parte contraente si trovi in una situazione di forza maggiore.

Se adottato, l'atto previsto diventerebbe vincolante per le parti conformemente all'articolo 21, paragrafo 6, dell'AETR, a norma del quale "*[o]gni emendamento giudicato accettato entrerà in vigore tre mesi dopo la data in cui sarà stato giudicato accettato.*"

3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

Dall'inizio della guerra di aggressione illegale della Federazione russa nei confronti dell'Ucraina, il 24 febbraio 2022, in cui la Bielorussia svolge un ruolo di complice, l'Unione europea ha adottato sanzioni nei confronti sia della Russia sia della Bielorussia.

Tra le conseguenze delle sanzioni vi è stata la sospensione delle attività di alcune imprese dell'UE in Russia e in Bielorussia, e con tali paesi. Tra di esse figurano imprese che solitamente forniscono carte tachigrafiche digitali e chip alle autorità preposte al rilascio delle carte di tali due paesi. Di conseguenza la Russia e la Bielorussia si trovano di fatto in una situazione in cui affermano di non poter fornire carte tachigrafiche ai propri conducenti, che pertanto non possono rispettare l'AETR quando effettuano operazioni di trasporto internazionale su strada che rientrano nell'ambito di applicazione dell'accordo.

³ Punto 4 dell'ordine del giorno, ECE/TRANS/SC.1/GE.21/69: [ECE/TRANS/SC.1/GE.21/69 \(unece.org\)](https://www.unece.org/ece/trans/sc1/ge21/69).
⁴ ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2: [Прочие вопросы - \(Bielorussia\) | UNECE](#).

⁵ La stessa proposta di emendamento è stata inclusa dalla Russia nel documento ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1: [Добавление 1С - \(Federazione russa\) | UNECE](#), sebbene gran parte di tale documento sia dedicata a osservazioni in merito a un'altra proposta dell'Unione (nuova appendice 1C dell'AETR).

Entrambi i governi hanno pertanto proposto di introdurre nell'AETR una clausola di forza maggiore, in virtù della quale i conducenti che devono essere muniti di una carta tachigrafica digitale rilasciata da tali due paesi sarebbero esentati dall'utilizzarla e potrebbero utilizzare metodi di controllo alternativi quali i fogli di registrazione. Una simile alternativa consentirebbe a tali paesi di proseguire legalmente le loro operazioni di trasporto internazionale aggirando una situazione che probabilmente deriva dalla guerra di aggressione illegale della Russia nei confronti dell'Ucraina, in cui la Bielorussia svolge un ruolo di complice, e che ha determinato l'applicazione di sanzioni dell'UE nei confronti di tali due paesi. La posizione dell'Unione dovrebbe pertanto essere contraria all'adozione della proposta di emendamento, poiché quest'ultima sarebbe in contrasto con gli obiettivi perseguiti dal regime sanzionatorio dell'UE.

La posizione proposta è inoltre in linea con la politica dell'UE di non accettare alcun emendamento russo o bielorusso degli accordi internazionali, in considerazione della guerra di aggressione illegale della Russia nei confronti dell'Ucraina.

Inoltre, per quanto riguarda il merito e indipendentemente dal contesto geopolitico in cui è stato presentato, l'emendamento proposto indebolirebbe notevolmente l'AETR. In base alla proposta di emendamento, infatti, qualsiasi parte contraente potrebbe, attraverso una semplice notifica al gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE (che a sua volta ne sarebbe semplicemente informato e non potrebbe valutare le giustificazioni addotte per la situazione di forza maggiore invocata dalla parte contraente), eludere una delle finalità principali dell'accordo, ossia l'installazione e l'uso di un apparecchio di controllo armonizzato (il tachigrafo digitale e la carta tachigrafica digitale) per le operazioni di trasporto internazionale. Per un periodo massimo di 2 anni i conducenti che dovrebbero avere una carta del conducente rilasciata da tale parte contraente non sarebbero obbligati a utilizzare una carta tachigrafica digitale nei trasporti internazionali.

Di conseguenza sarebbe enormemente più difficile garantire il rispetto, da parte dei conducenti, dei periodi di guida e di riposo stabiliti nell'AETR, specialmente considerando che le attività verrebbero svolte nel territorio di un'altra parte contraente dell'accordo, diversa dal paese del conducente. Nella pratica l'emendamento creerebbe quindi una scappatoia che potrebbe compromettere l'intera finalità dell'accordo.

È necessario stabilire la posizione dell'Unione perché l'emendamento presentato dalla Repubblica di Bielorussia, se approvato, sarà vincolante per tutte le parti contraenti dell'AETR, compresi tutti gli Stati membri. Nella sentenza del 31 marzo 1971 nella causa 22/70, *AETR*⁶, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha riconosciuto che l'ambito relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti su strada costituisce una competenza esterna esclusiva dell'Unione. Tale competenza è stata da allora esercitata in numerosi atti legislativi adottati dai co-legislatori dell'Unione, tra cui il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ e il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸. L'atto previsto ha un'incidenza diretta sul diritto

⁶ ECLI:EU:C:1971:32.

⁷ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

⁸ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

dell'UE, compresi i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Poiché la materia oggetto dell'AETR rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, la competenza per negoziare e concludere l'accordo e le relative modifiche spetta esclusivamente all'Unione a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo⁹.

Rientrano nel concetto di *"atti che hanno effetti giuridici"* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che *"sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"*¹⁰.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il gruppo di esperti sull'AETR e il gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) sono organi istituiti dal comitato per i trasporti interni dell'UNECE.

L'emendamento proposto costituisce un atto avente effetti giuridici e, se adottato, avrà carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 21, paragrafo 6, dell'AETR, e sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa dell'UE, in particolare dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, che disciplinano la materia oggetto dell'AETR e fanno esplicito riferimento a tale accordo.

L'atto previsto non integra né modifica il quadro istituzionale dell'AETR.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà essere adottata una posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

⁹ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, *Germania/Consiglio*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

¹⁰ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, *Germania/Consiglio*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti da 61 a 64.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano la politica dei trasporti.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 91 TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 91 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede del gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite nonché, se opportuno, in relazione alla notifica da parte del segretario generale delle Nazioni Unite a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR)¹¹ è entrato in vigore il 5 gennaio 1976.
- (2) Nel quadro dell'AETR, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ha istituito un gruppo di esperti. Si tratta di un organo abilitato a elaborare e a presentare proposte di emendamento dell'AETR al gruppo di lavoro dei trasporti su strada.
- (3) Durante la sua 31^a sessione, il 20 febbraio 2023, il gruppo di esperti sull'AETR discuterà una proposta, presentata dai governi della Bielorussia e della Federazione russa, che prevede un emendamento dell'articolo 4 dell'accordo attraverso l'introduzione di una clausola di forza maggiore, illustrata nei documenti ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 e ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1¹².
- (4) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede del gruppo di esperti sull'AETR ed eventualmente del gruppo di lavoro dei trasporti su strada, poiché l'emendamento dell'accordo che tali organi sono chiamati a esaminare e approvare avrebbe carattere vincolante nel diritto nazionale a norma dell'articolo 21, paragrafo 6, dell'AETR, ed è tale da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa dell'UE, in particolare dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.
- (5) Nella sentenza del 31 marzo 1971 nella causa 22/70, *AETR*, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha riconosciuto che l'ambito relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti su strada costituisce una competenza esterna esclusiva dell'Unione. Tale competenza è stata da allora esercitata in numerosi atti legislativi adottati dai co-legislatori dell'Unione, tra cui il regolamento (CE) n.

¹¹ GU L 95 dell'8.4.1978, pag. 1.

¹² La stessa proposta di emendamento è stata inclusa dalla Russia nel documento ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1, sebbene gran parte di tale documento sia dedicata a osservazioni in merito a un'altra proposta dell'Unione (nuova appendice 1C dell'AETR).

561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ e il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴. Poiché la materia oggetto dell'AETR rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, la competenza per negoziare e concludere l'accordo e le relative modifiche spetta esclusivamente all'Unione a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

- (6) L'emendamento proposto mira a risolvere un problema pratico che probabilmente deriva dalla guerra di aggressione illegale della Russia nei confronti dell'Ucraina, in cui la Bielorussia svolge un ruolo di complice, e che ha determinato l'applicazione di sanzioni dell'UE nei confronti di tali due paesi. In virtù di tale emendamento, una parte contraente potrebbe notificare unilateralmente di non essere più in grado di conseguire una delle principali finalità dell'AETR, vale a dire l'uso di un apparecchio di controllo armonizzato per i veicoli che effettuano operazioni di trasporto internazionale (il tachigrafo digitale), per motivi di forza maggiore che non sarebbero soggetti ad alcun tipo di convalida o valutazione.
- (7) A seguito di tale dichiarazione di una parte contraente dell'AETR, l'atto previsto consentirebbe di non richiedere l'uso di tachigrafi e carte tachigrafiche digitali per i veicoli immatricolati in tale parte contraente che effettuano operazioni di trasporto internazionale su strada. In questo modo sarebbe enormemente più difficile garantire il rispetto, da parte dei conducenti, dei periodi di guida e di riposo stabiliti nell'AETR e si creerebbe una scappatoia che potrebbe compromettere l'intera finalità dell'accordo.
- (8) La posizione dell'Unione da adottare in sede del gruppo di esperti sull'AETR e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada dovrebbe essere contraria all'emendamento proposto al fine di evitare un significativo indebolimento dell'applicazione delle norme sui periodi di guida e di riposo stabilite nell'AETR e garantire la piena efficacia del regime sanzionatorio dell'UE.
- (9) Non si può escludere che la Federazione russa o la Repubblica di Bielorussia presentino formalmente la proposta di emendamento dell'AETR a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR, senza tenere conto delle discussioni in seno agli organi dell'UNECE. In tal caso gli Stati membri dovrebbero obiettare alla proposta secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), dell'AETR.
- (10) La posizione dell'Unione deve essere espressa dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del gruppo di esperti sull'AETR e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada e che agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione dell'Unione nella 31^a sessione del gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e, se opportuno, nella prossima sessione del gruppo di lavoro dei trasporti su

¹³ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

¹⁴ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), o in eventuali sessioni successive, è di non sostenere la proposta di emendamento dell'AETR volta ad includervi una clausola di forza maggiore, illustrata nei documenti ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 e ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1, come pure di non sostenere eventuali emendamenti sostanzialmente simili che fossero presentati dalla Federazione russa o dalla Repubblica di Bielorussia.

Articolo 2

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del gruppo di esperti sull'AETR e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE esprimono congiuntamente nell'interesse dell'Unione la posizione di cui all'articolo 1.

Articolo 3

Qualora a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR ricevano notifica del fatto che la Federazione russa o la Repubblica di Bielorussia, non tenendo conto delle discussioni in seno agli organi dell'UNECE, ha formalmente presentato l'emendamento illustrato nel documento ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 o eventuali emendamenti sostanzialmente simili, gli Stati membri obiettano alla proposta conformemente all'articolo 21, paragrafo 2, lettera a), dell'AETR.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*