



Bruxelles, 2.10.2018
COM(2018) 664 final

2018/0339 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel gruppo di esperti sull'AETR della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) in riferimento alla prevista modifica dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) relativa alla connessione a TACHOnet delle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. L'AETR

Obiettivo dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (di seguito "l'accordo") è armonizzare il quadro legislativo delle parti contraenti per quanto riguarda i periodi di guida e di riposo dei conducenti professionali, nonché i corrispondenti requisiti tecnici per la costruzione e il montaggio del tachigrafo. L'accordo è entrato in vigore il 5 gennaio 1976.

Tutti gli Stati membri sono parti dell'accordo¹.

2.2. Il gruppo di esperti sull'AETR

Il gruppo di esperti sull'AETR, istituito dal comitato per i trasporti interni dell'UNECE, è un gruppo tecnico incaricato di elaborare proposte di modifica dell'accordo. Le proposte di modifica dell'accordo sono adottate all'unanimità dagli esperti del gruppo e poi sottoposte al gruppo SC.1 (gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE) ai fini dell'adozione a maggioranza semplice delle parti contraenti presenti e votanti.

2.3. L'atto previsto del gruppo di esperti sull'AETR

Il 15 ottobre 2018, nel corso della sua 19^a sessione, il gruppo di esperti sull'AETR sarà chiamato a decidere in merito alla presentazione al gruppo SC.1 di una proposta di modifica dell'AETR riguardante la connessione a TACHOnet delle parti contraenti dell'accordo non appartenenti all'UE ("l'atto previsto").

La finalità dell'atto previsto è definire i requisiti tecnici per la connessione a TACHOnet delle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE tramite la piattaforma per l'emissione elettronica di documenti ("eDelivery") messa a punto dalla Commissione europea.

L'atto previsto vincolerà le parti in forza dell'articolo 13, paragrafo 1, dell'accordo, il quale così recita: "Tutte le nuove disposizioni del presente accordo, compresi il suo allegato e le appendici 1B e 2 relative all'introduzione di un apparecchio di controllo digitale, diventeranno

¹ Austria (ratificato l'11/6/1975), Belgio (ratificato il 30/12/1977), Bulgaria (ratificato il 12/5/1995), Croazia (ratificato il 3/8/1992), Cipro (ratificato il 5/9/2003), Repubblica ceca (ratificato il 22/6/1993), 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), Ungheria (ratificato il 22/10/1999), 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), Regno Unito (ratificato il 4/1/1978).

obbligatorie nei paesi che sono parti contraenti di tale accordo al più tardi entro quattro anni dall'entrata in vigore degli emendamenti risultanti dall'applicazione della procedura di cui all'articolo 21".

3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

TACHOnet è il sistema europeo per lo scambio elettronico di informazioni tra gli Stati membri sulle carte tachigrafiche. È uno strumento essenziale per assicurare l'applicazione delle norme sui periodi di guida e di riposo nel settore dei trasporti su strada, stabilite nel regolamento (UE) n. 561/2006². Il principale obiettivo di TACHOnet è verificare che non vengano rilasciate a un conducente due o più carte da Stati membri diversi.

Gli Stati membri sono tenuti a collegarsi a TACHOnet a norma dell'articolo 31, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014³ e dei requisiti tecnici stabiliti nel regolamento (UE) 2016/68⁴.

Le norme relative ai periodi di guida e di riposo si applicano anche alle parti contraenti dell'AETR (accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada) non appartenenti all'UE. Per assicurare l'applicazione delle norme sui periodi di guida e di riposo in tali paesi è pertanto essenziale che siano anch'essi connessi a TACHOnet. Le parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE, tuttavia, non sono autorizzate a connettersi direttamente a TACHOnet. Le connessioni dirette sono realizzate attraverso la rete TESTA (sistema di servizi transeuropei per la comunicazione telematica tra amministrazioni), l'accesso alla quale è riservato alle autorità e alle istituzioni dell'UE, degli Stati membri dell'UE, dei paesi del SEE, della Svizzera e dei paesi in via di adesione all'UE. I paesi non appartenenti all'UE che non sono in via di adesione all'UE o che non fanno parte del SEE devono collegarsi a TACHOnet attraverso un paese già connesso alla rete TESTA, cioè tramite connessione indiretta. Le connessioni indirette si basano su accordi bilaterali conclusi tra le parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE e il paese che fornisce la connessione.

Andorra, Armenia, Azerbaigian, Bosnia-Erzegovina, Georgia, Liechtenstein, Moldova, Serbia e Ucraina sono le nove parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE attualmente connesse in modo indiretto a TACHOnet tramite i sistemi messi a disposizione da Francia, Croazia, Polonia, Romania e Svizzera.

Il problema tecnico da risolvere e la soluzione proposta

La direzione generale dell'Informatica della Commissione (DIGIT) ha recentemente osservato che le connessioni indirette non soddisfano le norme minime di sicurezza prescritte dalla Commissione. Ciò è dovuto al fatto che il tratto della rete istituito tra lo Stato membro e il paese terzo non è soggetto a requisiti di sicurezza. Inoltre, qualsiasi tipo di attacco a tale parte

² Regolamento (UE) 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).

³ 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).

⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/68 della Commissione, del 21 gennaio 2016, relativo alle procedure comuni e alle specifiche necessarie per interconnettere i registri elettronici delle carte del conducente (GU L 15 del 22.1.2016, pag. 51).

della rete è potenzialmente invisibile alla Commissione, il che aumenta il rischio di violazioni del sistema di sicurezza.

Le connessioni indirette devono quindi essere eliminate e sostituite con uno strumento alternativo che permetta alle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE di connettersi a TACHOnet.

Tale connessione potrebbe essere messa a disposizione tramite *eDelivery*, una piattaforma generale finanziata dal programma MCE (meccanismo per collegare l'Europa) che permette la connessione tramite Internet e utilizza tecnologie di sicurezza standard, quali l'infrastruttura a chiave pubblica (PKI), per garantire l'autenticità, l'integrità e la riservatezza delle informazioni scambiate. La piattaforma assicura pertanto la fiducia reciproca quando si scambiano informazioni in forma elettronica. Il servizio eDelivery è fornito dalla DIGIT.

eDelivery è già utilizzato con successo per mettere a disposizione vari servizi a livello dell'UE, quali PEPPOL (Pan-European Public Procurement On-line) ed e-Codex (collegamento elettronico tra gli operatori del diritto in tutta l'UE). Il sistema potrebbe essere adattato a TACHOnet.

La DIGIT non ha previsto termini specifici riguardo alla soppressione delle connessioni indirette, ma si stima che l'adattamento di eDelivery a TACHOnet richieda circa un anno. È pertanto necessario modificare l'AETR in tempi brevi, in modo che il servizio eDelivery sia reso operativo quanto prima possibile.

Obblighi delle autorità nazionali in relazione all'uso di TACHOnet

L'utilizzo della piattaforma eDelivery per la connessione a TACHOnet impone alle parti connesse di assumere alcuni obblighi, al fine di garantire l'uso corretto del sistema e delle informazioni scambiate con le controparti. Tali obblighi riguardano gli elementi descritti di seguito.

a) Sicurezza

Le autorità nazionali devono proteggere le chiavi private e i corrispondenti certificati digitali:

- evitando l'uso non autorizzato delle chiavi private;
- astenendosi dal trasferire o rivelare a terzi le proprie chiavi private;
- garantendo la riservatezza, l'integrità e la disponibilità delle chiavi private generate, memorizzate e utilizzate per TACHOnet;
- astenendosi dall'utilizzare la chiave privata dopo la scadenza del periodo di validità o la revoca del certificato;
- distruggendo le chiavi una volta scadute;
- prevenendo l'uso improprio delle chiavi private, ossia richiedendo la revoca del certificato della chiave pubblica associato in caso di compromissione della chiave privata o dei dati di attivazione della stessa.

b) Protezione dei dati

È necessario garantire la protezione dei dati personali. Poiché la legislazione europea in materia di protezione dei dati non vincola le parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE, è necessario garantire l'osservanza della convenzione sulla protezione delle persone rispetto al trattamento automatizzato di dati di carattere personale. Tale convenzione è il quadro di riferimento internazionale in materia di protezione dei dati personali.

c) Aspetti tecnici

Le parti connesse devono effettuare una serie specifica di prove prima della connessione. Devono inoltre garantire un livello minimo di servizio per assicurare che il funzionamento di TACHOnet non sia ostacolato da anomalie a livello nazionale.

Strumento giuridico

I requisiti tecnici per la connessione a TACHOnet delle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE dovrebbero essere stabiliti nel quadro internazionale appropriato, ossia l'accordo AETR.

Sono in corso negoziati in seno al gruppo di esperti sull'AETR dell'UNECE in vista di una modifica dell'accordo finalizzata, in particolare, a garantire l'applicazione della normativa dell'UE in materia di tachigrafi intelligenti da parte delle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE e a consentire all'UE di aderire all'AETR⁵. L'UE dovrebbe presentare ufficialmente al segretariato dell'AETR le prescrizioni tecniche e giuridiche relative alla connessione a TACHOnet delle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE come nuova appendice dell'accordo. Tale nuova appendice sarà discussa in occasione della prossima riunione del gruppo di esperti sull'AETR e in seno al gruppo di lavoro dei trasporti su strada, insieme con gli elementi della posizione dell'UE già trasmessi al segretariato dell'AETR nel 2016.

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, del TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo⁶.

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"*⁷.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il gruppo di esperti sull'AETR è un organo istituito dal comitato per i trasporti interni dell'UNECE.

⁵ Posizione dell'UE adottata mediante decisione (UE) 2016/1877 del Consiglio, del 17 ottobre 2016, presentata al segretariato dell'AETR dalla Repubblica di Slovacchia.

⁶ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

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

L'atto che il gruppo di esperti sull'AETR è chiamato a presentare al gruppo SC.1 costituisce un atto avente effetti giuridici. L'atto previsto avrà carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 13 dell'AETR.

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

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

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi 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, del TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano i "trasporti".

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

4.3. Conclusioni

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

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite

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) 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 organismo abilitato a elaborare e a presentare proposte di modifica dell'AETR al gruppo di lavoro dei trasporti su strada.
- (3) Nella 19^a sessione del 15 ottobre 2018, il gruppo di esperti sull'AETR è chiamato ad adottare una decisione relativa alla presentazione al gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE di una proposta di modifica dell'AETR.
- (4) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in seno al gruppo di esperti sull'AETR, poiché la modifica dell'AETR vincolerà l'Unione.
- (5) Nella sentenza del 31 marzo 1971, 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 dell'Unione. Tale competenza è stata da allora esercitata in numerosi atti normativi adottati dal legislatore dell'Unione, tra cui il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸ e il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹. Poiché l'AETR rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, la competenza per negoziare e concludere l'accordo e le relative modifiche spetta esclusivamente all'Unione.

⁸ 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).

⁹ 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).

- (6) La prossima riunione del gruppo di esperti **sull'AETR** si terrà il **15 ottobre 2018** e **l'incontro del gruppo di lavoro dei trasporti su strada avrà luogo il 16 ottobre 2018**. In tale occasione il gruppo di esperti e il gruppo di lavoro intendono esaminare le proposte presentate dalle parti contraenti che, se accettate dal gruppo di esperti, potrebbero comportare una modifica dell'AETR successivamente all'avvio e alla conclusione di una procedura di revisione. Una volta che le proposte siano state accettate dal gruppo di esperti, gli Stati membri dell'UE in quanto parti contraenti dell'AETR sono tenuti, come fase successiva, a collaborare al fine di attivare il meccanismo di revisione dell'AETR in conformità al regolamento (CEE) n. 2829/77 del Consiglio¹⁰ e in osservanza del dovere di leale cooperazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del TUE, fatta salva una decisione del Consiglio in conformità all'articolo 218, paragrafo 6, a seconda dei casi. Le proposte di modifica dell'AETR diverranno effettive soltanto al termine della revisione dell'AETR.
- (7) Il regolamento (UE) n. 165/2014 impone agli Stati membri di adottare disposizioni per l'interconnessione dei rispettivi registri elettronici nazionali sulle carte del conducente utilizzando il sistema di messaggistica TACHOnet o, qualora utilizzino un sistema compatibile, di assicurare che lo scambio di dati elettronici con tutti gli altri Stati membri sia possibile mediante il sistema di messaggistica TACHOnet. TACHOnet è una piattaforma per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri sulle carte del conducente, finalizzato ad assicurare che i conducenti non siano in possesso di più di una carta.
- (8) Al fine di conseguire un'armonizzazione paneuropea nel campo dello scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente, è necessario che TACHOnet sia utilizzato da tutte le parti contraenti dell'AETR come unica piattaforma.
- (9) La connessione al sistema di messaggistica TACHOnet attualmente è effettuata direttamente, tramite una connessione al sistema di servizi transeuropei per la comunicazione telematica tra amministrazioni ("TESTA"), o indirettamente, tramite uno Stato membro già connesso al sistema TESTA. Poiché i servizi del sistema TESTA sono riservati agli Stati membri e alle istituzioni dell'Unione, le parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE possono collegarsi a TACHOnet solo mediante connessione indiretta.
- (10) La Commissione ha recentemente esaminato le connessioni indirette al sistema di messaggistica TACHOnet e ha concluso che non garantiscono lo stesso livello di sicurezza del sistema TESTA. In particolare, non sussistono sufficienti garanzie riguardo all'autenticità, all'integrità e alla riservatezza delle informazioni scambiate mediante connessioni indirette. Le connessioni indirette a TACHOnet dovrebbero quindi essere sostituite con una connessione sicura.
- (11) eDelivery è una rete di nodi di connessione per le comunicazioni digitali messa a punto dalla Commissione, nella quale ogni partecipante a livello nazionale diviene un nodo, che utilizza politiche di sicurezza e protocolli di trasporto standard. eDelivery è uno strumento flessibile e può essere adattato a ogni servizio specifico.
- (12) eDelivery utilizza tecnologie di sicurezza di vasto impiego, quali l'infrastruttura a chiave pubblica (PKI), per garantire l'autenticità, l'integrità e la riservatezza delle

¹⁰ Regolamento (CEE) n. 2829/77 del Consiglio, del 12 dicembre 1977, concernente l'entrata in vigore dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS) (GU L 334 del 24.12.1977, pag. 11).

informazioni scambiate. Occorre consentire alle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE di accedere a TACHOnet mediante eDelivery.

- (13) Le parti contraenti dell'AETR dovrebbero seguire una procedura specifica per ottenere i certificati digitali e le rispettive chiavi elettroniche di accesso a TACHOnet.
- (14) La connessione a TACHOnet mediante eDelivery richiede che le parti contraenti dell'AETR siano tenute a garantire che le chiavi elettroniche e i certificati che consentono di accedere al sistema siano protetti e non possano essere usati da soggetti non autorizzati. Esse dovrebbero inoltre garantire che le chiavi oggetto di certificati scaduti non siano più utilizzate.
- (15) È necessario garantire la protezione dei dati personali a disposizione delle parti tramite TACHOnet, conformemente alla convenzione sulla protezione delle persone rispetto al trattamento automatizzato di dati di carattere personale, conclusa a Strasburgo il 21 gennaio 1981.
- (16) Le autorità nazionali connesse a TACHOnet sono tenute a compiere gli interventi tecnici pertinenti al fine di garantire che TACHOnet funzioni secondo elevati livelli di efficienza. Spetta alla Commissione il compito di definire i test atti a confermare il raggiungimento di tali livelli di efficienza e di eseguirli in coordinamento con le autorità nazionali competenti.
- (17) Poiché l'Unione europea non è una parte contraente dell'AETR e il suo status non le consente di comunicare le modifiche proposte, gli Stati membri, agendo nell'interesse dell'Unione, dovrebbero comunicare al gruppo di esperti le modifiche proposte in uno spirito di leale cooperazione, al fine di promuovere il raggiungimento degli obiettivi dell'Unione.
- (18) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del gruppo di esperti sull'AETR e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 15^a sessione del gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) è a favore delle modifiche proposte dell'AETR descritte nel documento accluso alla presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'AETR esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 1.

Modifiche formali e di minore entità alla posizione di cui all'articolo 1 possono essere concordate senza richiedere che tale posizione sia emendata.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*