2024/2566

30.9.2024

DECISIONE (UE) 2024/2566 DEL CONSIGLIO

del 23 settembre 2024

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e di gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) per quanto riguarda gli emendamenti all'appendice 1B dell'allegato 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) ([1]) è entrato in vigore il 5 gennaio 1976. È stato emendato da ultimo il 20 settembre 2010.

(2) A norma dell'articolo 22 *bis* dell'AETR, il gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) può adottare proposte di emendamento degli articoli introduttivi dell'appendice 1B dell'allegato dell'AETR a maggioranza delle parti contraenti presenti e votanti. Dopo l'adozione, gli emendamenti sono presentate al segretario generale delle Nazioni Unite per la notifica a tutte le parti contraenti.

(3) Il gruppo di esperti sull'AETR e il gruppo di lavoro dei trasporti su strada sono stati istituiti dalla UNECE nel quadro dell'AETR. Il gruppo di lavoro è un organo abilitato a elaborare e adottare emendamenti degli articoli introduttivi dell'appendice 1B dell'allegato dell'AETR, mentre il gruppo di esperti è un organo abilitato a elaborare e presentare proposte di emendamento al gruppo di lavoro.

(4) Nelle sessioni che si terranno, rispettivamente, il 28 ottobre 2024 e dal 29 al 31 ottobre 2024, o alle sessioni successive, il gruppo di esperti sull'AETR elaborerà la proposta di emendamento dell'appendice 1B dell'allegato dell'AETR e il gruppo di lavoro dei trasporti su strada adotterà tale emendamento per quanto riguarda la futura attuazione di determinate attività di certificazione nel quadro dell'AETR. Tali attività di certificazione sono necessarie per il funzionamento del sistema a tachigrafo digitale dell'AETR, ampiamente basato sul sistema dell'Unione.

(5) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di gruppo di esperti sull'AETR e di gruppo di lavoro dei trasporti su strada, poiché gli emendamenti dell'appendice 1B dell'allegato dell'AETR avranno carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 21, paragrafo 6, e dell'articolo 22 *bis*, paragrafo 2, dell'AETR e saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sui regolamenti (CE) n. 561/2006 ([2]) e (UE) n. 165/2014 ([3]) del Parlamento europeo e del Consiglio.

(6) Gli emendamenti proposti mirano a risolvere una situazione difficile nell'attuazione del sistema a tachigrafo digitale dell'AETR, riguardo determinate attività di certificazione da parte della Commissione a talune parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE nell'ambito di un memorandum d'intesa firmato tra l'UNECE e i servizi della Commissione nel 2009. Tale memorandum d'intesa è stato rinnovato più volte attraverso accordi amministrativi ed è stato rinnovato da ultimo il 28 novembre 2023 per un periodo fino al 31 maggio 2024.

(7) In base a tali accordi amministrativi, la Commissione emette ai fabbricanti di apparecchi certificati di interoperabilità necessari per l'omologazione di tali apparecchi a norma dell'AETR. Il requisito 278 di cui all'appendice 1B dell'allegato dell'AETR fornisce attualmente un unico organismo competente responsabile della certificazione di interoperabilità.

([1]) GU L 95 dell'8.4.1978, pag. 1.

([2]) 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).

([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).

(8) Alla Commissione competono inoltre le funzioni relative alla generazione, alla titolarità e alla gestione della coppia di chiavi europee all'interno dell'infrastruttura a chiave pubblica del sistema a tachigrafo digitale dell'AETR. Tale coppia di chiavi è usata per certificare le chiavi pubbliche nazionali delle parti contraenti, che sono usate a loro volta per certificare le chiavi inserite in ciascun apparecchio. Il requisito CSM_007 di cui alla sottoappendice XI dell'appendice 1B dell'AETR prevede attualmente che un organismo riconosciuto a livello internazionale sia responsabile delle attività di certificazione primaria.

(9) A seguito della decisione della Commissione di sospendere tali attività di certificazione nei confronti della Russia e della Bielorussia a causa della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina con il costante sostegno militare della Bielorussia, il ruolo della Commissione nell'attuazione dell'AETR è stato messo in discussione da tali paesi. Un nuovo accordo amministrativo è pertanto altamente improbabile, il che compromette la fornitura di attività di certificazione da parte della Commissione nei confronti di altre 14 parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE.

(10) L'Unione dovrebbe pertanto sostenere una proposta di emendamento dell'appendice 1B dell'allegato dell'AETR ai fini del riconoscimento del ruolo della Commissione nell'AETR, affinché continui a sostenere l'attuazione dell'AETR e a prestare le attività di certificazione a paesi terzi a determinate condizioni.

(11) La posizione dell'Unione in sede di gruppo di esperti sull'AETR dovrà essere espressa dalla Commissione; la posizione dell'Unione in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada dovrà essere espressa dagli Stati membri, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 36ª sessione del gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e nella 119ª sessione del gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), o in eventuali sessioni successive in merito a emendamenti dell'appendice 1B dell'allegato dell'AETR, figura nel testo accluso alla presente decisione.

2. È possibile concordare modifiche di lieve entità della posizione di cui al paragrafo 1 senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 2

La posizione di cui all'articolo 1 è espressa dalla Commissione in sede di gruppo di esperti sull'AETR e dagli Stati membri, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione, in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 23 settembre 2024

Per il Consiglio

Il presidente

FELDMAN Z.

ALLEGATO

L'articolo 2, paragrafo 2, dell'appendice 1B dell'allegato dell'AETR è così modificato:

1) il punto 2.4.5 è sostituito dal seguente:

«2.4.5 Il requisito 278 è così modificato:

"In relazione ai fabbricanti stabiliti nelle parti contraenti nei confronti delle quali l'Unione europea non ha adottato le misure che ritiene necessarie per la tutela dei propri interessi essenziali di sicurezza, e nella misura in cui le norme dell'Unione europea lo consentano, le prove di interoperabilità sono effettuate da un unico organismo competente sotto l'autorità e la responsabilità della Commissione europea dell'Unione europea."»;

2) è aggiunto il punto seguente:

«2.4.8 Nell'appendice 11/Sottoappendice XI dell'AETR (Meccanismi comuni di sicurezza), punto 3.1.1, il requisito CSM_007 è così modificato:

"A livello europeo deve essere generata un'unica coppia di chiavi europee (EUR.SK e EUR.PK). La chiave privata europea deve essere usata per certificare le chiavi pubbliche delle parti contraenti. Devono essere conservate registrazioni di tutte le chiavi certificate. In relazione alle parti contraenti nei confronti delle quali l'Unione europea non ha adottato le misure che ritiene necessarie per la tutela dei propri interessi essenziali di sicurezza, e nella misura in cui le norme dell'Unione europea lo consentano, tali funzioni devono essere espletate dalla Commissione europea dell'Unione europea, che agisce in qualità di autorità europea di certificazione."».