

Bruxelles, le 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et au sein du groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à adopter au nom de l'Union européenne au sein du groupe d'experts sur le travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU (SC.1) au sujet de la modification envisagée de l'accord européen relatif à l'AETR en ce qui concerne l'inclusion des spécifications techniques relatives au tachygraphe intelligent dans l'accord.

À la suite des discussions menées au sein du groupe d'experts sur l'AETR et de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2020/1054¹, qui comprend des règles révisées sur le tachygraphe, il y a lieu de définir la position à adopter au nom de l'Union en vue des prochaines sessions du groupe d'experts sur l'AETR et du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU (SC.1).

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. L'AETR

L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (ci-après l'«AETR») vise à harmoniser le cadre législatif des parties contractantes à l'accord en ce qui concerne les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels, ainsi que les spécifications techniques correspondantes pour la construction et l'installation du tachygraphe. L'AETR est entré en vigueur le 5 janvier 1976. Il a par la suite été modifié, en dernier lieu le 20 septembre 2010.

Tous les États membres sont parties à l'accord.

2.2. Le groupe d'experts sur l'AETR et le groupe de travail des transports routiers

Le groupe d'experts sur l'AETR est un groupe technique et informel institué par le comité des transports intérieurs de la CEE-ONU dans le but d'élaborer des propositions de modifications de l'accord.

Le groupe de travail des transports routiers (SC.1) est un groupe institué par le comité des transports intérieurs, qui vise à promouvoir la facilitation et le développement du transport routier international, par l'harmonisation et la simplification des règles et exigences applicables à ce mode de transport.

L'adoption formelle des propositions de modification de l'AETR intervient conformément à l'article 21 de l'accord, selon lequel toute partie contractante peut proposer des amendements audit accord. Les propositions doivent être soumises au Secrétaire général des Nations unies. Les parties contractantes disposent ensuite d'un délai de six mois pour s'opposer à la proposition. La proposition est réputée adoptée si aucune partie contractante ne s'oppose à ces amendements.

¹ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 15.7.2020, p. 1).

Dans la pratique, toutes les propositions de modification de l'AETR sont préalablement examinées et approuvées par le SC.1, avant que l'une des parties contractantes ne soumette les amendements au Secrétaire général des Nations unies. Lorsque la proposition porte sur des amendements aux appendices 1, 2 ou 3 de l'annexe de l'accord, ou aux articles introductifs de l'appendice 1B de l'accord, celle-ci doit être adoptée par le SC.1 à la majorité simple des parties contractantes présentes et votantes, comme indiqué à l'article 22, à l'article 22 *bis* et à l'article 22 *ter* de l'accord.

2.3. La nécessité d'une décision du Conseil

La position de l'Union établie par la décision (UE) 2016/1877² du Conseil comprenait les éléments suivants:

- la suppression de l'article 22 *bis* de l'AETR, qui prévoit l'application automatique des spécifications du tachygraphe à l'AETR, et son remplacement par la procédure prévue à l'article 22 de l'accord. Cette procédure serait légèrement modifiée pour éviter que les modifications des spécifications du tachygraphe puissent être contestées par un tiers seulement des parties contractantes;
- la modification de l'article 14 de l'accord pour permettre l'adhésion de l'Union européenne à l'accord;
- la modification de l'article 10 de l'accord afin d'y inclure une référence au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil³ et à l'annexe 1C du règlement (UE) 2016/799⁴ établissant les spécifications techniques du tachygraphe intelligent.

En outre, le 19 novembre 2018, le Conseil a adopté la décision (UE) 2018/1926⁵ relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, concernant la mise en œuvre de TACHOnet par les parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union, sur la base de la technologie «eDelivery».

Il est nécessaire que le Conseil arrête une nouvelle position de l'Union en vue des prochaines réunions du groupe d'experts sur l'AETR et du groupe de travail des transports routiers qui se tiendront respectivement en février 2021 et en octobre 2021. Cette nouvelle position doit tenir compte des discussions menées au sein du groupe d'experts sur l'AETR depuis octobre 2016 et de l'entrée en vigueur, le 20 août 2020, du règlement (UE) 2020/1054 du

² Décision (UE) 2016/1877 du Conseil du 17 octobre 2016 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), et au sein du groupe de travail des transports routiers, de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (JO L 288 du 22.10.2016, p. 49).

³ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

⁴ Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants (JO L 139 du 26.5.2016, p. 1).

⁵ Décision (UE) 2018/1926 du Conseil du 19 novembre 2018 relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (JO L 313 du 10.12.2018, p. 13).

Parlement européen et du Conseil⁶ qui modifie le règlement (UE) n° 165/2014 relatif aux tachygraphes.

Le règlement (UE) 2020/1054 prévoit que la position du véhicule doit être enregistrée automatiquement, notamment chaque fois que le véhicule franchit la frontière d'un État membre et lorsque le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement. En raison de ces nouvelles exigences, il est nécessaire de mettre au point une nouvelle version du tachygraphe intelligent (ci-après la «version 2 du tachygraphe intelligent») qui devra être installée dans les véhicules nouvellement immatriculés au plus tard deux ans après l'adoption des spécifications techniques par la Commission, c'est-à-dire au plus tard en août 2023. En outre, la version 2 du tachygraphe intelligent devra être installée non seulement dans les véhicules nouvellement immatriculés, mais aussi dans tous les véhicules qui effectuent un transport international, au plus tard trois ans après la fin de l'année d'entrée en vigueur des spécifications techniques pour les véhicules équipés d'un tachygraphe analogique et d'un tachygraphe numérique conforme aux spécifications énoncées à l'article 3, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 165/2014, tel que modifié par le règlement (UE) 2020/1054, et au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur des spécifications techniques pour les véhicules équipés d'un tachygraphe intelligent énoncées à l'article 3, paragraphe 4, point a), du règlement (UE) n° 165/2014, tel que modifié par le règlement (UE) 2020/1054. Ces évolutions du droit de l'Union doivent être intégrées dans les discussions sur l'AETR.

3. SITUATION ACTUELLE – ÉTAT D'AVANCEMENT DES NEGOCIATIONS

3.1. Mise en œuvre du tachygraphe intelligent par l'AETR

Depuis 2016, aucun progrès n'a pu être réalisé dans la réforme du cadre institutionnel de l'accord, en particulier la modification de l'article 14 visant à permettre l'adhésion de l'Union à l'accord et la modification des règles d'adoption des spécifications concernant les tachygraphes visées à l'article 22. Jusqu'à présent, les parties contractantes à l'accord qui ne sont pas membres de l'Union européenne se sont opposées à ces éléments.

Cependant, l'ensemble des parties contractantes à l'accord, en ce compris les États membres, s'accordent sur la nécessité d'inclure dès que possible les spécifications techniques du tachygraphe intelligent dans l'accord, et ce, pour deux raisons. Premièrement, les parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne devraient elles aussi se conformer aux normes européennes rigoureuses en matière de contrôle de l'activité des conducteurs, grâce à la mise en œuvre de la version la plus avancée du tachygraphe. Dans ce contexte, il convient de noter que les véhicules immatriculés dans l'Union depuis juin 2019 sont équipés d'un tachygraphe intelligent et que la version 2 du tachygraphe intelligent sera déployée dans les camions et autobus de plus de 3,5 tonnes nouvellement immatriculés au plus tard en août 2023, conformément au règlement (UE) 2020/1054, dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité. Deuxièmement, tant que les spécifications du tachygraphe intelligent ne seront pas intégrées dans l'accord, les parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne pourraient en principe interdire l'accès à leur territoire aux véhicules immatriculés dans l'Union et équipés d'un tachygraphe intelligent.

⁶ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1).

Depuis 2018, les discussions au sein du groupe d'experts sur l'AETR ont par conséquent essentiellement porté sur l'inclusion des spécifications techniques du tachygraphe intelligent dans l'accord. Une entente s'est ainsi dégagée à propos des spécifications du tachygraphe intelligent et de la forme sous laquelle elles devraient être intégrées dans l'accord.

En conséquence de cette entente, le 8 avril 2020, la Croatie a adressé au secrétariat de la CEE-ONU, au nom de l'Union européenne, une demande formelle visant à inclure les spécifications techniques du tachygraphe intelligent dans l'accord. Cette demande formelle se fonde sur les spécifications techniques adoptées par la Commission dans son règlement d'exécution (UE) 2016/799, sous réserve d'un nombre limité d'adaptations au contexte de l'AETR:

- le remplacement du terme «États membres» par «parties contractantes»;
- la possibilité de limiter, conformément aux législations nationales en vigueur, la puissance de transmission des communications spécialisées à courte portée (*Dedicated Short Range Communications*, ou DSRC) et la diffusion des données par l'interface ITS;
- le remplacement de toutes les références à la législation de l'Union par des références internationales de même contenu, telles que les règlements de la CEE-ONU.

De plus, les normes EN mentionnées dans les spécifications du tachygraphe devraient être remplacées par des normes ISO dans une période de cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur des spécifications du tachygraphe intelligent dans l'AETR.

Aucune des modifications susmentionnées n'aura d'incidence sur l'interopérabilité du tachygraphe intelligent et de ses composants.

3.2. Date d'application des spécifications du tachygraphe intelligent

Si des progrès substantiels ont été réalisés dans les discussions de fond relatives aux spécifications du tachygraphe intelligent, les échanges se poursuivent au sujet de la date à laquelle ces spécifications devraient devenir obligatoires pour les parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne. La Fédération de Russie demande une période transitoire de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur de l'amendement pertinent à l'accord, c'est-à-dire la même période que celle prévue pour l'application des versions précédentes du tachygraphe par les parties contractantes à l'AETR.

Cette période transitoire retarderait considérablement le déploiement du tachygraphe intelligent par les parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne. En cas d'accord sur les spécifications techniques du tachygraphe intelligent et sur leur date d'application lors de la réunion du SC.1 qui se tiendra en octobre 2021, compte tenu du temps nécessaire au secrétariat du groupe d'experts pour préparer le dossier d'adoption des spécifications et de la procédure d'adoption de six mois prévue à l'article 22 de l'accord, il est probable que les spécifications ne seront pas adoptées ni intégrées dans l'accord avant juin 2022. Si les spécifications deviennent obligatoires quatre ans après la date d'entrée en vigueur de l'amendement, les parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne entameront l'installation du tachygraphe intelligent dans les véhicules nouvellement immatriculés sur leur territoire au plus tôt en juin 2026, soit environ sept ans après l'Union.

4. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

L'inclusion de la version 2 du tachygraphe intelligent dans l'accord contribuera à améliorer l'application des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos dans la zone AETR grâce à l'enregistrement de positions supplémentaires du véhicule dans le tachygraphe. Étant donné que tous les véhicules immatriculés dans l'Union devront être équipés de la version 2 du tachygraphe intelligent en 2025⁷, l'inclusion des spécifications de la version 2 du tachygraphe intelligent dans l'accord permettra également d'éviter une situation dans laquelle des véhicules équipés de deux versions différentes du tachygraphe intelligent continueront à circuler pendant une longue période sur le territoire de l'Union européenne.

Étant donné que les véhicules nouvellement immatriculés dans l'Union devront être équipés de la version 2 du tachygraphe intelligent à partir de la mi-2023 environ, l'Union européenne pourrait accepter que la version 2 du tachygraphe intelligent soit installée dans les véhicules nouvellement immatriculés dans les parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne, au plus tard à la fin de 2025. Les parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne pourraient bénéficier d'une période de transition supplémentaire de deux ans pour installer la version 2 du tachygraphe intelligent dans tous les véhicules effectuant des opérations de transport sur le territoire de l'Union, c'est-à-dire au plus tard à la fin de 2027.

Lors de la réunion du groupe d'experts sur l'AETR qui s'est tenue en octobre 2020, la Commission a présenté les principales fonctionnalités de la version 2 du tachygraphe intelligent, ainsi que les modifications qui devraient être apportées aux spécifications qui ont été soumises au secrétariat de la CEE-ONU au nom de l'Union le 8 avril 2020 (spécifications correspondant à la version 1 du tachygraphe intelligent). Sur la base de l'acte d'exécution relatif aux spécifications techniques de la version 2 du tachygraphe intelligent qui doit être adopté par la Commission en 2021, l'Union européenne présentera ultérieurement à l'AETR – très probablement lors de la réunion du groupe d'experts sur l'AETR d'octobre 2021 – un appendice technique révisé (appendice 1C) contenant les spécifications techniques de la version 2 du tachygraphe intelligent à inclure dans l'accord.

En outre, certains aspects de la position à prendre au nom de l'Union, telle que présentée dans la décision (UE) 2016/1877, doivent être modifiés. En ce qui concerne l'article 22 de l'accord, la position de l'Union exposée dans la décision (UE) 2016/1877 comportait une proposition d'amendements à cet article, présentée au nom de l'Union. La finalité était, entre autres, de permettre que les amendements soient acceptés sauf si plus de la moitié des administrations compétentes des parties contractantes notifient au secrétaire général leur objection aux amendements, alors que l'AETR prévoit actuellement qu'un tiers des parties contractantes peut s'opposer à un amendement. L'amendement proposé par l'Union a rencontré une vive opposition de la part des parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne. Par conséquent, aucune autre modification n'est proposée à la procédure actuelle prévue à l'article 22.

En outre, et toujours dans le cadre de la position à prendre au nom de l'Union européenne exposée dans la décision (UE) 2016/1877, il ne semble plus nécessaire, à la suite des discussions au sein du groupe d'experts sur l'AETR, de supprimer l'article 22 bis de l'accord, lequel continuera à s'appliquer aux versions précédentes du tachygraphe.

⁷ Voir article 3, paragraphe 4 et article 3, paragraphe 4, point a), du règlement (UE) n° 165/2014, tel que modifié par le règlement (UE) 2020/1054.

La modification de l'article 14 de l'accord visant à permettre l'adhésion de l'Union à l'AETR, qui a fait l'objet de la décision (UE) 2016/1877 du Conseil, n'est pas concernée, et l'Union européenne maintiendra donc sa demande de modification.

En octobre 2020, l'Union européenne a exposé au groupe d'experts sur l'AETR ses vues préliminaires concernant le tachygraphe intelligent et les principales fonctionnalités supplémentaires. L'Union a également présenté son point de vue préliminaire sur les dates de mise en œuvre de la version 2 du tachygraphe intelligent dans l'accord. Elle a confirmé qu'une position officielle de l'Union serait soumise au secrétariat de la CEE-ONU en vue des discussions qui auront lieu au sein du groupe d'experts sur l'AETR en février 2021.

Un premier projet de proposition concernant les spécifications de la version 2 du tachygraphe intelligent pourrait être présenté lors de la réunion du groupe d'experts sur l'AETR en février 2021.

5. SYNTHÈSE DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

5.1 Modification de l'article 10 en vue de faire référence aux spécifications techniques du tachygraphe intelligent

Étant donné que les spécifications techniques de la version 2 du tachygraphe intelligent seront incluses dans un nouvel appendice 1C de l'annexe de l'accord, l'article 10 devrait faire référence à ces spécifications, lesquelles doivent être considérées comme conformes aux prescriptions de l'accord à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement pertinent à l'accord.

5.2 Modification de l'article 13 prévoyant une période de transition pour la mise en œuvre du tachygraphe intelligent

L'article 13 prévoit une période de transition de quatre ans au terme de laquelle les spécifications techniques du tachygraphe deviennent obligatoires pour les parties contractantes à l'AETR. En ce qui concerne la version 2 du tachygraphe intelligent, les véhicules nouvellement immatriculés devraient être équipés du tachygraphe intelligent au plus tard le 31 décembre 2025. Les véhicules utilisés dans le transport international devraient être équipés d'un tachygraphe intelligent au plus tard le 31 décembre 2027.

5.3 Modification de l'article 14 visant à permettre l'adhésion d'organisations d'intégration régionale à l'AETR

L'article 14 réserve la possibilité d'adhérer à l'AETR aux États qui sont membres de la CEE-ONU ou aux États qui sont admis à la CEE-ONU à titre consultatif. Afin de permettre l'adhésion de l'Union européenne, l'article 14 doit être modifié de manière à ce que les organisations d'intégration régionale soient également éligibles à l'adhésion à l'accord.

5.4 Modification de l'article 22 visant à appliquer la procédure définie dans cet article aux modifications des spécifications techniques relatives au tachygraphe intelligent

La procédure définie à l'article 22 de l'accord devrait également être appliquée à la version 2 du tachygraphe intelligent, qui sera décrite dans le nouvel appendice 1C. L'article 22 *bis* devrait rester inchangé dans l'accord et continuera à être applicable au tachygraphe numérique.

5.5 Inclusion des spécifications techniques relatives au tachygraphe intelligent dans l'appendice 1C de l'AETR

Le texte intégral des spécifications techniques de la version 2 du tachygraphe intelligent devrait être inclus dans l'accord en tant qu'appendice 1C de l'annexe de l'accord. La proposition de l'Union européenne portant sur l'appendice 1C sera disponible en 2021. Celle-ci sera élaborée sur la base des spécifications qui ont été présentées au nom de l'Union le 8 avril 2020 (version 1 du tachygraphe intelligent) et des spécifications de l'Union européenne qui seront adoptées par la Commission en 2021 en vertu du règlement (UE) 2020/1054.

5.6 Modification de la fiche d'homologation afin d'inclure les homologations du tachygraphe intelligent et de ses composants

La fiche d'homologation figurant au chapitre III de l'appendice 2 doit être modifiée afin d'inclure l'appendice 1C, à savoir le tachygraphe intelligent, dans le champ d'application de la fiche.

6. BASE JURIDIQUE

6.1 Base juridique procédurale

6.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant *«les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord»*.

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord⁸.

La notion d'*«actes ayant des effets juridiques»* englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui *«ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»*⁹.

6.1.2. Application à l'espèce

Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) est un organe institué par la CEE-ONU.

L'acte sur lequel le groupe de travail des transports routiers est invité à se mettre d'accord avant que les amendements ne soient soumis au Secrétaire général des Nations unies pour adoption conformément à l'article 21 de l'accord, constitue un acte produisant des effets juridiques. L'acte envisagé sera contraignant en vertu du droit international, conformément à l'article 14 de l'AETR.

L'acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de l'accord.

⁸ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

⁹ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

En conséquence, la base juridique procédurale de la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

6.2 Base juridique matérielle

6.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux fins ou a deux composantes et si l'une de ces fins ou de ces composantes est identifiable comme principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la fin ou la composante principale ou prédominante.

6.2.2. Application à l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé concernent essentiellement la politique relative aux transports.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91.

6.3 Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

7. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGE

Il convient de publier les amendements à l'accord au *Journal officiel de l'Union européenne* après leur adoption.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et au sein du groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)¹⁰ est entré en vigueur le 5 janvier 1976. Il a été modifié en dernier lieu le 20 septembre 2010.
- (2) Conformément à l'article 21 de l'AETR, des propositions d'amendement à l'accord peuvent être soumises par toute partie contractante au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies. Avant d'être soumises au secrétaire général des Nations unies, les propositions sont d'abord examinées au sein du groupe de travail des transports routiers (ci-après le «SC.1») de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).
- (3) Il est attendu que le groupe d'experts sur l'AETR, lors de sa 25^e session prévue en février 2021, et le SC.1, lors de sa 116^e session prévue en octobre 2021, examineront les amendements à l'AETR concernant l'adoption du tachygraphe intelligent.
- (4) L'article 22 bis de l'AETR prévoit que les modifications du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil¹¹ concernant le tachygraphe numérique sont automatiquement reprises par toutes les parties contractantes à l'AETR sans consultation officielle ni vote. La non-participation des parties contractantes à l'AETR dans l'élaboration et l'adoption de spécifications techniques concernant le tachygraphe numérique a été une cause majeure de mécontentement chez certaines de ces parties contractantes. Dans sa communication intitulée «Tachygraphe numérique: feuille de route des futures activités»¹², la Commission reconnaît que ce mécanisme compromet la mise en œuvre correcte et harmonisée du tachygraphe numérique par les parties contractantes hors UE. Il est donc dans l'intérêt de l'Union de modifier le processus de prise de décision en ce qui concerne les tachygraphes numériques et de proposer au sein du groupe d'experts sur l'AETR d'appliquer la procédure prévue aux

¹⁰ JO L 95 du 8.4.1978, p. 1.

¹¹ Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 8).

¹² COM(2011) 454 final.

paragraphes 1 à 3 de l'article 22 en ce qui concerne l'inclusion des spécifications techniques du tachygraphe intelligent dans l'AETR. L'article 22 *bis* devrait rester en vigueur en vue d'éventuelles modifications ultérieures des versions précédentes du tachygraphe.

- (5) L'article 10 de l'AETR prévoit qu'un tachygraphe qui est conforme au règlement (CEE) n° 3821/85 en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle est considéré comme conforme aux prescriptions de l'AETR. L'article 10 devrait être modifié afin d'inclure une référence aux spécifications techniques du tachygraphe intelligent, lequel devrait être considéré comme conforme aux prescriptions de l'AETR à compter de la date d'entrée en vigueur de l'appendice 1C de l'annexe de l'AETR.
- (6) La date précise de la mise en œuvre du tachygraphe intelligent dans l'AETR devrait être fixée à l'article 13 de l'AETR relatif aux dispositions transitoires.
- (7) L'article 14 de l'AETR n'ouvre pas l'adhésion à l'AETR à des organismes autres que les États membres de la CEE-ONU et les États admis à participer à la CEE-ONU à titre consultatif. Pour cette raison, afin d'autoriser l'adhésion de l'Union à l'AETR, il conviendrait de modifier l'article 14 afin de permettre l'adhésion d'organisations d'intégration régionale à l'AETR.
- (8) Plusieurs arguments vont dans le sens de l'adhésion de l'Union à l'AETR. Tout d'abord, l'Union a une compétence exclusive dans le domaine du travail des équipages des véhicules affectés aux transports internationaux par route, comme cela a été confirmé par l'affaire 22/70. Ensuite, une telle adhésion garantirait la représentation effective des intérêts de l'Union au sein de l'AETR. Enfin, les spécificités de l'accord AETR et du processus décisionnel envisagé justifient que l'Union soit partie contractante.
- (9) Les spécifications techniques du tachygraphe intelligent à inclure dans l'AETR en tant qu'appendice 1C de son annexe devraient être élaborées sur la base des spécifications soumises au groupe d'experts sur l'AETR au nom de l'Union le 8 avril 2020 et sur la base des spécifications qui seront adoptées par la Commission en 2021 en vertu du règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil¹³.
- (10) La fiche d'homologation des tachygraphes numériques figurant à l'appendice 2, chapitre III, de l'annexe de l'AETR devrait être modifiée de manière à pouvoir également être utilisée pour l'homologation des tachygraphes intelligents et de leurs composants.
- (11) Il convient de définir la position à adopter au nom de l'Union au sein du groupe d'experts sur l'AETR et du groupe de travail des transports routiers afin de parvenir à une harmonisation paneuropéenne dans le domaine des appareils de contrôle des transports routiers (tachygraphes).
- (12) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du groupe d'experts sur l'AETR et du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU, agissant conjointement,

¹³ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à adopter au nom de l'Union lors de la 25^e session du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et lors de la 116^e session du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU est conforme aux propositions de modifications de l'AETR telles qu'elles sont exposées dans l'annexe de la présente décision.

Les modifications formelles et mineures apportées à la position visée au premier paragraphe peuvent être convenues sans qu'il soit nécessaire de modifier la position.

Article 2

1. La position de l'Union visée à l'article premier est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du groupe d'experts sur l'AETR et du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU, agissant conjointement.

2. Les États membres communiquent les propositions d'amendements au groupe d'experts sur l'AETR.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*