

# DÉCISIONS

## DÉCISION (UE) 2021/366 DU CONSEIL

du 22 février 2021

**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 des Nations unies pour l'Europe**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 en liaison avec l'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 <sup>(1)</sup> (AETR) 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'AETR 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 dénommé «SC.1») de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU).
- (3) Un groupe d'experts sur l'AETR a été institué par la CEE-ONU dans le cadre de l'AETR. Ce groupe est un organe habilité à élaborer des propositions d'amendements de l'AETR et à les présenter au groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU.
- (4) Il est envisagé que le groupe d'experts sur l'AETR, lors de sa 25<sup>e</sup> session, prévue en février 2021, et le groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU, lors de sa 116<sup>e</sup> session, prévue en octobre 2021, examineront les amendements à l'AETR concernant l'adoption du tachygraphe intelligent.
- (5) L'article 22 *bis* de l'AETR prévoit que les modifications de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil <sup>(2)</sup> 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 au processus d'élaboration et d'adoption de spécifications techniques concernant le tachygraphe numérique a été une cause de mécontentement chez certaines parties contractantes. Dans sa communication du 19 juillet 2011 intitulée «Tachygraphe numérique: feuille de route des futures activités», la Commission reconnaît que ce mécanisme compromet la mise en œuvre correcte et harmonisée du tachygraphe numérique par les parties contractantes hors Union.
- (6) Il est dans l'intérêt de l'Union de modifier le processus décisionnel envisagé dans l'AETR en ce qui concerne les appareils de contrôle, dont les tachygraphes numériques, d'appliquer la procédure prévue à l'article 22, paragraphes 1, 2 et 3, de l'AETR à l'intégration des spécifications techniques du tachygraphe intelligent dans l'AETR, et de maintenir l'article 22 *bis* de l'AETR en vigueur en vue d'éventuelles modifications ultérieures des exigences applicables aux versions précédentes du tachygraphe.

<sup>(1)</sup> JO L 95 du 8.4.1978, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (7) Selon l'article 10 de l'AETR, 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 étant conforme aux prescriptions de l'AETR. L'article 10 de l'AETR devrait être modifié afin d'inclure une référence aux spécifications techniques du tachygraphe intelligent, lequel devrait être considéré comme étant 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.
- (8) L'article 13 de l'AETR, qui concerne les dispositions transitoires, devrait être modifié afin de préciser la date de mise en œuvre par les parties contractantes des dispositions relatives au tachygraphe intelligent.
- (9) 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.
- (10) Plusieurs arguments plaident pour que l'Union soit autorisée à adhérer 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 la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire 22/70 <sup>(3)</sup>. Ensuite, l'adhésion de l'Union à l'AETR garantirait la représentation effective des intérêts de l'Union au sein de l'AETR. Enfin, les spécificités de l'AETR et du processus décisionnel proposé font qu'il est approprié que l'Union soit partie contractante. Pour autoriser l'adhésion de l'Union à l'AETR, l'article 14 de l'AETR devrait être modifié afin de permettre l'adhésion d'organisations d'intégration régionale à l'AETR.
- (11) Les spécifications techniques du tachygraphe intelligent à inclure dans l'AETR en tant qu'appendice 1C de l'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) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup>.
- (12) Le modèle de fiche d'homologation figurant à l'appendice 2, chapitre III, de l'annexe de l'AETR devrait être modifié de manière à pouvoir également être utilisé pour l'homologation des tachygraphes intelligents et de leurs composants.
- (13) 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 de la CEE-ONU, étant donné que l'AETR doit être modifié afin de parvenir à une harmonisation paneuropéenne dans le domaine des appareils de contrôle des transports routiers (tachygraphes) et que ces modifications de l'AETR produiront des effets juridiques conformément à l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.
- (14) L'Union n'étant pas une partie contractante à l'AETR et son statut ne l'autorisant pas à transmettre les amendements proposés, les États membres, agissant dans l'intérêt de l'Union, devraient communiquer les amendements proposés au groupe d'experts sur l'AETR, dans un esprit de coopération loyale, afin d'encourager la réalisation des objectifs de l'Union.
- (15) 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,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

La position à adopter au nom de l'Union lors de la 25<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> session du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU est conforme aux projets d'amendements de l'AETR <sup>(5)</sup>.

<sup>(3)</sup> ECLI:EU:C:1971:32.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> Voir document ST 5700/21 à l'adresse suivante: <http://register.consilium.europa.eu>

Les modifications formelles et mineures apportées à la position visée au premier paragraphe peuvent être convenues sans qu'une nouvelle décision du Conseil ne soit nécessaire.

*Article 2*

1. La position de l'Union visée à l'article 1<sup>er</sup> 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 amendements proposés au groupe d'experts sur l'AETR.

*Article 3*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 22 février 2021.

*Par le Conseil*  
*Le président*  
J. BORRELL FONTELLES

---