



Bruxelles, le 12.10.2012
COM(2012) 589 final

2012/0284 (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) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Évolution de l'UE et règles en matière d'AETR

L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (accord Européen sur les Transports Routiers, AETR) définit des règles sur les durées de conduite et les temps de repos des conducteurs professionnels. Cet accord multilatéral a été élaboré sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU). Il a inspiré des règles similaires au sein de l'Union européenne, à savoir le règlement (CE) n° 561/2006¹ sur le temps de conduite et les périodes de repos et le règlement (CEE) n° 3821/85² concernant le tachygraphe, qui est l'appareil de contrôle utilisé pour vérifier le respect des règles en matière de temps de conduite et de repos. Les 27 États membres de l'UE et 24 pays d'Europe et d'Asie centrale sont actuellement signataires de cet accord.

En 2006, l'UE a instauré le tachygraphe numérique comme équipement obligatoire pour le contrôle des temps de conduite et des périodes de repos en remplacement du tachygraphe analogique utilisé depuis 1985. Par la suite, les parties contractantes à l'AETR ont convenu d'introduire à partir de 2011 le même tachygraphe numérique dans leurs véhicules utilisés pour le transport international. Ils ont convenu à cette occasion d'insérer dans l'accord AETR un nouvel article *22bis*, qui prévoit que les spécifications du tachygraphe, bien que définies unilatéralement par l'UE sans consultation préalable des parties contractantes non membres de l'Union lors de la modification de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85, sont automatiquement appliquées par extension à toutes les parties contractantes.

Le 19 juillet 2011, la Commission a présenté une proposition visant à modifier le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'utilisation du tachygraphe. Le Parlement européen a adopté son avis le 3 juillet 2012. Parallèlement, le Conseil a dégagé une orientation générale le 27 juin en vue d'adopter une position en première lecture. Le règlement modifié introduira des améliorations technologiques qui auront des conséquences importantes sur les spécifications du tachygraphe numérique. Dans ce contexte, le Conseil a inséré un considérant, selon lequel «la Commission prendra les mesures nécessaires au sein de la CEE-ONU pour assurer la cohérence requise entre le règlement n° 3821/85 et l'accord AETR». La communication de la Commission «Tachygraphe numérique: feuille de route des futures activités»³ a également mis en exergue la nécessité d'adapter l'AETR aux dernières avancées en matière de tachygraphe.

¹ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

² 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).

³ COM(2011) 454 final.

Plaintes des parties contractantes de l'AETR non membres de l'UE

En 2009, la Commission a adopté le règlement (UE) n° 1266/2009⁴, qui a notamment résolu le problème de «l'enregistrement à la minute près»⁵ (à compter du 1^{er} octobre 2011) et a introduit un deuxième capteur de mouvement (à compter du 1^{er} octobre 2012). Tous les tachygraphes installés dans les véhicules après ces dates doivent ou devront être conformes aux nouvelles exigences techniques. En vertu de l'article 22*bis*, les parties contractantes de l'AETR non membres de l'Union sont automatiquement soumises à ces nouvelles obligations.

Face à ces évolutions au sein de l'UE, le mécontentement de la Fédération de Russie, de la Biélorussie, de l'Ukraine et de la Turquie a grandi quant au caractère automatique de l'article 22*bis*, qu'elles estiment disproportionné et insuffisant pour garantir une mise en œuvre harmonisée du tachygraphe numérique. En 2011, ils ont demandé à l'organisme compétent de la CEE-ONU – le groupe de travail sur les transports routiers (SC.1) – de répondre formellement à cette question. Suite à cette demande, le SC.1 a décidé, en septembre 2011, de créer un groupe d'experts sur l'AETR, afin de discuter de la situation actuelle concernant l'AETR et de faire des propositions en vue de la modification de l'accord.

Nécessité d'une position commune de l'UE concernant l'AETR,

Le groupe d'experts de l'AETR s'est réuni à deux reprises, le 2 mars et le 6 juin 2012. Au cours de ces réunions, les parties contractantes non membres de l'UE ont confirmé leur volonté de trouver une solution acceptable, qui leur permette d'être associées au processus de prise de décision, et ont fait des propositions concrètes dans ce sens:

- (a) Premièrement, la Fédération de Russie a présenté une proposition de nouvel article 22*bis*, qui remplacerait l'actuel mécanisme de transposition dans l'AETR de l'acquis communautaire, le processus décisionnel étant confié à l'ensemble des parties contractantes de l'AETR. Un comité de gestion, composé de toutes les parties contractantes, serait créé et habilité à définir les spécifications du tachygraphe numérique. Chaque partie contractante disposerait d'une voix et les décisions seraient prises à la majorité simple des membres présents et votants. Un quorum égal à la moitié des parties contractantes serait nécessaire.
- (b) La Turquie a demandé à l'Union européenne de rendre TACHOnet accessible en proposant une solution technique susceptible de répondre aux besoins de toutes les parties contractantes en ce qui concerne la protection de la vie privée et les coûts. Il convient de noter qu'actuellement, les connexions à TACHOnet sont effectuées sur une base volontaire en utilisant des solutions *sui generis*, mais la solution la plus couramment utilisée est le lien indirect via le point d'accès au réseau s-TESTA d'un État membre de l'UE (seules la Croatie et l'ancienne République yougoslave de Macédoine se connectent directement via s-TESTA).
- (c) L'Ukraine et la Turquie ont demandé s'il était possible que l'Union européenne adhère à l'AETR, compte tenu de son rôle central dans le développement du

⁴ Règlement (UE) n° 1266/2009 de la Commission du 16 décembre 2009 portant dixième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, JO L 339 du 22.12.2009, p. 3.

⁵ Arrondir à 60 secondes l'enregistrement des temps de conduite en cas d'arrêts fréquents et brefs.

tachygraphe. Une telle adhésion garantirait et simplifierait l'alignement permanent de la législation de l'UE avec l'évolution de l'AETR.

Il a également été proposé que le futur comité de gestion soit habilité non seulement à adopter les spécifications techniques du tachygraphe numérique, mais aussi à modifier la réglementation sociale qui relève de l'AETR. Toutefois, la Commission estime que cette idée sort du champ d'application et n'est pas justifiée à l'heure actuelle; elle n'a donc pas l'intention d'y donner suite.

Les prochaines réunions du groupe d'experts sont prévues le 25 octobre et le 3 décembre 2012. On peut s'attendre à ce que l'UE soit invitée à prendre une position claire et ferme afin que le groupe d'experts puisse finaliser son travail. Étant donné l'importance et la portée des propositions faites et puisque les questions couvertes par l'accord AETR ressortissent à la compétence exclusive de l'UE, une simple coordination sur place ne serait pas suffisante et une position formelle coordonnée au niveau de l'UE est nécessaire.

2. MODIFICATIONS PROPOSÉES À L'AETR

Compte tenu de ce qui précède, il pourrait être envisagé de conserver le mécanisme actuel de l'article 22*bis* et de bloquer les discussions en cours au sein du groupe d'experts de l'AETR. Cela ne saurait cependant pas constituer une véritable option. Dans un tel scénario, la réglementation sociale et la réglementation sur les tachygraphes ne pourraient plus être correctement appliquées par les pays contractants de l'AETR en dehors de l'UE. La Russie, la Biélorussie et l'Ukraine ont déjà fait des déclarations dans ce sens. Elles ont prévenu qu'elles n'accepteront plus d'être contraintes d'utiliser un dispositif sur le contenu technique duquel elles n'ont pas leur mot à dire.

Il convient de noter qu'en moyenne, dans l'UE, 8 % environ des opérations de transport international par des transporteurs routiers immatriculés dans l'UE sont effectuées avec des pays tiers, dont des pays de l'AETR en majeure partie. La part des transports avec des pays AETR hors UE peut dépasser 30 % dans certains États membres. En outre, l'UE est un exportateur net de produits manufacturés vers les pays partenaires au sein de l'AETR et la majorité de ces produits est acheminée par des transporteurs de l'UE. Tout litige entre l'Union et ses partenaires de l'AETR serait donc préjudiciable au secteur du transport routier de marchandises de l'UE.

Les récents événements en Russie créent des complications supplémentaires. La flotte russe susceptible de relever du champ d'application de la réglementation sociale européenne est estimée à 4 à 5 millions de véhicules. À l'heure actuelle, seule une petite partie de ces véhicules effectue des transports internationaux relevant du champ d'application de l'AETR et est équipée d'un tachygraphe. Cependant, cette situation va changer, puisque la Russie a décidé en 2012 de rendre l'utilisation des tachygraphes obligatoire pour les opérations de transport domestiques. Il est donc probable que la Russie sera de plus en plus encline à utiliser ses propres tachygraphes dans les opérations de transport avec l'UE.

Il semble donc clairement dans l'intérêt de l'Union européenne d'entamer une révision du système actuel de contrôle par tachygraphe. Compte tenu de ce qui précède, la Commission propose une position de l'UE concernant les modifications suivantes de l'AETR à adopter dans le cadre du groupe d'experts de l'AETR.

a. Modification de l'article 22bis

Une modification de l'article 22bis aboutirait à la création d'un comité de gestion à Genève, sous l'égide de la CEE-ONU. Grâce au comité de gestion, les partenaires de l'AETR hors UE auraient leur mot à dire concernant les adaptations au progrès technique des tachygraphes. Ce nouveau comité AETR adopterait ses décisions à la majorité simple ou qualifiée.

Ce scénario créerait un problème de cohérence entre les spécifications adoptées par le comité de gestion à Genève et celles adoptées par la Commission après avis du comité pour l'adaptation au progrès technique institué par le règlement (CEE) n° 3821/85. Une éventuelle incohérence porterait atteinte aux compétences du comité institué en vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 et nécessiterait un effort accru de coordination, au sein des États membres et au sein de l'UE, pour établir les positions à prendre dans les organismes de la CEE-ONU, puisque la Commission ne serait pas en mesure d'exprimer officiellement sa position. Dans le cas où l'UE deviendrait partie contractante à l'AETR, c'est la Commission européenne qui exprimerait la position coordonnée de l'Union.

En outre, une modification de l'article 22bis nécessiterait des conditions strictes concernant les modalités de vote convenues pour le comité AETR nouvellement créé. Dans le cas contraire, il pourrait arriver que, malgré une coordination interne de l'UE, le nombre d'États membres présents au cours d'une réunion de ce comité soit insuffisant pour s'opposer à des amendements inopportuns proposés par des homologues des pays tiers.

Par exemple, en vertu de la proposition présentée par la Fédération de Russie lors de la première réunion du groupe d'experts, les décisions pourraient être prises à la majorité simple des membres présents et votants, avec un quorum obligatoire de la moitié des 51 pays contractants actuels de l'AETR. Dans la pratique, cela signifierait qu'il serait possible de prendre des décisions en présence d'au moins 26 parties contractantes et avec au moins 14 voix en faveur de la proposition. Mais actuellement, en règle générale seuls 6 à 7 États membres de l'UE participent aux réunions consacrées aux questions AETR. Au contraire, les grands pays hors UE (Russie, Turquie, Ukraine) sont toujours présents et ils se sont montrés très capables de mobiliser, si besoin est, les autres parties contractantes de la CEI ou les pays d'Asie centrale (par exemple, la Biélorussie et le Kazakhstan).

b. Modification de l'article 14 pour permettre l'adhésion de l'UE à l'AETR

À la lumière de ce qui précède, l'adhésion de l'UE à l'AETR devrait être envisagée. L'adhésion de l'UE permettrait à cette dernière de conserver une position dominante dans la définition des spécifications du tachygraphe. Elle garantirait le développement harmonisé de la législation de l'UE et de l'AETR puisque les règles adoptées à Genève seraient directement applicables dans l'ordre juridique interne de l'UE, après leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Pour les États membres, cela permettrait d'éviter l'insécurité juridique sur la question de savoir si c'est la réglementation de l'AETR ou celle de l'UE qui prévaut en matière de tachygraphe.

Cette modification nécessiterait de modifier l'article 14 de l'accord AETR, pour permettre la participation d'organisations d'intégration régionale. L'adhésion elle-même devrait être concrétisée dans un deuxième temps par une décision du Conseil sur proposition de la Commission.

Il est important de rappeler que, aux fins de l'accord AETR, les opérations de transport entre les États membres de l'UE sont considérées comme des opérations de transport national (l'AETR ne s'applique qu'aux opérations de transport international). Cette position a de tout

temps été celle de l'Union et de ses États membres. Lorsqu'ils ont adhéré à l'AETR dans les années 1970, les États membres constituant les Communautés à cette époque ont formulé une réserve qui pose ce principe. Le principe reste d'application en dépit du fait que certains États membres ont conclu l'accord AETR avant d'adhérer à l'Union européenne et, par conséquent, n'étaient pas concernés par la réserve précitée. En conséquence, lors de l'adhésion, l'UE devrait déposer une réserve similaire afin de pouvoir développer son propre tachygraphe numérique pour une utilisation dans les transports intracommunautaires.

Ainsi, il faudrait définir, pour le comité de gestion, des règles de vote qui permettent à l'Union européenne d'avoir une position influente, par exemple en instituant une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents et votants (l'UE apportant en bloc à l'heure actuelle les voix de 27 parties contractantes, sur un total de 51 membres potentiellement présents). Un quorum égal à la moitié des parties contractantes serait nécessaire. L'UE devrait coordonner sa position sur la base d'une proposition de la Commission au moyen de la procédure de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, qui autorise le Conseil à adopter une position, au nom de l'Union, dans un organe institué par un accord.

Il convient de noter qu'une telle solution correspond à des pratiques établies dans des accords techniques internationaux. Ainsi, la procédure envisagée serait exactement celle prévue dans ce que l'on appelle «l'accord révisé de 1958» sur l'homologation des véhicules⁶.

L'éventuelle adhésion de l'Union serait compatible avec la «jurisprudence AETR» de la Cour de justice. Dans son arrêt de principe de 1971⁷, la Cour a déclaré que la question du travail des équipages des véhicules effectuant des transports routiers avec les pays tiers était une compétence exclusive de la Communauté et a mis en place le principe du parallélisme entre compétences internes et externes⁸. L'Union européenne a une compétence externe exclusive sur les thèmes traités par l'accord AETR, en vertu des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, car l'AETR a une incidence sur les règles communes adoptées par l'Union européenne depuis longtemps, comme indiqué par la jurisprudence AETR de la Cour de justice. Un argument supplémentaire est que le considérant 10 du règlement (CE) n° 561/2006 dispose que, étant donné que l'objet de l'AETR relève du champ d'application du règlement, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question appartient à l'Union européenne⁹.

En outre, l'article 3 du règlement (CEE) n° 2829/77 du 12 décembre 1977 relatif à la mise en vigueur de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des

⁶ Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions - Révision 2, y compris les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995, JO L 346 du 17.12.1997, p. 81 – 94.

⁷ En particulier, la Cour a déclaré que «dans la mesure où des règles communautaires sont promulguées en vue de réaliser les objectifs du traité, les États membres ne sont pas habilités, en dehors du cadre des institutions communautaires, à assumer des obligations qui pourraient avoir une incidence sur ces règles ou modifier leur portée». En outre, «cette compétence communautaire exclut la possibilité d'une compétence concurrente des États membres, toute initiative prise hors du cadre des institutions communes étant incompatible avec l'unité du marché commun et l'application uniforme du droit communautaire».

⁸ Arrêt de la Cour de justice, dans l'affaire 22/70 AETR (31 mars 1971).

⁹ L'article 3 du règlement (CEE) n° 3820/85 a clairement établi ce domaine de compétence de l'UE: «La Communauté engagera avec les pays tiers les négociations qui se révéleraient nécessaires pour l'application du présent règlement». Voir également l'article 3 du règlement (CEE) n° 543/69.

transports internationaux par route (AETR)¹⁰ prévoit que «Les accords à conclure avec les pays tiers conformément à l'article 2, paragraphe 2, de l'AETR sont conclus par la Communauté. Sur proposition de la Commission, le Conseil arrête la réglementation prévue à l'article 3, paragraphe 2, de l'AETR».

c. Nouvel article 10bis - Interconnexion des registres nationaux sur les cartes de conducteur

En vertu de l'exigence 268bis de l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85, introduite par le règlement (UE) n° 1266/2009 de la Commission, les États membres mettent en place un échange électronique de données afin de s'assurer de l'unicité des cartes tachygraphiques de conducteur qu'ils délivrent. Cette obligation vaut également pour les parties contractantes de l'AETR hors UE en vertu de l'article 22bis.

Pour faciliter le respect de cette exigence au niveau de l'UE, la Commission a élaboré et mis en œuvre avec succès, une application informatique, TACHOnet, qui permet d'interconnecter les registres nationaux des cartes de conducteur, afin de vérifier dans toute l'Europe le caractère unique de ces cartes et de prévenir ainsi toute fraude. À ce jour, la base juridique de TACHOnet est une recommandation de la Commission¹¹, qui serait remplacée par une disposition spécifique insérée dans la modification du règlement (CEE) n° 3821/85 actuellement en cours de discussion au Parlement européen et au Conseil.

Il conviendrait d'utiliser les modifications proposées dans le texte de l'AETR pour introduire un nouvel article (article 10bis), visant à rendre plus transparente l'obligation prévue par l'exigence 268bis et confirmer le caractère obligatoire de l'échange électronique de données concernant les cartes de conducteur entre les parties contractantes. Ceci aurait pour effet de généraliser et de rendre plus viable sur le long terme une pratique déjà en place dans plusieurs parties contractantes non membres de l'Union européenne ayant décidé, sur une base volontaire, de rejoindre TACHOnet sur le fondement des accords bilatéraux passés avec les différents États membres concernés.

En vertu de la directive 95/46/CE¹², le transfert de données est possible uniquement vers des pays tiers assurant un niveau de protection adéquat des données à caractère personnel. Il est donc proposé d'introduire une obligation pour les parties contractantes de garantir un niveau de protection adéquat des données à caractère personnel dans le nouvel article 10 bis.

L'article 25, paragraphe 2, de la directive dispose que le caractère adéquat du niveau de protection offert par un pays tiers s'apprécie au regard des circonstances, y compris la nature des données et la finalité du ou des traitements envisagés. À cet égard, il convient de noter que le caractère sensible des informations relatives aux cartes tachygraphiques est plutôt faible. Les informations stockées dans les registres nationaux (interconnectés via TACHOnet à l'intérieur de l'UE) sont limitées et assez générales (le nom et le prénom du conducteur, la date et lieu de naissance - s'il est connu, le numéro et le pays de délivrance du permis de

¹⁰ JO L 34 du 24.12.1977, p. 11.

¹¹ Recommandation de la Commission du 13 janvier 2010 relative à l'échange sécurisé de données électroniques entre États membres en vue de vérifier l'unicité des cartes de conducteur qu'ils délivrent, JO L 9/10 du 14.1.2010.

¹² Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

conduire, le statut de la carte de conducteur et le numéro de la carte de conducteur). En outre, elles sont, en tout état de cause, déjà toutes à la disposition des agents de contrôle des pays non membres de l'UE à l'occasion de contrôles en bord de route. Les seules autorités pouvant accéder à ces informations seraient les autorités chargées de la délivrance des cartes et les agents compétents en matière de contrôle de la conformité aux règles concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels. En outre, l'échange électronique d'informations a uniquement pour objet de garantir que les registres nationaux des parties à l'AETR ne contiennent pas plusieurs cartes de conducteur actives pour un même chauffeur.

Dans ces circonstances, il est raisonnable de supposer que la totalité ou la plupart des parties à l'AETR non membres de l'UE sont en mesure d'assurer un niveau adéquat de protection des données à caractère personnel en ce qui concerne les cartes tachygraphiques. En tout état de cause, conformément à l'article 25, paragraphe 4, de la directive, s'il est constaté qu'un pays tiers n'assure pas un niveau de protection adéquat, les États membres sont autorisés à prendre les mesures nécessaires pour empêcher tout transfert de données vers le pays en question.

En outre, il convient de noter que TACHOnet fonctionne grâce à un système de communication informatique interne de l'Union européenne (s-TESTA) soumis à des restrictions à l'exportation et de mise en œuvre applicables à certains États non membres de l'UE. Parmi les pays AETR non membres de l'UE, seuls les pays qui sont candidats à l'adhésion à l'UE sont en mesure de se connecter à TACHOnet directement via s-TESTA. Parmi les autres, certains pourraient organiser, sur une base volontaire, une connexion indirecte avec chaque État membre à titre individuel, sur le fondement des accords bilatéraux cités précédemment. Toutefois, cette seconde solution est contraignante pour les parties concernées, elle n'est pas optimale car elle a pour effet de multiplier les points de connexion et, enfin, elle ne couvre pas l'ensemble des parties contractantes.

Il pourrait donc être nécessaire de créer un autre système informatique afin d'offrir aux parties contractantes non membres de l'UE un autre moyen électronique d'échanger des informations avec les États membres (et les pays candidats à l'adhésion) en tenant compte des contraintes de sécurité des systèmes TACHOnet et s-TESTA actuels. La Commission est en train de lancer une étude visant à recenser les possibilités techniques, par exemple l'utilisation d'une connexion internet sécurisée. Les résultats de l'étude devraient être disponibles d'ici la fin 2013.

3. PROCÉDURE DE RÉVISION DE L'AETR.

Les articles 20 et 21 de l'AETR établissent le mécanisme de révision de l'accord. L'article 21 revêt un intérêt particulier pour l'Union européenne, car il permet une procédure de révision «silencieuse» qui n'implique pas la ratification des amendements proposés par les parties contractantes. Étant donné que cette procédure ne prévoit pas une procédure formelle de négociation, il y a lieu de recourir à une décision du Conseil établissant une position commune.

Conformément à la position de l'UE adoptée en vertu de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, les États membres doivent agir conjointement dans l'intérêt de l'Union en engageant la révision de l'AETR, conformément au devoir de coopération loyale prévu à l'article 4, paragraphe 3, du TUE.

Étant donné le temps nécessaire pour mener à bien les procédures requises pour modifier l'AETR, il y a lieu de trouver un moyen transitoire pour consulter les pays AETR sur les décisions concernant les changements apportés au tachygraphe qui sont prises au niveau de

l'Union. À cet égard, la Commission a déjà suggéré, dans sa proposition de modification du règlement (CEE) n° 3821/85, de créer un «forum du tachygraphe», auquel participeraient des experts des États membres de l'UE et des parties contractantes non membres de l'UE. La Commission a l'intention de consulter ce forum avant de prendre toute décision sur les mises à jour techniques de l'annexe IB.

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) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 90 en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

après avoir informé le Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) Selon la décision de la Cour de justice¹³, le domaine du travail des équipages des véhicules affectés aux transports routiers est une compétence externe exclusive de l'Union européenne. Cette compétence a été exercée en interne, notamment dans le cadre de l'adoption du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route¹⁴, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route¹⁵, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route¹⁶, ainsi que, plus récemment, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil¹⁷. Étant donné que l'objet de l'AETR relève du champ d'application du règlement n° 561/2006, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question appartient à l'Union. Les règles dans le domaine du travail des équipages des véhicules affectés aux transports routiers avec les pays tiers, y compris les règles relatives à l'appareil de contrôle utilisé pour assurer leur respect, relèvent à

¹³ Arrêt de la Cour de justice, dans l'affaire 22/70 AETR (31 mars 1971).

¹⁴ JO L 77 du 29.3.1969, p. 49.

¹⁵ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

¹⁶ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

¹⁷ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

la fois de la réglementation de l'UE et de l'accord AETR. Il est impératif que ces règles soient harmonisées.

- (2) Les circonstances particulières des négociations relatives à l'AETR justifient cependant, à titre exceptionnel, une procédure selon laquelle les États membres de l'Union procèdent au dépôt séparé de leurs instruments de ratification ou d'adhésion dans le cadre d'une action concertée, tout en agissant dans l'intérêt et pour le compte de l'Union.
- (3) La prochaine réunion du groupe d'experts aura lieu le 3 décembre 2012. À cette occasion, le groupe d'experts pourra examiner les propositions tendant à une modification de l'AETR. Il en résultera des effets juridiques, conformément à l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.
- (4) Les États membres de l'UE, en tant que parties contractantes de l'AETR, sont soumis à l'obligation de coopérer afin d'engager le mécanisme de révision de l'accord AETR, établi en particulier dans son article 21, conformément au règlement (CEE) n° 2829/77 du Conseil du 12 décembre 1977 relatif à la mise en vigueur de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)¹⁸ et conformément au devoir de coopération loyale prévu à l'article 4, paragraphe 3, du TUE.
- (5) Afin de parvenir à une harmonisation paneuropéenne concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (tachygraphe), il est nécessaire de mettre en place un processus décisionnel unique tenant compte des prérogatives de l'Union européenne et des intérêts des pays tiers qui sont parties à l'accord AETR.
- (6) L'article 22*bis* de l'accord AETR prévoit actuellement que les modifications du règlement du Conseil (CEE) n° 3821/85 concernant le tachygraphe numérique sont automatiquement reprises par toutes les parties contractantes à l'AETR, sans consultation officielle avant l'adoption des modifications par l'Union européenne. Comme le souligne la Commission dans sa communication «Tachygraphe numérique: feuille de route des futures activités»¹⁹, le mécanisme actuel compromet la mise en œuvre correcte et harmonisée des mesures prévues dans la révision proposée du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil et du tachygraphe numérique par les parties contractantes hors UE. Il est donc dans l'intérêt de l'Union européenne d'améliorer le processus de prise de décision en ce qui concerne les tachygraphes numériques et l'AETR et de modifier en conséquence l'article 22*bis* en créant, dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE/ONU), un comité de gestion qui aurait pour mission de définir les spécifications techniques du tachygraphe pour l'ensemble de la zone AETR.
- (7) Outre que l'Union européenne a une compétence exclusive dans le domaine du travail des équipages des véhicules affectés aux transports routiers, les spécificités de l'accord AETR et du processus décisionnel envisagé dans le cadre de son comité nouvellement créé en vertu de l'article 22*bis* justifient l'adhésion de l'Union européenne à l'AETR, qui serait également conforme à l'arrêt AETR de la Cour dans l'affaire 22/70, et

¹⁸ JO L 334 du 24.12.1977, p. 11.

¹⁹ COM(2011) 454 final.

garantirait de plus la représentation effective des intérêts de l'UE dans les procédures de la CEE-ONU. Une fois que l'Union aura adhéré, c'est la Commission qui exprimera, au nom de l'UE, la position de l'Union adoptée par le Conseil conformément à l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, en exerçant au sein du comité de gestion le droit de vote de tous les États membres.

- (8) Actuellement, 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 de permettre l'adhésion de l'Union européenne à l'AETR, l'article 14 devrait être modifié et prévoir que les organisations d'intégration régionale européennes puissent adhérer à l'AETR.
- (9) Afin de mettre effectivement en œuvre l'exigence 268 bis de l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85, de garantir un examen et un contrôle plus efficaces des cartes de conducteur dans le domaine de l'AETR et, enfin, de faciliter la tâche des agents de contrôle, il convient d'établir des registres électroniques nationaux et de prévoir leur interconnexion. Les dispositions relatives à l'interconnexion doivent être établies en respectant les exigences en matière de sécurité interne des parties contractantes et en assurant un niveau de protection adéquat des données à caractère personnel échangées, conformément aux normes internationales les plus strictes.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1) La position de l'Union au sein du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) est conforme à l'annexe de la présente décision et est exprimée par les États membres, également membres de l'AETR, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Les États membres communiquent ces propositions de modifications au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, conformément à la procédure décrite à l'article 21, paragraphe 1, de l'accord AETR.

2) Les modifications formelles et mineures apportées à cette position peuvent être convenues sans qu'il soit nécessaire de modifier la position.

Article 2

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

La présente décision entre en vigueur le [...]

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*

ANNEXE I

Nouveau libellé de l'article 22bis (procédure de modification de l'appendice 1B)

L'article 22bis est remplacé par l'article suivant:

1. Un comité de gestion est créé et chargé de statuer sur les modifications proposées à l'appendice 1B du présent accord. Le comité de gestion est composé de toutes les parties à l'accord.
2. Le comité de gestion est basé à Genève. Il se réunit normalement à Genève. Le comité peut décider de se réunir en d'autres lieux.
3. Le secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies assure le secrétariat du comité.
4. Le comité élit un président et deux vice-présidents tous les deux ans.
5. Le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies convoque le comité de gestion, sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, lorsque cela est nécessaire et en tout état de cause une fois par an.
6. Toute partie contractante peut proposer des modifications à l'appendice 1B du présent accord. Toute proposition de modification doit être introduite auprès du secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, par écrit, 3 mois avant la réunion du comité de gestion à laquelle il est proposé pour adoption. Le texte de toute proposition de modification est communiqué dans les trois langues de la Commission économique pour l'Europe à toutes les parties contractantes, un mois au moins avant la réunion du comité de gestion à laquelle il est proposé pour adoption.
7. Un quorum composé de la moitié plus une au moins des parties contractantes doit être atteint pour que le comité de gestion puisse adopter des décisions. Pour le calcul du quorum, les organisations d'intégration régionale, en tant que parties contractantes au présent accord, détiennent le nombre de voix dont disposent leurs États membres sans que leur présence lors du vote soit requise.
8. Le comité de gestion adopte les décisions à la majorité des voix des parties contractantes présentes et participant au vote.
9. Chaque partie contractante dispose d'une voix pour l'adoption des décisions. Le représentant d'une organisation d'intégration régionale partie contractante à l'accord vote avec les voix des États membres qui la composent sans que leur présence soit requise lors du vote.
10. Si une proposition de modification de l'appendice 1B au présent accord entraîne la modification d'autres articles ou annexes de l'accord, les modifications de l'appendice ne peuvent entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur des modifications relatives à d'autres parties de l'accord. Si, en pareil cas, les modifications de l'appendice 1B sont présentées en même temps que les modifications relatives à d'autres parties de l'accord, la date de leur entrée en vigueur est déterminée par la date établie en vertu de l'application de procédures, qui sont décrites en général à l'article 21, en tenant compte de la date précisée dans la modification de l'appendice 1B, dans le cas prévu au paragraphe 7 du présent article.

ANNEXE II

Possible libellé de l'article 14 (adhésion à l'AETR des organisations d'intégration régionale)

L'article 14 est modifié comme suit:

le paragraphe 1a) suivant est inséré:

«Le présent accord est ouvert à la signature des organisations d'intégration régionale. Aux fins du présent accord, par «organisation d'intégration régionale», on entend toute organisation constituée d'États souverains d'une région donnée, qui a compétence en ce qui concerne certaines questions régies par le présent accord et qui a été dûment autorisée à signer, ratifier, accepter, approuver le présent accord ou à y adhérer».

Le paragraphe 5 est modifié comme suit:

5. En ce qui concerne chaque État ou **organisation d'intégration régionale** qui ratifie le présent accord ou y adhère après le dépôt du huitième instrument de ratification ou d'adhésion, visé au paragraphe 4 du présent article, l'accord entre en vigueur cent quatre-vingts jours après le dépôt par cet État **ou cette organisation d'intégration régionale** de son instrument de ratification ou d'adhésion.

ANNEXE III

Libellé possible d'un nouvel article 10bis

1. Afin de vérifier que les conducteurs ne possèdent pas déjà une carte de conducteur en cours de validité au sens de l'appendice 1B de l'annexe de l'accord, les parties contractantes tiennent des registres électroniques nationaux contenant les informations suivantes sur les cartes de conducteur durant une période correspondant au moins à leur durée de validité:

- le nom et le prénom du conducteur,
- la date de naissance et, s'il est disponible, le lieu de naissance du conducteur,
- le numéro et le pays de délivrance du permis de conduire (le cas échéant),
- le statut de la carte de conducteur,
- le numéro de la carte de conducteur.

2. Les parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour que les registres électroniques soient interconnectés et accessibles, dans l'ensemble de leur territoire, aux autorités chargées de la délivrance des cartes et aux agents de contrôle désignés pour vérifier la conformité aux règles en matière de temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels.

3. Lors de la délivrance, du remplacement et, si nécessaire, du renouvellement d'une carte de conducteur, les parties contractantes vérifient, au moyen d'un échange électronique d'informations, que le conducteur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité. Les parties contractantes assurent un niveau adéquat de protection des données à caractère personnel échangées, conformément aux normes internationales les plus strictes. Cela implique que les données échangées sont limitées à celles qui sont nécessaires aux fins de cette vérification et ne sont pas utilisées à d'autres fins sans l'autorisation préalable de la partie contractante qui les a communiquées.