



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers**Groupe d'experts de l'Accord européen relatif
au travail des équipages des véhicules effectuant
des transports internationaux par route (AETR)****Vingtième session**

Genève, 18 février 2019

**Rapport du Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au
travail des équipages des véhicules effectuant des transports
internationaux par route sur sa vingtième session****I. Participation**

1. Le Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) a tenu sa vingtième session le 18 février 2019 à Genève, sous la présidence de M. R. Symonenko (Ukraine).
2. Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Finlande, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.
3. L'Égypte, État non membre de la CEE, était aussi représentée.
4. L'Union européenne, le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne et les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE), FSI Rosavtotrans, In Group, Mintrans Russia, National Association of Automobile and Urban Passenger Transport Enterprises, Projet d'appui aux transports du Partenariat euro-méditerranéen (EuroMed), Stoneridge et Union internationale des transports routiers (IRU).

II. Adoption de l'ordre du jour

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/46).



III. Programme de travail

A. Élaboration de propositions d'amendement à l'AETR, notamment à son article 22 *bis*

6. À la dernière session, la Fédération de Russie et la Commission européenne avaient maintenu leurs positions précédentes (voir ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2017/2/Rev.3). Le Président avait engagé les Parties à revoir leurs positions. Faute de temps, le Groupe d'experts a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de la session suivante.

B. Appendice 1C

7. À la dernière session, la Turquie avait demandé que le Groupe examine à la vingtième session une disposition transitoire pour que les constructeurs automobiles établis sur le territoire de Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne reçoivent des cartes d'atelier. Le Groupe d'experts avait également entamé son examen du rapprochement des différents « régimes AETR » dans les Parties contractantes membres ou non de l'Union européenne, qui résulterait de l'adoption obligatoire des tachygraphes intelligents par les Parties contractantes à l'AETR qui sont membres de l'Union européenne après le 15 juin 2019. Le document informel n° 3 (octobre 2018) proposait notamment des principes sur la manière d'accepter les véhicules de l'Union européenne équipés de tachygraphes intelligents sur le territoire des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union.

8. Étant donné le lien existant entre le point 2 b) et le point 5 de l'ordre du jour, le Groupe d'experts a décidé de les examiner ensemble.

9. Pour faciliter les discussions, la Commission européenne a présenté les documents suivants : le document informel n° 1, intitulé « Smart Digital Tachograph Technical Analysis for the Amendment of Regulation 799/2016 » (Analyse technique du tachygraphe numérique intelligent en vue de la modification du Règlement n° 799/2016) ; le document informel n° 2, qui contient des tableaux d'équivalence entre l'annexe 1C du Règlement (UE) 2016/799 et l'AETR ; le document informel n° 3, qui contient une proposition visant à réduire les conséquences de la mise en œuvre des tachygraphes intelligents sur le territoire des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne. La Fédération de Russie a aussi présenté les documents informels n° 5, 6 et 7, dans lesquels figuraient des observations générales et spécifiques sur le texte du projet d'annexe 1C.

10. Sous réserve de l'approbation des gouvernements, le Groupe a convenu d'un ensemble de principes de haut niveau pour rapprocher les régimes AETR dans les Parties contractantes membres et non membres de l'Union européenne après le 15 juin 2019 (voir annexe 1). Le Groupe a également décidé que les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne donneraient leur accord, ou formuleraient des objections aux principes de haut niveau, par écrit au secrétariat le 15 mars 2019 au plus tard.

11. Le Groupe d'experts a demandé à la Commission européenne de modifier le projet d'annexe 1C (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2018/1) pour intégrer les changements proposés ou demandés figurant dans les documents informels n° 2, 6 et 7, et de soumettre le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2018/1/Rev.1 en anglais et en français pour examen et adoption à la prochaine session.

12. Il a également été noté qu'à la dernière session, le Groupe d'experts avait poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2018/1 jusqu'au point « gg (out of scope) », à la page 15 de la version anglaise.

C. Communications spécialisées à courte portée

13. À la dernière session, la Fédération de Russie a proposé que le Groupe d'experts envisage la possibilité de désactiver manuellement ou automatiquement les communications

spécialisées à courte portée dans les pays où son utilisation pourrait ne pas être légale. La Fédération de Russie a en outre soulevé la question de la force du signal sur son propre territoire. La Commission européenne reviendra sur cette question à la prochaine session.

D. Application du Règlement (CE) n° 561/2006 dans la « région de l'AETR »

14. À la dernière session, le Groupe d'experts n'avait pas poursuivi l'examen de l'application des Règlements (CE) n°s 561/2006 et 165/2014 ni tenté d'harmoniser les deux régimes en ce qui concerne les temps de conduite et les temps de repos. Faute de temps, le Groupe d'experts a convenu de maintenir ce point à l'ordre du jour afin qu'il puisse être réexaminé à de futures sessions si le Groupe le souhaite.

IV. Amendement à l'article 14

15. À la dernière session, la Turquie a informé le Groupe d'experts qu'elle avait pris les mesures nécessaires pour soumettre au Bureau des affaires juridiques de l'ONU une proposition d'amendement visant à modifier l'article 14 pour permettre l'adhésion du Liban. Le Groupe a été informé qu'une proposition d'amendement de la Turquie avait été transmise au Secrétaire général le 13 novembre 2018. Le 16 novembre 2018, une notification dépositaire (C.N.561.2018.TREATIES-XI.B.21) a été publiée par le Bureau des affaires juridiques de l'ONU à New York.

16. Le Gouvernement égyptien s'est adressé au Groupe d'experts et a aussi présenté une lettre dans laquelle il demandait l'ouverture de l'AETR à l'adhésion de l'Égypte (document informel n° 4). Le Groupe en a pris bonne note et a accepté de transmettre la demande au SC.1.

17. Afin de faciliter les choses, le Groupe a convenu que l'amendement suivant à l'article 14 de l'AETR visant à permettre l'adhésion de l'Égypte à l'Accord serait nécessaire, et il a prié le secrétariat de le transmettre au SC.1 pour examen à sa prochaine session.

« Article 14

18. Le présent Accord est ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971 et, après cette date, à l'adhésion des États membres de la Commission économique pour l'Europe et des États admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 ou 11 du mandat de cette Commission. L'adhésion en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission doit être réservée aux États suivants : Algérie, Égypte, Jordanie, Liban, Maroc et Tunisie. »

19. Sous réserve que le SC.1 adoptera la proposition ci-dessus, le Groupe d'experts a invité une Partie contractante à l'AETR à soumettre officiellement cette proposition au Secrétaire général.

20. Le représentant d'EuroMed a également fait part du souhait d'Israël d'adhérer à l'AETR et des derniers faits nouveaux relatifs aux activités préparatoires menées par l'Algérie, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie en vue d'adhérer à l'Accord.

V. Système TACHOnet

21. À la dernière session, la Commission européenne a soumis le document informel n° 4, qui contenait un projet de texte sur une éventuelle annexe à l'AETR relative à TACHOnet. Elle a également précisé dans quels délais cette annexe pourrait être disponible en 2019. À la présente session, l'Autriche, qui préside l'Union européenne, a soumis le document ECE/TRANS/SC.1/GE.2/2019/1, dans lequel cette question est traitée.

22. Le Groupe a prié la Commission européenne de soumettre le document ECE/TRANS/SC.1/GE.2/2019/1/Rev.1 pour la session suivante en tenant compte des observations reçues sur les graphiques, les diagrammes et les références aux règlements de l'Union européenne et de la Commission européenne.

VI. Rapprochement des « régimes AETR » après le 15 juin 2019 dans les Parties contractantes membres ou non de l'Union européenne

23. Étant donné le lien existant entre le point 2 b) et le point 5 de l'ordre du jour, les échanges du Groupe sur cette question figurent au point 2 b) ci-avant.

VII. Questions diverses

24. Le Groupe d'experts a débattu de la nécessité de proroger son mandat, qui prendra fin le 30 juin 2019. Il a prié le secrétariat de prendre toutes les mesures nécessaires pour y parvenir, notamment en informant le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa quatre-vingt-unième session. Le Groupe a demandé à tenir trois sessions par an jusqu'au 30 juin 2021.

VIII. Date et lieu de la prochaine session

25. La prochaine session se tiendra le 17 juin 2019, au Palais des Nations, à Genève. La date limite pour soumettre les documents officiels a été fixée au 29 mars 2019.

XI. Adoption du rapport

26. Le Groupe d'experts a adopté le rapport de la session.

Annexe

1. Au cours d'une période transitoire de six mois [Turquie : un an] après le 15 juin 2019, un tachygraphe intelligent conforme aux articles 8, 9 et 10 du Règlement (UE) n° 165/214 et au Règlement (UE) n° 2016/799 est considéré comme étant conforme aux prescriptions de l'AETR, y compris son annexe et ses appendices.

2. Au cours de cette même période de six mois, des cartes d'atelier émises par les États membres de l'Union européenne peuvent être utilisées pour l'activation des tachygraphes intelligents dont sont équipés les véhicules fabriqués sur le territoire des Parties contractantes non membres de l'Union européenne. L'utilisation des cartes d'atelier doit respecter les contraintes suivantes :

- Les véhicules sont destinés au marché de l'Union européenne et sont fabriqués par des constructeurs [Turquie : ou leurs représentants] établis sur le territoire de l'Union européenne ;
- L'activation des tachygraphes se fait toujours dans les locaux du constructeur et en présence du détenteur de la carte ;
- Le nombre de cartes disponibles pour chaque constructeur correspond au nombre minimal nécessaire pour activer les tachygraphes se trouvant à bord des véhicules construits ;
- Les constructeurs automobiles tiennent un registre détaillé des véhicules dont le tachygraphe a été activé avec une carte tachygraphique de l'Union européenne, dans lequel figure notamment le numéro d'identification du véhicule (VIN) ;
- L'État membre qui émet une carte conserve le droit de la retirer s'il est prouvé qu'elle a été utilisée de façon abusive.
