



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****Vingt et unième session**

Genève, 17 juin 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 vingt
et unième session****I. Participation**

1. Le Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux (AETR) a tenu sa vingt et unième session le 17 juin 2019 à Genève, sous la présidence de M. R. Symonenko (Ukraine).
2. Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Fédération de Russie, Finlande, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Turquie et Ukraine.
3. L'Union européenne, le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne et les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentés : Association des transporteurs routiers internationaux, Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE), FSI Rosavtotrans, In Group, Mintrans Russia, National Association of Automobile and Urban Passenger Transport Enterprises, Stoneridge et Union internationale des transports routiers (IRU).

II. Adoption de l'ordre du jour

4. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/48).



III. Programme de travail

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

5. Les experts de la Fédération de Russie et de la Commission européenne ont fait le point sur leurs positions (détaillées dans le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2017/2/Rev.3) concernant un éventuel amendement à l'AETR, en particulier à l'article 22 *bis*. Si les deux parties ont largement réaffirmé leurs positions antérieures, elles ont également rendu compte de progrès mesurables accomplis au cours de récentes consultations bilatérales (voir point 2 b) de l'ordre du jour ci-après). Le Président a rappelé que les discussions sur l'article 22 *bis* (et d'autres dispositions pertinentes) avaient lieu en même temps que les travaux sur l'appendice 1C, et que, par conséquent, toutes les propositions d'amendement devraient à l'avenir faire l'objet d'une synthèse.

B. Appendice 1C

6. À la session précédente, le Groupe d'experts avait demandé à la Commission européenne de modifier le projet d'annexe IC (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2018/1) de manière à intégrer les modifications proposées ou demandées dans les documents informels n^{os} 2, 6 et 7, et de soumettre le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2018/1/Rev.1. Au lieu de cela, la Commission européenne a soumis les documents informels n^{os} 1 et 2 à la présente session. Le document informel n^o 1 contient des tableaux d'équivalence entre l'annexe IC du règlement (Union européenne) 2016/799 et l'AETR, tandis que le document informel n^o 2 contient des propositions d'amendements (en suivi des modifications) qui visent à transformer l'annexe IC de l'Union européenne en appendice 1C de l'AETR. Dans le document informel n^o 2, il est suggéré de supprimer toutes les références à la législation de l'Union européenne et de les remplacer par des références à la terminologie AETR appropriée.

7. Le Groupe d'experts n'a pas examiné les documents informels (ni repris la discussion sur le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2018/1) mais il a procédé à un examen approfondi de trois grandes questions en suspens (concernant l'appendice 1C) : premièrement, les préoccupations liées à la protection des données, auxquelles, selon la Fédération de Russie et la Commission européenne, une formulation appropriée à l'appendice 1C peut remédier ; deuxièmement, la possibilité que les communications spécialisées à courte portée (DSRC) soient inexploitable en raison de la puissance du signal émis par le dispositif DSRC ; troisièmement, l'utilisation des normes du Comité européen de normalisation (CEN) dans le contexte de ces communications, pour laquelle une solution doit encore être trouvée. Le Président a invité le Groupe d'experts à établir, pour la prochaine session, des propositions d'amendements précises en lien avec ces trois questions, sur la base du document informel n^o 2.

C. Communications spécialisées à courte portée

8. Lors de la session précédente, la Fédération de Russie avait proposé au Groupe d'experts d'envisager la possibilité de désactiver manuellement ou automatiquement les communications spécialisées à courte portée (DSRC) dans les pays où leur utilisation pourrait ne pas être légale. Le Groupe d'experts est tombé d'accord sur le fait que l'utilisation d'appareils servant aux DSRC en bord de route était facultative mais que des composants nécessaires à ces communications devaient obligatoirement être intégrés à l'unité embarquée sur le véhicule. Étant donné que le dispositif DSRC de l'unité embarquée sur le véhicule n'est activé que quand il reçoit un signal envoyé au moyen d'appareils DSRC en bord de route, il pourrait suffire d'interdire ces appareils (ou de s'abstenir de les utiliser).

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

9. Le Groupe d'experts a brièvement abordé ce thème et a décidé de maintenir le point à l'ordre du jour afin de pouvoir le réexaminer lors de futures sessions s'il le souhaite.

IV. Amendement à l'article 14

10. En réponse au souhait exprimé par le Gouvernement égyptien de voir modifier l'article 14 (pour que son pays puisse adhérer à l'AETR), le secrétariat a informé le Groupe d'experts qu'il faut qu'une partie contractante à l'AETR soumette officiellement une proposition d'amendement à cette fin au Secrétaire général.

V. Système TACHOnet

11. Lors de la session précédente, le Groupe d'experts avait prié la Commission européenne de soumettre à la session suivante le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2019/1/Rev.1 en tenant compte des commentaires reçus au sujet des graphiques et des diagrammes ainsi que des références aux règlements de l'Union européenne et de la Commission européenne figurant dans le document informel n° 4 (février 2019). En raison d'un oubli ou d'une erreur, le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2019/1/Rev.1 n'a pas été traduit en français et en russe. Le secrétariat a expliqué les modifications apportées et indiqué que ce document serait disponible en trois langues pour la vingt-deuxième session.

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

12. Lors de la session précédente, le Groupe d'experts avait adopté une série de principes de haut niveau sur la manière de mener le rapprochement des différents « régimes AETR » dans les Parties contractantes membres ou non de l'Union européenne après le 15 juin 2019 (annexe du document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/47). Le Groupe avait également décidé que les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne donneraient leur accord au secrétariat ou lui adresseraient des objections aux principes de haut niveau par écrit pour le 15 mars 2019 au plus tard. Le secrétariat a reçu des courriers de huit Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne. Six étaient favorables aux principes de haut niveau (Géorgie, Liechtenstein, Serbie, Suisse, Turquie, Ukraine), une ne l'était pas (Fédération de Russie) et une autre était favorable aux principes à certaines conditions (Biélorus).

13. Le Groupe d'experts s'était engagé à redoubler d'efforts pour achever le projet d'appendice 1C dans un délai d'un an (soit pour le 15 octobre 2020 au plus tard). En parallèle, le Groupe a décidé de poursuivre l'examen des principes de haut niveau dans un cadre tant officiel qu'informel afin d'être en mesure de soumettre une proposition à la prochaine session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1).

14. Le Groupe d'experts a demandé à la Commission européenne d'envisager la possibilité d'installer des tachygraphes intelligents dans les pays non membres de l'Union européenne et d'assurer leur entretien.

15. La Commission européenne a fourni des informations au sujet de son Groupe d'experts sur le tachygraphe intelligent, qui se concentre sur les questions techniques. Elle fera le point sur les travaux de ce groupe, dont les conclusions auront des répercussions sur la législation de l'Union européenne.

VII. Questions diverses

16. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts que sa demande de prolongation du mandat (qui expirait le 30 juin 2019) avait été approuvée par le Comité des transports intérieurs (ainsi que par le Comité exécutif). Le Groupe d'experts pourra poursuivre ses travaux jusqu'au 30 juin 2021 (sous réserve de prolongations futures si nécessaire).

17. Le Groupe d'experts n'a pas abordé d'autres questions.

VIII. Date et lieu de la prochaine session

18. La prochaine session devrait se tenir le 15 octobre 2019, au Palais des Nations, à Genève. La date limite de remise des documents officiels est le 31 juillet 2019.

IX. Adoption du rapport

19. Le Groupe a adopté le rapport de sa vingt et unième session.
