



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/AC.6/6  
16 juin 2006

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports routiers (SC.1)

Groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR  
Troisième session, 22-24 mai 2006

**RAPPORT SUR LA TROISIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL SPÉCIAL SUR  
LA RÉVISION DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRAVAIL DES  
ÉQUIPAGES DES VÉHICULES EFFECTUANT DES TRANSPORTS  
INTERNATIONAUX PAR ROUTE (AETR)**

**PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR a tenu sa troisième session à Genève du 22 au 24 mai 2006. Y ont participé des représentants des États membres de la CEE ci-après: Biélorussie, Fédération de Russie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Roumanie, Suède, Turquie et Ukraine.

2. La Commission européenne et les organisations non gouvernementales suivantes :l' Union internationale des transports routiers (IRU) et « la Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement » (CORTE) étaient également représentées. La société Siemens AG a participé à titre d'observateur.

**ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

*Document: TRANS/SC.1/AC.6/4.*

3. L'ordre du jour a été adopté sans modification.

## **ÉLECTION DU PRÉSIDENT**

4. Le Groupe de travail spécial a élu président de la session, M. José Piscitelli (Luxembourg).

## **ÉTAT DES ADHÉSIONS À L'AETR ET AMENDEMENTS ANTÉRIEURS**

*Document: TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Add.1.*

5. Le secrétariat a informé le Groupe de travail spécial que le nombre des Parties contractantes à l'AETR s'élevait désormais à 44 à la suite de l'adhésion de l'Ukraine le 3 février 2006, laquelle prendra effet le 2 août 2006.

6. Le Groupe de travail spécial a aussi été informé que le paquet d'amendements (TRANS/SC.1/375/Add.1) relatif au tachygraphe numérique entré en vigueur le 16 juin 2006. Il a été rappelé que cette date constituait le point de départ de la période transitoire de 4 ans accordée aux pays non UE pour mettre en place ce nouveau dispositif sur leur territoire.

## **DÉCISIONS PERTINENTES DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS (SC.1) ET DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI)**

*Document: TRANS/SC.1/377*

7. Le Groupe de travail a été informé des décisions pertinentes prises par le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) à sa quatre-vingt-dix-neuvième session (octobre 2005) et par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-huitième session (7-9 février 2006). Il a notamment été informé de l'adoption par le CTI d'une résolution demandant aux Parties contractantes à l'AETR, non-membres de l'Union européenne, de faire preuve, jusqu'à l'entrée en vigueur des amendements à l'AETR, de compréhension à l'égard des véhicules de l'UE déjà équipés d'un tachygraphe numérique, en prenant les dispositions nécessaires pour accepter et contrôler d'ores et déjà sur leur territoire ces véhicules.

## **SÉMINAIRE DE MOSCOU SUR LE TACHYGRAPHE NUMÉRIQUE**

8. Le secrétariat a informé le groupe du travail spécial de déroulement du séminaire tenu à Moscou, les 2 et 3 mars 2006, sur la mise en œuvre du tachygraphe numérique. Il s'est félicité du succès rencontré par ce séminaire qui a accueilli environ 150 personnes et qui a permis un échange constructif. Il a à nouveau remercié le Monitoring of the Implementation of Digital Tachograph (MIDT), la société Siemens pour avoir supporté financièrement l'organisation de ce séminaire ainsi que le ministère des Transports russe pour l'aide logistique apportée. Le représentant de la Fédération de Russie a, pour sa part, remercié le secrétariat pour avoir organisé ce séminaire qui a permis d'apporter de nombreux éclaircissements sur la mise en œuvre du tachygraphe numérique.

## **INFORMATIONS COMMUNIQUÉES PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR LES NOUVELLES RÈGLES RELATIVES AUX TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS ET AU CONTRÔLE DE LEUR APPLICATION**

9. Le représentant de la Commission européenne a exposé les raisons qui sont à l'origine des modifications apportées par l'Union européenne sur les temps de conduite et de repos et le contrôle de leur application et a présenté les lignes directrices des dispositions adoptées (Règlement n°561/2006 et Directive n°2006/22 du 15 mars 2006 - JO L 102 du 11/04/06). Il a précisé que ces dispositions, qui visent à simplifier, clarifier, mettre à jour et faciliter l'application des règles, étaient le fruit de cinq ans de discussions au sein du Conseil de l'UE et du Parlement européen. Il a indiqué que leur date d'entrée en vigueur avait été fixée au 11 avril 2007 sauf pour certaines dispositions dont l'application devenait effective le 1<sup>er</sup> mai 2006 notamment en ce qui concerne le tachygraphe numérique dont doivent être désormais équipés les véhicules lourds mis pour la première fois en circulation à partir de cette date. Il a souligné que le Parlement européen, avant de donner son accord sur ces nouvelles dispositions, avait demandé que l'AETR soit aligné sur celles-ci afin qu'il n'y ait pas d'incohérence sur les règles à appliquer pour les transports routiers entre l'UE et les pays AETR. Enfin, il a ajouté que cette demande était réaffirmée dans une déclaration de la Commission européenne et des États membres publiée au Journal Officiel de l'Union européenne à la suite de chacun des deux textes ci-dessus.

### **EXAMEN DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT À L'AETR**

*Documents: ECE/TRANS/SC.1/2006/1, TRANS/SC.1/2001/2*

#### **A) Concernant le document ECE/TRANS/SC.1/2006/1**

10. Le groupe de travail spécial a procédé à un examen point par point des propositions de modification contenues dans le tableau préparé par le secrétariat en liaison avec la Commission européenne (document ECE/TRANS/SC.1/2006/1). Les remarques ont porté sur les points ci-après.

#### 11. Article 1<sup>er</sup> (Définitions) du corps de l'AETR

- Paragraphe b) (automobile): Supprimer le terme « mécanique » dans la version russe. La délégation néerlandaise a signalé que la définition de « véhicule automobile » dans le Règlement communautaire n°561/2006 n'excluait pas les tracteurs agricoles. Le secrétariat a précisé à ce sujet que la définition proposée était basée sur celle figurant dans la Convention de Vienne sur la circulation routière et qu'il convenait de maintenir une cohérence entre les instruments juridiques élaborés par la CEE-ONU. Il a été précisé que les tracteurs agricoles étaient exclus indirectement dans le Règlement de l'UE au travers des exceptions puisque les véhicules dont la vitesse maximale ne peut dépasser 40km/h sont exclus du champ d'application du Règlement.

- Paragraphe f) (poids maximal autorisé): Le remplacement du mot « poids » par le mot « masse » a donné lieu à des discussions. Il a été rappelé que le mot « masse » était celui utilisé désormais dans les textes communautaires ainsi que dans l'accord de 1958 et l'accord mondial

de 1998<sup>1</sup>. Certaines délégations étant en faveur du maintien du mot « poids », le Groupe de travail spécial a estimé qu'il revenait au SC.1 de trancher la question.

- Paragraphe i) (services réguliers): La délégation néerlandaise a indiqué que la définition de « services réguliers » ne couvrait pas tous les types de transport de voyageurs. Le secrétariat a signalé que la définition introduite dans l'AETR en 1992 était elle-même inspirée du Règlement (CEE) n°684/92 du 16 mars 1992 visé au paragraphe n) de l'article 4 du règlement 561/2006.

- Paragraphe n) (autres tâches): Il a été signalé que la définition comportait des erreurs qui devaient être corrigées. Il convient de lire le début de la deuxième phrase comme suit : dans la version française, « Le temps d'attente et le temps **non** consacré... » et dans la version anglaise: "It does not include waiting **time** and time **not** devoted to...".

- Paragraphe o) : Remplacer dans la version française, le mot « période », par « durée ».

Par ailleurs, il a été demandé d'ajouter à l'article 1 de l'AETR les définitions de « pause » (art. 4 d)), « temps de repos journalier » (art. 4 g)), « temps de repos hebdomadaire » (art. 4 h)), « durée de conduite journalière » (art. 4 k)), « durée de conduite hebdomadaire » (art. 4 l)), « conduite en équipage » (art. 4 o)) et « période de conduite » (art. 4 q)), telles qu'elles figurent dans le règlement de l'UE.

12. Concernant la notion de « pause », il a été convenu que la disponibilité pouvait être considérée comme une pause (« interruption » dans l'AETR).

13. Article 2 (Champ d'application) :

- Paragraphe 2 a) : Les délégations de la Fédération de Russie et de l'Ukraine ont considéré qu'il y avait contradiction entre le libellé de ce paragraphe qui dit que « la Partie contractante dont relève ce territoire **peut ne pas** appliquer les dispositions... » et celui de l'article 11.4 (nouveau) qui rend responsable l'entreprise de transport pour les infractions commises sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'une non Partie contractante. Elles ont donc proposé de remplacer « peut ne pas » par « doit ». *Remarque du secrétariat : si cette proposition était acceptée, il conviendrait alors soit de supprimer le point 2.a), car il s'agit d'une exception à la règle posée à l'article 2.1 soit de le rédiger différemment pour en faire une règle générale.* D'autres délégations ont mis en avant les difficultés à appliquer les règles de l'AETR à un pays qui n'est pas Partie contractante à l'AETR. Le secrétariat a rappelé à ce sujet la règle de l'article 3.1 de l'AETR qui, pour ce qui concerne les véhicules venant d'un Etat non Partie contractante à l'Accord, limite l'application de l'AETR au territoire national des Parties contractantes concernées.

- Paragraphe 2 b) (exemptions) : Afin d'être en cohérence avec les dispositions de l'article 13 du règlement communautaire qui ne permet l'octroi de certaines dérogations qu'au plan national ou en accord avec un autre Etat membre, il a été décidé de supprimer les dérogations

<sup>1</sup> Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

Accord de 1998 concernant l'établissement de Règlements technique mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues.

prévues aux paragraphes 6, 9 et 13 de l'article 2.2.b), lesquelles ne pourront alors être accordées que sur le plan national et dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux.

14. Article 3 : Il a été demandé de compléter le paragraphe 2 de cet article afin de préciser le moment à partir duquel les feuilles d'enregistrement devaient être remplies par le conducteur d'un véhicule provenant d'un pays non AETR. Le représentant de la Suède a offert de présenter une proposition en ce sens.

15. Article 6 (Temps de conduite) : Pour éviter tout conflit d'interprétation entre l'AETR et le règlement communautaire, il a été demandé au secrétariat de revoir la formulation actuelle de l'AETR afin de la faire correspondre au plus près de celle contenue à l'article 6 du règlement de l'UE.

16. Article 7 (Interruptions) : Suite aux observations de la Fédération de Russie, il a été proposé de garder le 2<sup>ème</sup> alinéa nouveau du paragraphe 3 en le complétant. Il se lirait comme suit : « *Aux fins du présent article, le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passée dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme d'autres travaux **mais pourront être considérés comme une « interruption »*** ». Parallèlement le paragraphe 4 actuel de l'AETR qui n'existe pas dans le règlement communautaire serait supprimé. Le représentant de la Commission européenne a émis une réserve concernant l'ajout proposé. Il a indiqué que la question de savoir si ces temps pouvaient être considérés comme une disponibilité ou une interruption pourrait être soumise à l'examen du Comité de réglementation de la Commission européenne qui devrait se réunir au cours de l'année 2006.

17. Article 8 (Temps de repos) : il a été demandé au secrétariat de reprendre le même libellé que celui contenu à l'article 8 du règlement de l'UE pour éviter des interprétations divergentes. Sur la question du temps de repos, le représentant de la Fédération de Russie a exposé la manière dont son pays interprétait les 45h de repos hebdomadaire. Il a souligné que la nouvelle définition de l'UE, qui impose 45h de repos toutes les deux semaines, était plus restrictive que celle qui existe actuellement dans l'AETR et que cela posait des problèmes à son pays, eu égard aux longues distances que doivent parcourir les conducteurs russes. Aucun accord n'ayant pu être obtenu sur ce point, la question est restée ouverte et sera soumise à l'appréciation du SC.1.

S'agissant du paragraphe 7 de l'article, la délégation de l'Ukraine a demandé comment devait être interprétée la notion de couchette bien équipée et a souhaité que la formulation soit plus précise. Il a été indiqué que le texte français qui parle « d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur » était sur ce point plus explicite.

18. Article 11 (Contrôles effectués par l'entreprise): Le paragraphe 4 qui introduit la responsabilité de l'entreprise de transport pour les infractions commises par ses conducteurs sur le territoire d'une autre Partie contractante ou celui d'un pays tiers a donné lieu à de longues discussions. La Fédération de Russie, la Biélorussie et l'Ukraine ont émis de fortes réserves sur cette disposition et ont estimé que la mise en oeuvre d'une telle disposition nécessitait au préalable l'élaboration d'un système de sanctions harmonisé. La représentante de la Turquie a proposé d'introduire dans l'AETR une disposition indiquant que le texte serait révisé en fonction des évolutions constatées.

19. Article 12 (Mesures pour assurer l'application de l'Accord): Suite à une demande du secrétariat, les délégations de la Biélorussie, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine ont indiqué que les nouveaux pourcentages proposés ainsi que les dates d'application y relatives étaient acceptables pour leur pays. La délégation de la Turquie a signalé qu'elle informera ultérieurement le secrétariat de la position de son pays.

À l'occasion de l'examen de cet article, le représentant de la Fédération de Russie a interrogé le secrétariat sur la date d'envoi du questionnaire visant à vérifier l'application de l'Accord comme prévu au paragraphe 5. Le secrétariat a précisé qu'afin d'assurer une cohérence avec l'enquête que doit effectuer la Commission européenne pour les années 2005 et 2006, le questionnaire sera envoyé aux pays AETR en corrélation avec celui de la Commission et de la CEMT. Le représentant de la Commission européenne a précisé que, pour les pays de l'Union, la date limite de réponse du prochain questionnaire sera le 30 septembre 2007. Il a précisé que le contenu du questionnaire se trouvait annexé à la décision 93/173 du 22/02/1993 de la Commission (JO L 072 du 25/03/93).

Quant au paragraphe 6 de l'article 12 qui introduit le principe d'extraterritorialité des sanctions à l'égard des entreprises de transport, il a soulevé de fortes réserves de la part de la Biélorussie, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine qui estiment que l'application de ces dispositions mettraient en danger leurs entreprises de transport. Compte tenu des divergences d'opinion sur le sujet, il a été décidé de laisser ce point ouvert pour discussion lors de la prochaine session du SC.1. Le représentant de la Commission européenne a souhaité qu'un accord soit recherché avec les pays AETR non UE, éventuellement dans le cadre d'une réunion organisée par la Commission.

20. Annexe (version telle qu'amendée en 2004, voir document TRANS/SC.1/375/Add.1), Article 12, paragraphe 3, 2<sup>ème</sup> tiret, point c): La Fédération de Russie a signalé que la définition du temps d'attente n'avait pas tout à fait le même sens dans les versions française et russe (où l'on parle que le conducteur n'est pas tenu de rester à son poste, sauf...) que celle contenue dans la version anglaise (où il est dit que le conducteur doit rester à son poste seulement pour...). Il a été demandé, pour assurer la même interprétation des textes, d'aligner le texte français et russe sur la version anglaise.

21. Annexe, Article 12, paragraphe 6: Il a été demandé de vérifier si la formulation actuelle, notamment en ce qui concerne les enregistrements relatifs aux neuf heures précédant l'heure du contrôle, était toujours pertinente au regard des nouvelles dispositions proposées.

22. Annexe, article 12, paragraphe 7 a), les délégations de la Fédération de Russie, de la Biélorussie et de l'Ukraine ont mis en avant la nécessité, pour pallier le problème des langues, d'introduire dans l'AETR des formulaires harmonisés, avec au moins une numérotation commune des rubriques, en commençant par la lettre d'accompagnement visant à justifier l'impossibilité de présenter les documents exigés pour attester les heures de conduite et de repos des jours précédents (par suite notamment de maladie, congés, etc.). Le représentant de la Fédération de Russie a mentionné, à ce sujet, l'existence de différents formulaires élaborés par certains états membres de l'Union européenne dont des copies ont été remises au secrétariat. Le représentant de la Commission européenne a pour sa part indiqué que des travaux étaient en cours au sein de l'Union concernant l'élaboration d'un formulaire sur ce point ainsi que d'un formulaire de procès verbal d'infraction afin d'éviter que le conducteur ne puisse être sanctionné 2 fois pour la même infraction constatée.

Afin de faciliter l'application de l'AETR, le secrétariat a proposé de préparer, pour la 100<sup>ème</sup> session du SC.1, un projet de texte introduisant un nouvel appendice à l'Annexe dans lequel seraient ajoutés et modifiés, selon une procédure simplifiée, les formulaires qui seraient adoptés, au fur et à mesure, par le SC.1. Il a été demandé également au secrétariat de préparer un projet de formulaire de lettre d'accompagnement pour justifier la non activité d'un conducteur au cours de jours précédant le contrôle au cas où aucun accord ne serait intervenu entre temps au niveau communautaire.

Par ailleurs, l'Ukraine a proposé que la date d'application des dispositions visées aux points i) et iii) de l'article 12, fixée actuellement au 1<sup>er</sup> janvier 2010, soit repoussée au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

23. Annexe, Article 13, paragraphe.2 (a): Dans la version française, il est question de « feuille appropriée », alors que dans les versions anglaise et russe, il s'agit de « feuille provisoire ». Il a été demandé d'aligner ces deux textes sur la version française. Il est toutefois apparu que la notion de « feuille à joindre » manquait de clarté.

24. À l'occasion de l'examen du texte de l'Annexe, le groupe d'experts a évoqué le document informel diffusé par la Fédération de Russie qui soulevait entre autres, dans l'attente de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions proposées au paragraphe 7 a) de l'article 12 (référence ECE/TRANS/SC.1/2006/1) plus explicites, la question de l'interprétation à donner de la formulation actuelle de « dernier jour de conduite pendant la semaine précédente » prévue à l'article 10, paragraphe 1, d) du texte contenu dans le document TRANS/SC.1/1999/4 et reprise sous l'article 12, paragraphe 7, a) dans le texte TRANS/SC.1/375/Add.1 ayant amendé en dernier lieu l'AETR. Il a été précisé que par « semaine précédente », il convenait de comprendre « semaine calendaire précédente » et qu'en conséquence, pour un voyage effectué entre un pays AETR et un pays de l'UE, il devait être fourni seulement la feuille du dernier jour de conduite pendant la semaine calendaire précédente. Toutefois, si le véhicule AETR effectue ensuite des transports à l'intérieur du territoire de l'UE sous couvert d'une autorisation CEMT ou bilatérale, il sera alors soumis, conformément à l'article 2.3 du Règlement n°561/2006, aux dispositions de ce Règlement (voir l'article 26, point 4, 5<sup>ème</sup> tiret relatif au paragraphe 7 a) iii)) et le/les conducteur(s) devra/devront en conséquence fournir les feuilles des 15 jours calendaires précédents. Il a par ailleurs été indiqué que les délégations, y compris celles extérieures à l'UE, pouvaient s'adresser directement au secrétariat du Monitoring of the Implementation of Digital

Tachograph (MIDT) ([secretariat@eu-digitaltachograph.org](mailto:secretariat@eu-digitaltachograph.org)) pour poser des questions (en anglais) relatives aux temps de conduite et de repos et aux dispositifs permettant de les contrôler.

25. À titre de conclusion, le président du groupe a demandé au secrétariat de préparer une version amendée du document ECE/TRANS/SC.1/2006/1, en y incorporant les améliorations évoquées et de laisser le soin au SC.1 de décider sur les deux points de fond sur lesquels aucun accord n'a pu être obtenu (temps de repos hebdomadaire de 45 heures et extraterritorialité des sanctions à l'encontre des entreprises). Le secrétariat a indiqué que les délégations avaient jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2006 pour faire parvenir leurs propositions d'ajout ou de modification de manière à ce qu'elle puissent être traduites dans les 3 langues de la CEE-ONU en vue de la session du SC.1 (17-19 octobre 2006).

#### **B) Concernant le document ECE/TRANS/SC.1/2006/2**

26. Le groupe de travail spécial a estimé que le document préparé par le secrétariat posait des questions à caractère politique qui ne relevaient pas de sa compétence. Il a donc estimé qu'il appartenait au SC.1 de se prononcer sur ce point.

#### **QUESTIONS DIVERSES**

27. Le représentant de CORTE a fait une présentation par PowerPoint de son organisation créée officiellement en novembre 2004 et dont le siège se trouve à Bruxelles. Elle comporte actuellement 20 membres. Elle a pour objectifs d'une part de développer des interprétations communes dans le domaine des transports routiers tant en ce qui concerne la législation y relative que le contrôle de son application, d'autre part de développer des méthodologies harmonisées basées sur les meilleures pratiques. La présentation a été suivie d'un débat qui a surtout porté sur la place de cette nouvelle ONG au regard des organisations déjà existantes comme MIDT, Tispol et Eurocontrol route. Toute information concernant cette ONG peut être obtenue sur le site : [www.corte.be](http://www.corte.be). Enfin, le représentant de CORTE a indiqué que son organisation avait entamé la procédure pour être accréditée officiellement auprès des Nations Unies comme membre observateur.

#### **RAPPORT DE LA RÉUNION**

28. Le présent rapport a été établi par le secrétariat en liaison avec le président du groupe. Il sera soumis à l'adoption du SC.1 lors de sa prochaine session (17-19 octobre 2006).

-----