Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/2566

30.9.2024

DÉCISION (UE) 2024/2566 DU CONSEIL

du 23 septembre 2024

relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne au sein du groupe d'experts de 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 pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) en ce qui concerne les amendements à l'appendice 1B de l'annexe de l'AETR

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 (AETR) ([1]) est entré en vigueur le 5 janvier 1976. Il a été modifié pour la dernière fois le 20 septembre 2010.

(2) En vertu de l'article 22 *bis* de l'AETR, les propositions d'amendement aux articles introductifs de l'appendice 1B de l'annexe de l'AETR peuvent être adoptés par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) à la majorité des parties contractantes présentes et votantes. Après adoption, les amendements sont soumis au secrétaire général des Nations unies pour notification à toutes les parties contractantes.

(3) Le groupe d'experts de l'AETR et le groupe de travail des transports routiers ont été créés par la CEE-ONU dans le cadre de l'AETR. Le groupe de travail est un organe habilité à élaborer et à adopter des amendements aux articles introductifs de l'appendice 1B de l'annexe de l'AETR, tandis que le groupe d'experts est un organe habilité à élaborer et à soumettre des propositions d'amendement au groupe de travail.

(4) Le groupe d'experts de l'AETR et le groupe de travail des transports routiers, au cours de leurs sessions qui se tiendront respectivement le 28 octobre 2024 et du 29 au 31 octobre 2024, ou lors de sessions ultérieures, élaborera, pour le premier, et adoptera, pour le second, la proposition d'amendement de l'appendice 1B de l'annexe de l'AETR relative à la future mise en œuvre de certaines activités de certification dans le cadre de l'AETR. Ces activités de certification sont nécessaires à l'exécution du régime prévu par l'AETR pour les tachygraphes numériques, qui repose largement sur le système de l'Union.

(5) Il convient d'arrêter la position à adopter, au nom de l'Union, au sein du groupe d'experts de l'AETR et au sein du groupe de travail des transports routiers, étant donné que les amendements à l'appendice 1B de l'annexe de l'AETR seront contraignantes en vertu du droit international conformément à l'article 21, paragraphe 6, et à l'article 22 *bis*, paragraphe 2, de l'AETR, et ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union, à savoir les règlements (CE) nº 561/2006 ([2]) et (UE) nº 165/2014 ([3]) du Parlement européen et du Conseil.

(6) Les propositions d'amendements visent à régler une situation difficile dans la mise en œuvre du régime prévu par l'AETR pour les tachygraphes numériques, en ce qui concerne la fourniture des activités de certification par la Commission à certaines parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union en vertu d'un mémorandum d'accord conclu entre la CEE-ONU et les services de la Commission en 2009. Ledit mémorandum d'accord a été prolongé à plusieurs reprises au moyen d'accords administratifs, en dernier lieu, le 28 novembre 2023 pour une période allant jusqu'au 31 mai 2024.

(7) Dans le cadre de ces accords administratifs, la Commission délivre aux fabricants d'équipements des certificats d'interopérabilité nécessaires à l'homologation de ces équipements dans le cadre de l'AETR. La disposition 278 de l'appendice 1B de l'annexe de l'AETR prévoit actuellement qu'un seul et même organe compétent est chargé de certifier l'interopérabilité.

([1]) JO L 95 du 8.4.1978, p. 1.

([2]) Règlement (CE) nº 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) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

([3]) Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 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).

(8) La Commission est également chargée des tâches ayant trait à la génération, à la détention et à la gestion de la paire de clés européenne au sein de l'infrastructure à clé publique du système de tachygraphe numérique de l'AETR. Cette paire de clés permet d'homologuer les clés publiques nationales des parties contractantes, qui sont elles-mêmes utilisées pour homologuer les clés introduites dans chaque équipement. L'actuel appendice 1B, sous-appendice XI, disposition CSM_007, de l'AETR, prévoit qu'un organe reconnu au plan international doit être chargé des activités de certification racine.

(9) À la suite de la décision de la Commission de suspendre ces activités de certification pour la Russie et la Biélorussie en raison de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine avec le soutien militaire continu de la Biélorussie, ces deux pays ont remis en question le rôle de la Commission dans la mise en œuvre de l'AETR. Il est donc très peu probable qu'un nouvel accord administratif soit conclu, ce qui compromet la fourniture des activités de certification exercées par la Commission pour quatorze autres parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union.

(10) L'Union devrait donc soutenir une proposition de modifier l'appendice 1B de l'annexe de l'AETR afin que soit reconnu dans l'AETR lui-même le rôle joué par la Commission, de sorte que celle-ci puisse continuer à soutenir la mise en œuvre de l'AETR et à fournir les activités de certification à des pays non membres de l'Union sous certaines conditions.

(11) La position de l'Union au sein du groupe d'experts de l'AETR doit être exprimée par la Commission, tandis que la position de l'Union au sein du groupe de travail des transports routiers doit être exprimée par les États membres agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à adopter au nom de l'Union lors de la 36e session du groupe d'experts de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et lors de la 119e session du groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), ou lors de toute session ultérieure, en ce qui concerne les amendements à l'appendice 1B de l'annexe de l'AETR est exposée à l'annexe de la présente décision.

2. Des modifications mineures de la position visée au paragraphe 1 peuvent être acceptées sans autre décision du Conseil.

Article 2

La position de l'Union visée à l'article 1er est exprimée par la Commission au sein du groupe d'experts de l'AETR, et par les États membres agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union au sein du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU.

Article 3

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

Fait à Bruxelles, le 23 septembre 2024.

Par le Conseil

Le président

FELDMAN Z.

PIÈCE JOINTE

L'article 2, paragraphe 2, de l'appendice 1B de l'annexe de l'AETR est modifié comme suit:

1) Le point 2.4.5 est remplacé par le texte suivant:

«2.4.5 La disposition 278 est modifiée comme suit:

"Pour ce qui est des fabricants établis dans les Parties contractantes à l'encontre desquelles l'Union européenne n'a pas adopté de mesures qu'elle estime nécessaires à la protection des intérêts essentiels de sa sécurité, et dans la mesure où les règles de l'Union européenne le permettent, les essais d'interopérabilité sont effectués par un seul et même organe compétent placé sous l'autorité et la responsabilité de la Commission de l'Union européenne.".».

2) Le point suivant est ajouté:

«2.4.8 Dans l'appendice 11/sous-appendice XI de l'AETR (Mécanismes de sécurité communs), 3.1.1, la disposition CSM_007 est modifiée comme suit:

"Au niveau européen, une seule paire de clés européenne (EUR.SK et EUR.PK) sera générée. La clé privée européenne permettra d'homologuer les clés publiques des Parties contractantes. Des enregistrements de l'ensemble des clés certifiées seront sauvegardés. Pour ce qui est des Parties contractantes à l'encontre desquelles l'Union européenne n'a pas adopté de mesures qu'elle estime nécessaires à la protection des intérêts essentiels de sa sécurité, et dans la mesure où les règles de l'Union européenne le permettent, ces tâches seront exécutées par la Commission de l'Union européenne agissant en tant qu'autorité de certification européenne.".».