COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.9.2025
COM(2025) 483 final/2
DOWNGRADED ON 7.11.2025

2025/0274 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier institué par l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, sur le registre électronique national des entreprises de transport routier et les modalités d'échange des informations qui y figurent

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La Commission propose que le Conseil établisse la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier institué par l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part (ci-après dénommé «accord de commerce et de coopération»), en ce qui concerne les exigences minimales applicables aux données devant figurer dans les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier, ainsi que les modalités d'échange des informations qui y figurent

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. Le comité spécialisé chargé du transport routier

Le comité spécialisé chargé du transport routier est un organisme institué en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point o), de l'accord de commerce et de coopération. En vertu de l'annexe 31, partie A, section 1, article 13, paragraphe 2, et article 14, paragraphe 5, dudit accord, le comité spécialisé chargé du transport routier est habilité à adopter des décisions concernant les données devant figurer dans les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier, ainsi que les modalités d'échange des informations qui y figurent (ci-après la «décision envisagée»).

2.2. Décision envisagée du comité spécialisé chargé du transport routier

L'objectif principal de la décision envisagée est d'établir des règles détaillées sur les modalités de l'échange d'informations sur les condamnations et les sanctions applicables à toute infraction grave visée à l'annexe 31, partie A, section 1, article 6, paragraphe 2, de l'accord de commerce et de coopération, ainsi que les modalités de l'échange d'informations sur les autres conditions d'accès à la profession de transporteur routier.

Dans l'Union, ces informations sont échangées par l'intermédiaire du registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), établi par l'article 16, paragraphes 5 et 6, et par l'article 18, paragraphe 8, du règlement (CE) nº 1071/2009[1]. Les spécifications techniques de l'ERRU figurent dans le règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission[2].

La source des informations à échanger est le registre électronique national des entreprises de transport routier, conformément à l'annexe 31, partie A, section 1, article 13, paragraphe 2, de l'accord de commerce et de coopération;

Dans l'Union, les données minimales devant figurer dans les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier figurent à l'article 16 du règlement (CE) nº 1071/2009. Les exigences minimales applicables à ces données sont elles-mêmes précisées dans la décision 2009/992/UE de la Commission[3], modifiée en dernier lieu par la décision d'exécution (UE)

---

1 Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

2 Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1er avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) nº 1213/2010, JO L 87 du 2.4.2016, p. 4.

3 Décision de la Commission du 17 décembre 2009 concernant les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national des entreprises de transport routier, JO L 339 du 22.12.2009, p. 36.

2024/773 de la Commission[4], ainsi que dans la décision d'exécution (UE) 2024/2164 de la Commission[5].

La liste commune des infractions sur lesquelles des informations devraient être échangées figure dans un projet de décision distinct du comité spécialisé chargé du transport routier.

La Commission propose, dès lors, que les données contenues dans le registre électronique national conformément à la décision 2009/992/UE de la Commission soient adaptées aux fins de l'accord de commerce et de coopération, conformément au projet de décision du comité spécialisé figurant à l'annexe de la présente proposition. . Dans un souci d'utilisation efficace des ressources, la Commission propose en outre que l'échange d'informations visé à l'annexe 31, partie A, section 1, article 14, paragraphe 5, soit effectué par l'intermédiaire du registre européen des entreprises de transport routier.

Les principales adaptations de la législation de l'Union aux fins de l'accord de commerce et de coopération sont d'une double nature. Premièrement, le Royaume-Uni a informé la Commission que le nombre de personnes employées par l'entreprise de transport n'est pas enregistré dans les mêmes bases de données au Royaume-Uni, et rien n'indique clairement que cet ensemble de données soit essentiel à la mise en œuvre de l'accord de commerce et de coopération. Deuxièmement, l'Union et le Royaume-Uni ont les mêmes «fourchettes de risque» pour les opérateurs. En ce qui concerne l'Union, les fourchettes de notation de risque sont fixées au point 4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2022/695[6] et sont consignées dans le registre électronique national et échangées par l'intermédiaire de l'ERRU conformément, respectivement, à la décision 2009/992/UE de la Commission et au règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission. Toutefois, la formule utilisée pour calculer la note de risque des opérateurs est différente dans l'Union et au Royaume-Uni[7]. En conséquence, il est donc proposé que les ensembles de données sur le nombre de salariés des entreprises, ainsi que la note de risque des entreprises, ne fassent pas l'objet d'échanges entre l'Union et le Royaume-Uni. La fourchette de notation des risques, ainsi que tous les autres ensembles de données prévu dans la législation applicable de l'Union, devraient être échangés afin de faciliter le contrôle de l'application des dispositions correspondantes de l'accord de commerce et de coopération.

Enfin, le Royaume-Uni a participé aux frais de développement de l'ERRU en tant qu'État membre de l'Union. Le Royaume-Uni devrait toutefois contribuer financièrement aux coûts de fonctionnement et d'entretien de l'ERRU. Une décision distincte du comité spécialisé chargé du transport routier, qui sera adoptée en même temps que le projet de décision du comité spécialisé chargé du transport routier figurant dans la présente proposition, précisera les modalités de la contribution financière du Royaume-Uni à l'ERRU.

---

4 Décision d'exécution (UE) 2024/773 de la Commission du 4 mars 2024 modifiant la décision 2009/992/UE concernant les exigences minimales relatives aux données supplémentaires qui doivent figurer dans le registre électronique national des entreprises de transport routier, JO L, 2024/773, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/773/oj.

5 Décision d'exécution (UE) 2024/2164 de la Commission du 11 juillet 2024 concernant les exigences minimales relatives aux données des véhicules loués qui doivent figurer dans le registre électronique national des entreprises de transport routier, JO L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj.

6 Règlement d'exécution (UE) 2022/695 de la Commission du 2 mai 2022 portant modalités d'application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transport (JO L 129 du 3.5.2022, p. 33). http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/695/oj).

7 Dans l'Union, la formule de calcul de la note de risque est définie dans le règlement d'exécution (UE) 2022/695 de la Commission.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

La position de l'Union devrait donc être de soutenir l'adoption d'une décision par le comité spécialisé chargé du transport routier, conformément au projet de décision joint à la proposition.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit l'adoption de décisions établissant «*les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord*».

La décision que le comité spécialisé chargé du transport routier est appelé à adopter est un acte ayant des effets juridiques. L'acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de l'accord de commerce et de coopération. En conséquence, la base juridique procédurale de la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé au sujet duquel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est la principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé concernent essentiellement la politique relative aux transports.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91 du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 91 du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

5. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGE

La décision du comité spécialisé chargé du transport routier est publiée après son adoption au Journal officiel de l'Union européenne.

2025/0274 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier institué par l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, sur le registre électronique national des entreprises de transport routier et les modalités d'échange des informations qui y figurent

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 de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part (ci-après l'«accord de commerce et de coopération») a été conclu par l'Union par la décision (UE) 2021/689 du Conseil et est entré en vigueur le 1er mai 2021.

(2) En vertu de l'annexe 31, partie A, section 1, article 13, paragraphe 2, et article 14, paragraphe 5, dudit accord, le comité spécialisé chargé du transport routier, institué en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point o), dudit accord, est habilité à adopter des décisions concernant les données devant figurer dans les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier, ainsi que les modalités d'échange des informations qui y figurent.

(3) L'annexe 31, partie A, section 1, article 6, de l'accord de commerce et de coopération fixe les conditions détaillées relatives à l'exigence d'honorabilité à remplir par les transporteurs routiers. En particulier, ses paragraphes 2 et 3 fixent les conditions dans lesquelles les infractions énumérées dans son paragraphe 1, troisième alinéa, point b), commises par un opérateur, peuvent conduire à une procédure administrative engagée par les autorités compétentes de la partie d'établissement et aboutir à une perte de l'honorabilité. L'appendice 31-A-1-1 établit en outre la liste des sept infractions les plus graves qui doivent donner lieu au déclenchement d'une procédure administrative par l'autorité compétente de la partie d'établissement. Une décision distincte du comité spécialisé chargé du transport routier institué par l'accord de commerce et de coopération, jointe à [ESPACE RÉSERVÉ AU CONSEIL: décision (UE) 2025/XXXX du Conseil], complétera la liste des infractions graves susceptibles d'entraîner une perte de l'honorabilité.

(4) En outre, en vertu de l'annexe 31, partie A, section 1, articles 13 et 14, de l'accord de commerce et de coopération, les parties doivent tenir des registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier qui ont été autorisées à exercer la

profession de transporteur routier, effectuer des contrôles individuels concernant les entreprises et échanger des informations sur les infractions graves commises par des transporteurs sur le territoire de l'autre partie. Les données devant figurer dans le registre électronique national, ainsi que les modalités de l'échange d'informations, doivent être établies par décision du comité spécialisé chargé du transport routier.

(5) L'Union a créé le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) afin de faciliter les échanges d'informations entre les États membres de l'Union conformément au règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission[8]. Dès lors que l'Union et le Royaume-Uni ont approuvé les mêmes principes fondamentaux d'accès à la profession de transporteur routier ainsi qu'une liste commune d'infractions, il est approprié et efficient, aux fins des objectifs de l'accord de commerce et de coopération, d'assurer la connexion technique du Royaume-Uni à l'ERRU.

(6) Il convient donc d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier, dès lors que la décision envisagée sera contraignante pour l'Union.

(7) Une décision distincte du comité spécialisé chargé du transport routier institué par l'accord de commerce et de coopération, jointe à [ESPACE RÉSERVÉ AU CONSEIL: décision (UE) 2025/XXXX du Conseil] établira les modalités financières de la contribution du Royaume-Uni aux coûts de l'ERRU.

(8) Afin de permettre aux deux parties de développer leur infrastructure informatique et technologique en vue de la mise en œuvre de la décision du comité spécialisé chargé du transport routier, il convient de fixer une date d'application de ladite décision. Par conséquent, la décision du comité spécialisé chargé du transport routier devrait s'appliquer à partir du 1er janvier 2026,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier institué par l'article 8, paragraphe 1, point o), de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part (ci-après le «comité spécialisé chargé du transport routier»), en ce qui concerne les exigences minimales applicables aux données devant figurer dans les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier, ainsi que les modalités d'échange des informations qui y figurent, est énoncée dans le projet de décision du comité spécialisé chargé du transport routier joint à la présente décision.

2. Des modifications mineures au projet de décision ci-joint du comité spécialisé chargé du transport routier peuvent être décidées par la Commission sans qu'une nouvelle décision du Conseil soit nécessaire.

[8] Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1er avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) nº 1213/2010, JO L 87 du 2.4.2016, p. 4.

Article 2

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président/la présidente