

COM(2023) 144 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 21 mars 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 21 mars 2023

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de DÉCISION DU CONSEIL 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, et, le cas échéant, liée à la notification du secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 21 mars 2023
(OR. en)

7642/23

Dossier interinstitutionnel:
2023/0075(NLE)

TRANS 106

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	20 mars 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 144 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL 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, et, le cas échéant, liée à la notification du secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 144 final.

p.j.: COM(2023) 144 final



Bruxelles, le 20.3.2023
COM(2023) 144 final

2023/0075 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

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, et, le cas échéant, liée à la notification du secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant 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) de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU (SC.1) en ce qui concerne l'adoption envisagée d'une modification de l'AETR visant à introduire une clause de force majeure.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

L'AETR vise à harmoniser le cadre législatif des parties contractantes à l'accord en ce qui concerne les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels et les spécifications techniques correspondantes pour la construction et l'installation de l'appareil de contrôle utilisé dans les véhicules (le tachygraphe). L'AETR est entré en vigueur le 5 janvier 1976. Il a ensuite été modifié, en dernier lieu le 20 septembre 2010.

Tous les États membres sont parties à l'AETR¹.

2.2. Groupe d'experts de l'AETR et groupe de travail des transports routiers

Le groupe d'experts de l'AETR est un groupe technique institué par le comité des transports intérieurs de la CEE-ONU et a pour mandat d'élaborer des propositions visant à apporter des modifications à l'AETR. Conformément à la décision instituant le groupe d'experts de l'AETR, l'Union européenne peut participer audit groupe².

Le groupe de travail des transports routiers (SC.1) est un groupe institué par le comité des transports intérieurs afin de promouvoir la facilitation et le développement du transport routier international. Pour atteindre cet objectif, il convient d'harmoniser et de simplifier les règles et exigences applicables à ce mode de transport.

Généralement, les projets d'amendement de l'AETR sont d'abord examinés par les membres du groupe d'experts, avant d'être soumis pour approbation au groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU (SC.1). Si les deux groupes trouvent un consensus, une partie contractante à l'AETR communique officiellement le projet d'amendement au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 21 de l'AETR. Les

¹ Belgique (ratifié le 30 décembre 1977), Bulgarie (ratifié le 12 mai 1995), Tchéquie (ratifié le 22 juin 1993), Danemark (ratifié le 30 décembre 1977), Allemagne (ratifié le 9 juillet 1975), Estonie (ratifié le 3 mai 1993), Irlande (ratifié le 28 août 1979), Grèce (ratifié le 11 janvier 1974), Espagne (ratifié le 3 janvier 1993), France (ratifié le 9 janvier 1978), Croatie (ratifié le 3 août 1992), Italie (ratifié le 28 décembre 1978), Chypre (ratifié le 5 septembre 2003), Lettonie (ratifié le 14 janvier 1994), Lituanie (ratifié le 3 juin 1998), Luxembourg (ratifié le 30 décembre 1977), Hongrie (ratifié le 22 octobre 1999), Malte (ratifié le 24 septembre 2004), Pays-Bas (ratifié le 30 décembre 1977), Autriche (ratifié le 11 juin 1975), Pologne (ratifié le 14 juillet 1992), Portugal (ratifié le 20 septembre 1973), Roumanie (ratifié le 8 décembre 1994), Slovénie (ratifié le 6 août 1993), Slovaquie (ratifié le 28 mai 1993), Finlande (ratifié le 16 février 1999), et Suède (ratifié le 24 août 1973).

² Décision sur les questions relatives au comité des transports intérieurs: création d'un groupe d'experts de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), ECE/EX/2011/L.16, paragraphe 3: "Conformément aux Directives, le Groupe d'experts sera ouvert à tous les États membres de la CEE, à toutes les Parties contractantes à l'AETR et à l'Union européenne. [...]"

organes créés dans le cadre de la CEE-ONU (le groupe d'experts de l'AETR et le groupe de travail des transports routiers) constituent un forum de discussion et d'approbation afin de préparer la communication formelle d'un amendement conformément à l'AETR et d'éviter toute objection après qu'il a été officiellement communiqué au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies. Il est donc pertinent d'établir des positions de l'Union au sein de ces groupes également, afin que les parties contractantes non membres de l'UE qui soumettent des propositions aux organes compétents de la CEE-ONU aient connaissance de la position de l'Union dès que possible.

Toutefois, en vertu de l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR, les parties contractantes peuvent également communiquer directement le texte d'un projet d'amendement au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, qui le communique ensuite à toutes les parties contractantes. Une fois que la proposition formelle d'amendement de l'AETR a été portée à la connaissance des parties contractantes, ces dernières disposent d'un délai de six mois pour présenter une objection à l'amendement proposé. À l'expiration de ce délai, si aucune partie contractante n'a formulé d'objection au projet d'amendement, il est réputé adopté.

2.3. Acte envisagé que doivent examiner le groupe d'experts de l'AETR et le groupe de travail des transports routiers

Le 20 février 2023, lors de sa 31^e session, le groupe d'experts de l'AETR décidera s'il y a lieu de soumettre au groupe de travail des transports routiers (SC.1) une proposition du gouvernement biélorusse visant à modifier l'article 4 de l'AETR en y introduisant une clause de force majeure (ci-après l'"acte envisagé")³. L'acte envisagé figure dans les documents ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2⁴, communiqué par la Biélorussie, et ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1⁵, communiqué par la Russie.

L'acte envisagé vise à permettre aux conducteurs d'une partie contractante effectuant des transports internationaux d'utiliser, en cas de force majeure et pendant une période maximale de deux ans, des feuilles d'enregistrement remplies à la main, plutôt qu'une carte de tachygraphe numérique.

S'il est adopté, l'acte envisagé deviendrait contraignant pour les parties, conformément à l'article 21, paragraphe 6, de l'AETR, aux termes duquel "*[t]out amendement réputé accepté entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle il aura été réputé accepté.*"

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

Depuis le début, le 24 février 2022, de la guerre d'agression illégale menée contre l'Ukraine par la Fédération de Russie, dont la Biélorussie est complice, l'Union européenne a adopté des sanctions à l'encontre aussi bien de la Russie que de la Biélorussie.

Ces sanctions ont eu pour conséquence, entre autres, que certaines entreprises de l'UE ont suspendu leurs activités avec la Biélorussie et la Russie et dans ces pays. Parmi ces entreprises, on compte notamment celles qui fournissent généralement des cartes de tachygraphe numérique et des puces électroniques aux autorités de ces deux pays chargées de la délivrance des cartes. En conséquence, la Biélorussie et la Russie peuvent effectivement affirmer qu'elles ne sont pas en mesure de délivrer des cartes de tachygraphe à leurs

³ Point 4 de l'ordre du jour, ECE/TRANS/SC.1/GE.21/69: [ECE/TRANS/SC.1/GE.21/69 \(unece.org\)](https://www.unece.org/ece/transport/working-group-1/2023/2023-02-20-31st-session).

⁴ ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2: [Прочие вопросы - \(Belarus\) | UNECE](https://www.unece.org/ece/transport/working-group-1/2023/2023-02-20-31st-session).

⁵ La Russie inclut le même projet d'amendement dans le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1: [Добавление 1С - \(Russian Federation\) | UNECE](https://www.unece.org/ece/transport/working-group-1/2023/2023-02-20-31st-session), bien qu'une grande partie de ce dernier soit consacrée à des observations relatives à une autre proposition de l'Union (nouvel appendice 1C de l'AETR).

conducteurs, ce qui empêche ces derniers de se conformer à l'AETR lorsqu'ils effectuent des opérations de transport routier international relevant du champ d'application dudit accord.

Dès lors, les deux gouvernements ont proposé d'introduire une clause de force majeure dans l'AETR, au titre de laquelle les conducteurs qui devraient utiliser une carte de tachygraphe numérique délivrée par ces pays pourraient en être exemptés et donc utiliser d'autres moyens d'enregistrement, tels que les feuilles d'enregistrement. Une telle possibilité permettrait à ces pays de poursuivre légalement leurs opérations de transport international en contournant une situation qui résulte probablement de la guerre d'agression illégale menée contre l'Ukraine par la Russie, dont la Biélorussie est complice, et qui a conduit l'UE à appliquer des sanctions contre la Russie et la Biélorussie. La position de l'Union devrait donc être de s'opposer à l'adoption d'un tel projet d'amendement, car il irait à l'encontre des objectifs poursuivis par le régime de sanctions de l'UE.

La position proposée est également conforme à la politique de l'UE consistant à ne pas accepter de modifications russes ou biélorusses aux accords internationaux, compte tenu de la guerre d'agression illégale menée par la Russie contre l'Ukraine.

En outre, sur le fond, et indépendamment du contexte géopolitique dans lequel il a été communiqué, le projet d'amendement affaiblirait considérablement l'AETR. En effet, il permettrait à toute partie contractante de contourner, au moyen d'une simple déclaration au groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU — qui, lui-même, ne serait qu'informé et n'aurait pas la possibilité d'apprécier la justification du cas de force majeure invoqué par cette partie contractante —, l'un des objectifs principaux de l'accord, à savoir l'installation et l'utilisation d'un appareil de contrôle harmonisé (tachygraphe numérique et carte de tachygraphe numérique) pour les opérations de transport international. Pour une durée maximale de deux ans, les conducteurs qui devraient disposer d'une carte de conducteur délivrée par cette partie contractante ne seraient pas tenus d'utiliser une carte de tachygraphe numérique dans le cadre de transports internationaux.

En conséquence, il serait considérablement plus difficile de faire obligation aux conducteurs de respecter les temps de conduite et de repos fixés par ailleurs dans l'AETR, d'autant plus que les faits se dérouleraient sur le territoire d'une partie contractante à l'AETR autre que celle du conducteur. Dans la pratique, cet amendement créerait donc une faille susceptible de compromettre l'ensemble de l'objectif de l'accord.

Une position de l'Union est nécessaire, car l'amendement communiqué par la République de Biélorussie, s'il est accepté, serait contraignant pour toutes les parties contractantes à l'AETR, et donc pour l'ensemble des États membres. Dans son arrêt "AETR"⁶ du 31 mars 1971 dans l'affaire 22/70, la Cour de justice de l'Union européenne a reconnu que le domaine du travail des équipages des véhicules affectés aux transports par route est une compétence externe exclusive de l'Union. Cette compétence est exercée depuis lors dans le cadre de nombreux actes législatifs adoptés par les colégislateurs de l'Union, notamment le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil⁷ et le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil⁸. L'acte envisagé a des conséquences directes sur le droit de

⁶ ECLI:EU:C:1971:32.

⁷ Règlement (CE) n° 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) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

⁸ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines

l'UE, y compris sur les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014. Étant donné que l'objet de l'AETR relève du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question et ses modifications appartient exclusivement à l'Union, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des 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".

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord⁹.

La notion d'"actes ayant des effets juridiques" englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également les instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont "vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union"¹⁰.

4.1.2. Application en l'espèce

Le groupe d'experts de l'AETR et le groupe de travail des transports routiers (SC.1) sont des organes institués par le comité des transports intérieurs de la CEE-ONU.

L'amendement proposé constitue un acte produisant des effets juridiques. S'il était adopté, le projet d'amendement serait contraignant au titre du droit international, conformément à l'article 21, paragraphe 6, de l'AETR, et aurait vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union, à savoir les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014, qui couvrent l'objet de l'AETR et font explicitement référence à cet accord.

L'acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de l'AETR.

En conséquence, la base juridique procédurale de la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

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 pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte adopté poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est identifiable comme étant 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.

dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

⁹ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014 dans l'affaire C-399/12, Allemagne/Conseil, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

¹⁰ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014 dans l'affaire C-399/12, Allemagne/Conseil, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

4.2.2. *Application en l'espèce*

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

Par conséquent, la base juridique matérielle de la décision proposée est 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.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

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, et, le cas échéant, liée à la notification du secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 21, paragraphe 1, 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 son 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)¹¹ est entré en vigueur le 5 janvier 1976.
- (2) Un groupe d'experts a été institué par la Commission économique des Nations unies pour l'Europe dans le cadre de l'AETR. Il s'agit d'un organe habilité à élaborer des propositions de modifications à l'AETR et à les présenter au groupe de travail des transports routiers.
- (3) Le 20 février 2023, lors de sa 31^e session, le groupe d'experts de l'AETR doit examiner une proposition des gouvernements du Belarus et de la Fédération de Russie visant à modifier l'article 4 de l'accord en y introduisant la clause de force majeure énoncée dans les documents ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 et ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1¹².
- (4) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du groupe d'experts de l'AETR, et éventuellement du groupe de travail des transports routiers, car la modification de l'accord qu'ils sont appelés à examiner et à approuver serait contraignante au titre du droit international, conformément à l'article 21, paragraphe 6, de l'AETR, et aurait vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union, à savoir les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014.
- (5) Dans son arrêt "AETR" du 31 mars 1971 dans l'affaire 22/70, la Cour de justice de l'Union européenne a reconnu que le domaine du travail des équipages des véhicules affectés aux transports par route est une compétence externe exclusive de l'Union. Cette compétence est exercée depuis lors dans de nombreux actes législatifs adoptés par les colégislateurs de l'Union, notamment le règlement (CE) n° 561/2006 du

¹¹ JO L 95 du 8.4.1978, p. 1.

¹² La Russie inclut le même projet d'amendement dans le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1, bien qu'une grande partie de ce dernier soit consacrée à des observations relatives à une autre proposition de l'Union (nouvel appendice 1C de l'AETR).

Parlement européen et du Conseil¹³ et le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil¹⁴. Étant donné que l'objet de l'AETR relève du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question et ses modifications appartient exclusivement à l'Union, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE.

- (6) Le projet d'amendement vise à résoudre un problème pratique qui résulte probablement de la guerre d'agression illégale menée contre l'Ukraine par la Russie, dont la Biélorussie est complice, et qui a conduit l'UE à appliquer des sanctions contre la Russie et la Biélorussie. Il permettrait à une partie contractante de notifier unilatéralement qu'elle ne pourrait plus remplir l'un des principaux objectifs de l'AETR, à savoir l'utilisation d'un appareil de contrôle harmonisé pour les véhicules effectuant des transports internationaux (le tachygraphe numérique), pour un cas de force majeure qui ne serait soumis à aucun type de validation ou d'appréciation.
- (7) L'acte envisagé permettrait, à la suite d'une telle déclaration d'une partie contractante à l'AETR, de ne pas exiger l'utilisation de tachygraphes numériques et de cartes de tachygraphe numérique pour les véhicules immatriculés dans cette partie contractante qui effectuent des transports routiers internationaux. Il serait donc considérablement plus difficile de faire obligation aux conducteurs de respecter les temps de conduite et de repos fixés par ailleurs dans l'AETR, créant une faille susceptible de compromettre l'objectif même de cet accord.
- (8) La position que l'Union doit adopter au sein du groupe d'experts de l'AETR et du groupe de travail des transports routiers devrait être de ne pas soutenir le projet d'amendement, afin d'éviter un affaiblissement significatif de l'application des règles relatives aux temps de conduite et de repos énoncées dans l'AETR, et d'assurer le plein effet du régime de sanctions de l'UE.
- (9) Il ne saurait être exclu que la Fédération de Russie ou la République de Biélorussie communiquent formellement le projet d'amendement de l'AETR au titre de l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR, sans tenir compte des discussions au sein des organes de la CEE-ONU. Dans ce cas, les États membres devraient s'opposer au projet selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2, point b), de l'AETR.
- (10) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du groupe d'experts de l'AETR et du groupe de travail des transports routiers, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position de l'Union lors de la 31^e session du groupe d'experts de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route

¹³ Règlement (CE) n° 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) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

¹⁴ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 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).

(AETR) et, le cas échéant, lors de la prochaine 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, consiste à ne pas soutenir le projet d'amendement de l'AETR tel qu'il figure dans les documents ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 et ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1 visant à introduire une clause de force majeure, et à ne soutenir aucun amendement similaire sur le fond communiqué par la Fédération de Russie ou la République de Biélorussie.

Article 2

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

Article 3

Si les États membres reçoivent une communication au titre de l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR précisant que la Fédération de Russie ou la République de Biélorussie, ignorant les discussions au sein des organes de la CEE-ONU, ont formellement communiqué l'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 ou tout amendement similaire en substance, ils s'opposent à la proposition, conformément à l'article 21, paragraphe 2, point a), de l'AETR.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*