

Bruxelles, le 3 mars 2025
(OR. en)

6684/25

Dossier interinstitutionnel:
2025/0033(NLE)

TRANS 46

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	28 février 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2025) 57 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre 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 une proposition visant à aligner l'AETR sur les principales modifications récemment apportées au règlement (CE) n° 561/2006

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 57 final.

p.j.: COM(2025) 57 final



Bruxelles, le 28.2.2025
COM(2025) 57 final

2025/0033 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre 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 une proposition visant à aligner l'AETR sur les principales modifications récemment apportées au règlement (CE) n° 561/2006

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et au sein du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU (SC.1), en ce qui concerne l'adoption envisagée d'amendements visant à aligner l'AETR sur la législation de l'Union à la suite de l'adoption de modifications du règlement (CE) n° 561/2006¹ au moyen des règlements (UE) 2020/1054² et (UE) 2024/1258³, ainsi que du règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission complétant l'article 8 *bis*, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006, qui est l'une des dispositions introduites par le règlement (UE) 2020/1054.

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. Les dernières modifications relatives aux temps de conduite et de repos ou aux tachygraphes ont été adoptées le 20 septembre 2010.

Tous les États membres sont parties à l'AETR⁴.

¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

² Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

³ Règlement (UE) 2024/1258 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs et en ce qui concerne le pouvoir des États membres d'infliger des sanctions en cas d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 commises dans un autre État membre ou dans un pays tiers (JO L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

⁴ Autriche (ratification le 11/6/1975), Belgique (ratification le 30/12/1977), Bulgarie (ratification le 12/5/1995), Croatie (ratification le 3/8/1992), Chypre (ratification le 5/9/2003), Tchéquie (ratification le 22/6/1993), Danemark (ratification le 30/12/1977), Estonie (ratification le 3/5/1993), Finlande (ratification le 16/2/1999), France (ratification le 9/1/1978), Allemagne (ratification le 9/7/1975), Grèce (ratification le 11/1/1974), Hongrie (ratification le 22/10/1999), Irlande (ratification le 28/8/1979), Italie (ratification le 28/12/1978), Lettonie (ratification le

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 qui a pour mission d'élaborer des propositions visant à modifier l'AETR. Conformément à la décision instituant le groupe d'experts de l'AETR, l'Union européenne peut participer audit groupe⁵. La Commission représente donc l'Union au sein de ce groupe d'experts.

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. Seules les parties contractantes à l'AETR participent au groupe de travail sur les transports routiers en tant que membres. L'Union européenne est invitée en tant qu'observateur à participer au groupe de travail, au sein duquel elle est représentée par la Commission ou la délégation de l'Union européenne auprès des Nations unies et d'autres organisations internationales à Genève.

Généralement, les projets d'amendement de l'AETR sont d'abord présentés aux membres du groupe d'experts, qui les examinent et les approuvent, 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 sur certains amendements à l'AETR, une partie contractante à l'AETR présente officiellement le projet d'amendement au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 21 de l'AETR. Une fois que le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies a porté la proposition d'amendement de l'AETR à la connaissance des parties contractantes, ces dernières disposent d'un délai de six mois pour présenter une objection à l'amendement. À l'expiration de ce délai, si aucune partie contractante n'a formulé d'objection à l'amendement, il est réputé adopté.

Les 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 auquel les amendements à l'AETR sont présentés et au sein duquel ils sont examinés et approuvés afin de préparer la proposition formelle d'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 convient donc d'établir les positions de l'Union en ce qui concerne les décisions à prendre au sein du groupe d'experts et du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU.

14/1/1994), Lituanie (ratification le 3/6/1998), Luxembourg (ratification le 30/12/1977), Malte (ratification le

24/9/2004), Pays-Bas (ratification le 30/12/1977), Pologne (ratification le 14/7/1992), Portugal (ratification le

20/9/1973), Roumanie (ratification le 8/12/1994), Slovaquie (ratification le 28/5/1993), Slovénie (ratification le

6/8/1993), Espagne (ratification le 3/1/1993) et Suède (ratification le 24/8/1973).

⁵ 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. [...]»

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

Lors de sa 38^e session prévue en juin 2025, ou lors de sessions ultérieures, il est prévu que le groupe d'experts de l'AETR étudiera et élaborera, sur la base de la proposition de l'Union jointe à la présente proposition, des propositions de modification de l'accord AETR conformément aux modifications les plus récentes apportées au règlement (CE) n° 561/2006. Ces modifications concernent de nouvelles dispositions relatives au champ d'application de l'accord, aux conditions dans lesquelles il est possible de prendre des temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à l'interdiction de prendre le temps de repos hebdomadaire normal dans la cabine, aux règles en vertu desquelles le conducteur doit retourner à l'établissement de l'employeur ou à son lieu de résidence, aux conditions dans lesquelles il est possible de prendre des temps de repos à bord d'un ferry ou d'un train, à d'autres dérogations possibles pour les conducteurs assurant le transport occasionnel de voyageurs, ainsi qu'au principe et aux spécifications applicables aux aires de stationnement sûres et sécurisées (ci-après l'«acte envisagé»).

L'objectif de l'acte envisagé est d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, de garantir une concurrence loyale entre les transporteurs et, partant, de contribuer à la sécurité routière. Le groupe d'experts sera chargé d'examiner la proposition en vue d'approuver les amendements proposés et de recommander leur approbation par le groupe de travail des transports routiers. Le groupe de travail des transports routiers pourrait également fournir des orientations et des instructions au groupe d'experts si cela s'avère nécessaire. Une fois les propositions officieusement approuvées par le groupe de travail des transports routiers, une partie contractante devra présenter ces amendements au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies.

L'acte envisagé, s'il est adopté, deviendra contraignant pour les parties conformément à l'article 21, paragraphe 6, de l'accord, 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

L'accord AETR, dont la dernière modification substantielle a eu lieu en 2010, nécessite une mise à jour plus générale. Depuis cette dernière modification, l'Union a adopté les actes suivants dans le cadre de sa propre législation relative à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports internationaux par route dans les États membres: règlements (UE) n° 165/2014⁶, (UE) 2020/1054 et (UE) 2024/1258.

Les modifications nécessaires pour transposer les principales dispositions du règlement (UE) n° 165/2014, en particulier l'introduction du tachygraphe intelligent, ont déjà été présentées par l'Union aux forums susmentionnés⁷, sans qu'un accord unanime ait pu être trouvé pour le moment.

⁶ 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).

⁷ En dernier lieu au moyen de la décision (UE) 2021/366 du Conseil du 22 février 2021 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Le 4 octobre 2024, la Cour de justice de l'Union européenne, dans les affaires jointes C-541/20 à C-555/20⁸, a conforté les dispositions du règlement (UE) 2020/1054.

En conséquence, aux fins de l'application de l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006, l'Union doit proposer une mise à jour des dispositions de l'accord AETR conformément aux normes les plus récentes adoptées dans l'Union en la matière.

La position proposée respecte la compétence externe exclusive de l'Union dans le domaine de la législation sociale en matière de transport routier, prévue notamment par l'article 23 du règlement (CE) n° 561/2006.

Dans son arrêt *AETR* du 31 mars 1971 dans l'affaire 22/70⁹, 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 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 (UE) n° 165/2014, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question et ses modifications appartient exclusivement à l'Union en vertu de l'article 3, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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'accord¹⁰.

Lorsqu'un domaine du droit relève d'une compétence de l'Union européenne, l'absence de participation de l'Union à l'accord international en cause ne l'empêche pas d'exercer cette compétence en établissant, dans le cadre de ses institutions, une position à prendre en son nom dans l'instance créée par cet accord, notamment par l'intermédiaire des États membres parties audit accord agissant solidairement dans son intérêt¹¹.

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

et au sein du groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (JO L 70 du 1.3.2021, p. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>) reproduite dans la CEE-ONU sous la référence ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2.

⁸ ECLI:EU:C:2024:818.

⁹ Arrêt de la Cour du 31 mars 1971, Commission/Conseil, ECLI:EU:C:1971:32.

¹⁰ 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.

¹¹ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014 dans l'affaire C-399/12, Allemagne/Conseil, ECLI:EU:C:2014:2258, point 52.

également des 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*»¹².

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.

Les amendements proposés constituent des actes produisant des effets juridiques. Les amendements envisagés, s'ils sont adoptés, seront contraignants en vertu du droit international, conformément à l'article 21, paragraphe 6, de l'AETR.

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

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.

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.

¹² 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.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre 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 une proposition visant à aligner l'AETR sur les principales modifications récemment apportées au règlement (CE) n° 561/2006

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)¹³ est entré en vigueur le 5 janvier 1976. L'Union dispose d'une compétence exclusive dans le domaine couvert par l'AETR¹⁴.
- (2) Conformément à l'article 2, paragraphe 3, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil¹⁵, les dispositions de l'AETR devraient être alignées sur celles dudit règlement. Les règlements (UE) 2020/1054¹⁶ et (UE) 2024/1258¹⁷ du Parlement européen et du Conseil ont tous deux modifié le règlement (CE) n° 561/2006. En outre, le règlement délégué (UE) 2022/1012 complète l'article 8 *bis*, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006, qui est l'une des dispositions introduites par le règlement (UE) 2020/1054. Par conséquent, l'Union devrait proposer de modifier l'AETR afin de tenir compte des modifications introduites par les règlements (UE) 2020/1054 et (UE) 2024/1258 et complétées par le

¹³ [JO L 95 du 8.4.1978, p. 1.](#)

¹⁴ Arrêt de la Cour de justice du 31 mars 1971, *Commission/Conseil (AETR)*, 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, points 30 et 31.

¹⁵ 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).

¹⁶ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1).

¹⁷ Règlement (UE) 2024/1258 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs et en ce qui concerne le pouvoir des États membres d'infliger des sanctions en cas d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 commises dans un autre État membre ou dans un pays tiers (JO L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

règlement délégué (UE) 2022/1012. Ces modifications concernent de nouvelles dispositions relatives au champ d'application de l'accord, aux conditions dans lesquelles il est possible de prendre des temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à l'interdiction de prendre le temps de repos hebdomadaire normal dans la cabine, aux règles en vertu desquelles le conducteur doit retourner à l'établissement de l'employeur ou à son lieu de résidence, aux conditions dans lesquelles il est possible de prendre des temps de repos à bord d'un ferry ou d'un train, à d'autres dérogations possibles pour les conducteurs assurant le transport occasionnel de voyageurs, ainsi qu'au principe et aux spécifications applicables aux aires de stationnement sûres et sécurisées (ci-après l'«acte envisagé»).

- (3) Conformément à l'article 21 de l'AETR, n'importe quelle partie contractante peut présenter des projets d'amendement à l'AETR au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies. Avant d'être soumises au secrétaire général des Nations unies, les propositions sont en général d'abord présentées au groupe de travail des transports routiers (ci-après le «SC.1») de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) qui les examine et les approuve. Un groupe d'experts de l'AETR a été institué par la CEE-ONU dans le cadre de l'AETR. Ce groupe est un organe habilité à élaborer des propositions d'amendements de l'AETR et à les présenter au groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU. Sur la base de la présente décision, l'Union proposera que le groupe d'experts de l'AETR, lors de sa 38^e session prévue en juin 2025 et lors de sessions ultérieures, et le groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU, lors de sa 120^e session prévue en octobre 2025 et lors de sessions ultérieures, examinent les amendements à l'AETR en ce qui concerne l'amélioration des conditions de travail des conducteurs effectuant des transports internationaux par route, telles qu'elles découlent des récentes modifications apportées au règlement (CE) n° 561/2006 par les règlements (UE) 2020/1054 et (UE) 2024/1258 et par le règlement délégué (UE) 2022/1012.
- (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 du groupe de travail des transports routiers, car les projets d'amendements de l'accord qu'ils sont appelés à élaborer et à approuver seraient contraignants au titre du droit international conformément à l'article 21, paragraphe 6, de l'AETR.
- (5) Les États membres ne devraient pas s'opposer à une communication par le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, en vertu de l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR, des projets d'amendements qui figurent à l'annexe de la présente décision. Si une communication du secrétaire général de l'Organisation des Nations unies ne se limite pas aux amendements proposés figurant à l'annexe de la présente décision, les États membres ne devraient pas s'opposer à ceux des amendements proposés qui figurent à l'annexe de la présente décision.
- (6) La position de l'Union au sein du groupe d'experts de l'AETR devrait être exprimée par la Commission, tandis que la position de l'Union au sein du groupe de travail des transports routiers devrait être exprimée par les États membres agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, lors des sessions ultérieures du groupe d'experts de la CEE-ONU sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant

des transports internationaux par route (AETR) et du groupe de travail des transports routiers (SC.1) en ce qui concerne une proposition visant à aligner l'AETR sur les modifications récemment apportées au règlement (CE) n° 561/2006 par les règlements (UE) 2020/1054 et (UE) 2024/1258 et par le règlement délégué (UE) 2022/1012, figure à l'annexe de la présente décision.

Les modifications formelles et mineures apportées à la position visée au premier paragraphe peuvent être convenues sans qu'une nouvelle décision du Conseil ne soit nécessaire.

Article 2

La position visée à l'article 1^{er} 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

Lorsqu'un projet d'amendement figurant à l'annexe de la présente décision a été approuvé par le groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU, les États membres agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union le soumettent au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR.

Les États membres ne s'opposent pas à une communication par le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, en vertu de l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR, des projets d'amendements qui figurent à l'annexe de la présente décision.

Article 4

La Commission et les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*