



Conseil économique et social

Distr. générale
10 avril 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers

Groupe d'experts de l'Accord européen relatif
au travail des équipages des véhicules effectuant
des transports internationaux par route (AETR)

Deuxième session

Genève, 6 juin 2012

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

Programme de travail

Droits et obligations des tiers au titre de l'AETR

Clarifications concernant l'instrument juridique qui s'applique aux opérations de transport routier effectuées partiellement ou entièrement à l'intérieur de l'Union européenne par des sociétés de transport sises dans des pays non membres de l'UE qui sont Parties contractantes à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Communication de l'Union internationale des transports routiers (IRU)

I. Mandat

1. À la première session du Groupe d'experts de l'AETR tenue le 2 mars 2012, l'IRU a proposé de fournir des modèles de tableaux/questionnaires permettant aux Parties contractantes à l'AETR et à l'Union européenne (UE) d'apporter des réponses quant à l'instrument juridique qui s'applique dans différents scénarios de transport routier (en l'occurrence, les opérations de transport effectuées partiellement ou entièrement à l'intérieur de l'UE par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR membres ou non de l'UE) et de clarifier les droits et les obligations des transporteurs de pays tiers lorsqu'ils traversent le territoire de Parties contractantes à l'AETR. Le secrétariat a été chargé de lui faciliter la tâche en communiquant ces modèles dans les trois langues de la CEE pour la prochaine session et, en les téléchargeant sur le site Web de la Division des transports. Le secrétariat assurera le suivi des réponses en vue de produire un tableau regroupant l'ensemble des règles applicables dans différents scénarios.

II. Introduction

Clarifications concernant l'instrument juridique qui s'applique aux opérations de transport routier effectuées entièrement à l'intérieur de l'Union européenne

2. Selon l'article 2 de l'AETR, les dispositions de l'Accord «s'appliquent à tout transport international par route effectué» par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ses Parties contractantes. Par transport international par route, on entend «tout transport par route qui comporte la traversée d'au moins une frontière». Aujourd'hui, les 27 États membres de l'UE sont tous Parties contractantes à l'AETR mais celui-ci n'accorde pas une attention particulière ou un traitement spécial aux unions douanières ou politiques telles que l'UE.

3. Entre-temps, d'aucuns ont contesté le paragraphe 3 de l'article 2 du Règlement (CE) n° 561/2006 de l'UE, selon lequel ce sont les dispositions dudit règlement, et non celles de l'AETR, qui s'appliquent aux conducteurs sur tout trajet effectué exclusivement à l'intérieur de l'UE, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule.

4. L'UE fait valoir qu'au titre de l'AETR, tout parcours de transport effectué exclusivement à l'intérieur de l'UE peut être soumis à la législation de l'UE en vertu des réserves à l'Accord formulées par l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, l'Irlande, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, selon lesquelles: «Les transports entre États membres de la Communauté économique européenne sont considérés comme des transports nationaux aux termes de l'AETR pour autant que ces transports ne transitent pas par le territoire d'un pays tiers Partie contractante à l'AETR.» .

5. Toutefois, la mesure dans laquelle ces réserves peuvent s'appliquer aujourd'hui à l'ensemble des États membres de l'UE, y compris à ceux qui ne les avaient pas formulées et à ceux qui n'étaient pas encore membres à l'Union européenne au moment de la formulation desdites réserves, a été remise en question. Cela est dû notamment au fait que ces réserves existent en vertu de l'absence d'opposition de la part des autres Parties contractantes qui ne pouvaient à l'époque prévoir les élargissements successifs de l'UE et, partant, les incidences d'une non-opposition de leur part à de telles réserves si celles-ci devaient être interprétées suivant un mode dynamique de façon à s'appliquer à l'ensemble des États membres de l'UE, passés, actuels et futurs.

6. Étant donné que des différences subsistent entre l'UE et l'AETR en ce qui concerne les dispositions relatives aux temps de conduite et de repos, ces considérations ne sont pas simplement théoriques ou purement legalistes. En l'absence d'une solution rapide et définitive à ces questions, et dans un souci de totale sécurité juridique pour les transporteurs, l'IRU a sollicité l'avis de chacune des Parties contractantes sur la question de l'instrument en vigueur et des règles qu'elles entendent appliquer aux transporteurs effectuant certains types d'opérations de transport par route comme indiqué dans les tableaux I à III de l'annexe I jointe au présent document.

III. Exigences des Parties contractantes à l'AETR en ce qui concerne l'enregistrement des temps de conduite et de repos des conducteurs de pays tiers conformément à l'article 3 de l'AETR

7. L'AETR a des conséquences sur les conducteurs de pays tiers lorsqu'ils traversent le territoire d'une Partie contractante, et ce, en vertu de son article 3 qui dispose que:

«1. Chaque Partie contractante appliquera sur son territoire aux transports internationaux par route effectués par tout véhicule immatriculé sur le territoire d'un État non Partie contractante au présent Accord, des dispositions au moins aussi exigeantes que celles qui sont prévues par les articles 5, 6, 7, 8, 9 et 10 du présent Accord.».

8. L'article 10 prévoit l'utilisation d'un appareil de contrôle dont la conception et la construction doivent être conformes aux prescriptions de l'AETR. Toutefois, selon le paragraphe 2 de l'article 3, toute Partie contractante peut choisir de n'exiger que des feuilles d'enregistrement remplies à la main par le conducteur, au lieu d'un appareil de contrôle.

9. «2. Toute Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé sur le territoire d'un État non Partie contractante au présent Accord, n'exiger, au lieu de l'appareil de contrôle conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, que des feuilles d'enregistrement quotidien remplies à la main par le conducteur.».

10. Ces dispositions, qui laissent la décision d'utiliser ou non un appareil de contrôle à la seule discrétion des Parties contractantes ne sont guère satisfaisantes car elles se traduisent par un manque d'uniformisation des politiques, un manque de transparence et une insécurité juridique. Du fait de l'introduction du tachygraphe numérique, assortie d'exigences nettement plus importantes concernant l'étalonnage du dispositif et l'utilisation de cartes de conducteur, un tel état de choses ne saurait se prolonger.

11. En vue d'adopter une approche appropriée et uniforme à cet égard, les Parties contractantes sont invitées, dans un premier temps, à fournir des informations sur la nature du dispositif de contrôle qu'elles exigent des transporteurs de pays tiers qui traversent leur territoire.

12. Il convient de signaler qu'il y a eu, par le passé, des tentatives pour répondre à cette question. En réponse aux préoccupations de l'IRU, un groupe de travail de la CEE, faisant apparemment allusion au paragraphe 2 de l'article 3, est parvenu à la conclusion suivante:

13. «16. De l'avis du Groupe de travail, l'article 3 de l'AETR indique clairement les solutions possibles pour de telles situations...»¹.

14. La Commission européenne s'est également employée à faire ressortir la nécessité d'une application pragmatique de l'article 3 aux conducteurs de pays tiers en reprenant les éclaircissements de la CEE comme suit:

«L'Accord vise en premier lieu et avant tout à réglementer les temps de conduite et de repos et n'impose pas directement l'obligation d'utiliser le tachygraphe numérique pour que les véhicules soient autorisés à continuer de transporter des marchandises et des personnes sur le territoire de Parties contractantes à l'AETR. L'article 3 de l'Accord réglemente cette question et les Parties contractantes appliquent l'Accord de bonne foi.»².

¹ www.unece.org/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-S-390e.pdf

² Compte rendu de la réunion du Comité des transports routiers de l'UE – législation sociale (Règlement (CE) n° 561/2006 et directive 2006/22/CE), qui s'est tenue à Bruxelles le 27 avril 2010.

Annexe

I. Clarifications concernant l'instrument juridique qui s'applique aux opérations de transport routier effectuées partiellement ou entièrement à l'intérieur de l'UE par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'UE

Partie contractante	Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE Charges simples Observations sur l'instrument en vigueur Veuillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication						
	<i>Moscou (Partie contractante à l'AETR (PC) non membre de l'UE) à Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve)³</i>	<i>Moscou (PC non membre de l'UE) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve)</i>	<i>Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Varsovie à Cracovie (cabotage à l'intérieur du pays – sans réserve)</i>	<i>Berlin à Munich (cabotage à l'intérieur du pays – avec réserve)</i>
Albanie							
Allemagne							
Andorre							
Arménie							
Autriche							
Azerbaïdjan							
Bélarus							
Belgique							
Bosnie-Herzégovine							

³ Réserve à l'AETR formulée par l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, l'Irlande, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas et le Royaume-Uni selon laquelle: «Les transports entre États membres de la Communauté économique européenne sont considérés comme des transports nationaux aux termes de l'AETR pour autant que ces transports ne transitent pas par le territoire d'un pays tiers Partie contractante à l'AETR.».

<i>Partie contractante</i>	<p style="text-align: center;"><i>Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Charges simples</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Observations sur l'instrument en vigueur</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Veillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication</i></p>						
	<i>Moscou (Partie contractante à l'AETR (PC) non membre de l'UE) à Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve)³</i>	<i>Moscou (PC non membre de l'UE) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve)</i>	<i>Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Varsovie à Cracovie (cabotage à l'intérieur du pays – sans réserve)</i>	<i>Berlin à Munich (cabotage à l'intérieur du pays – avec réserve)</i>
Bulgarie							
Chypre							
Croatie							
Danemark							
Espagne							
Estonie							
ex-République yougoslave de Macédoine							
Fédération de Russie							
Finlande							
France							
Géorgie							
Grèce							
Hongrie							
Irlande							
Italie							
Kazakhstan							

<i>Partie contractante</i>	<i>Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE</i> <i>Charges simples</i> <i>Observations sur l'instrument en vigueur</i> <i>Veillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication</i>						
	<i>Moscou (Partie contractante à l'AETR (PC) non membre de l'UE) à Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve)³</i>	<i>Moscou (PC non membre de l'UE) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve)</i>	<i>Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Varsovie à Cracovie (cabotage à l'intérieur du pays – sans réserve)</i>	<i>Berlin à Munich (cabotage à l'intérieur du pays – avec réserve)</i>
Lettonie							
Liechtenstein							
Lituanie							
Luxembourg							
Malte							
Monaco							
Monténégro							
Norvège							
Ouzbékistan							
Pays-Bas							
Pologne							
Portugal							
République de Moldova							
République tchèque							
Roumanie							
Royaume-Uni							
Saint-Marin							

<i>Partie contractante</i>	<p style="text-align: center;"><i>Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Charges simples</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Observations sur l'instrument en vigueur</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Veillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication</i></p>						
	<i>Moscou (Partie contractante à l'AETR (PC) non membre de l'UE) à Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve)³</i>	<i>Moscou (PC non membre de l'UE) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve)</i>	<i>Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Varsovie à Cracovie (cabotage à l'intérieur du pays – sans réserve)</i>	<i>Berlin à Munich (cabotage à l'intérieur du pays – avec réserve)</i>
Serbie							
Slovaquie							
Slovénie							
Suède							
Suisse							
Turkménistan							
Turquie							
Ukraine							

II. Clarifications concernant l'instrument juridique qui s'applique aux opérations de transport routier effectuée partiellement ou entièrement à l'intérieur de l'UE par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR membres de l'UE

Partie contractante	<p style="text-align: center;"><i>Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR membres de l'UE</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Charges simples</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Observations sur l'instrument en vigueur</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Veillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication</i></p>						
	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Moscou (PC non membre de l'UE)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Moscou (PC non membre de l'UE)</i>	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve)</i>	<i>Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Véhicule à deux conducteurs 1^{er} conducteur Bruxelles à Moscou via Berlin</i>	<i>Véhicule à deux conducteurs 2^e conducteur Bruxelles à Berlin</i>
Albanie							
Allemagne							
Andorre							
Arménie							
Autriche							
Azerbaïdjan							
Bélarus							
Belgique							
Bosnie-Herzégovine							
Bulgarie							
Chypre							
Croatie							
Danemark							
Espagne							

<i>Partie contractante</i>	<i>Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR membres de l'UE</i> <i>Charges simples</i> <i>Observations sur l'instrument en vigueur</i> <i>Veillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication</i>						
	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Moscou (PC non membre de l'UE)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Moscou (PC non membre de l'UE)</i>	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve)</i>	<i>Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Véhicule à deux conducteurs 1^{er} conducteur Bruxelles à Moscou via Berlin</i>	<i>Véhicule à deux conducteurs 2^e conducteur Bruxelles à Berlin</i>
Estonie							
ex-République yougoslave de Macédoine							
Fédération de Russie							
Finlande							
France							
Géorgie							
Grèce							
Hongrie							
Irlande							
Italie							
Kazakhstan							
Lettonie							
Liechtenstein							
Lituanie							
Luxembourg							
Malte							
Monaco							
Monténégro							

Partie contractante	<p style="text-align: center;"><i>Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR membres de l'UE</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Charges simples</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Observations sur l'instrument en vigueur</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Veillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication</i></p>						
	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Moscou (PC non membre de l'UE)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Moscou (PC non membre de l'UE)</i>	<i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve)</i>	<i>Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve)</i>	<i>Véhicule à deux conducteurs 1^{er} conducteur Bruxelles à Moscou via Berlin</i>	<i>Véhicule à deux conducteurs 2^e conducteur Bruxelles à Berlin</i>
Norvège							
Ouzbékistan							
Pays-Bas							
Pologne							
Portugal							
République de Moldova							
République tchèque							
Roumanie							
Royaume-Uni							
Saint-Marin							
Serbie							
Slovaquie							
Slovénie							
Suède							
Suisse							
Turkménistan							
Turquie							
Ukraine							

III. Clarifications concernant l'instrument juridique qui s'applique aux opérations de transport routier en groupage effectuée partiellement ou entièrement à l'intérieur de l'UE par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'UE

Partie contractante	Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE Groupage Observations sur l'instrument en vigueur Veuillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication			
	Étape 1 <i>Moscou (PC non membre de l'UE) à Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) (où la 1^{re} charge est déchargée)</i>	Étape 2 <i>Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) (où la 2^e charge en provenance de Moscou est déchargée)</i>	Étape 3 <i>Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) (où la 3^e charge en provenance de Moscou est déchargée)</i>	Étape 4 <i>Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve) (où la 4^e charge en provenance de Moscou est déchargée)</i>
Albanie				
Allemagne				
Andorre				
Arménie				
Autriche				
Azerbaïdjan				
Bélarus				
Belgique				
Bosnie-Herzégovine				
Bulgarie				
Chypre				
Croatie				
Danemark				
Espagne				

<i>Partie contractante</i>	<p align="center"><i>Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE</i></p> <p align="center"><i>Groupage</i></p> <p align="center"><i>Observations sur l'instrument en vigueur</i></p> <p align="center"><i>Veillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication</i></p>			
	<p>Étape 1 Moscou (PC non membre de l'UE) à Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) (où la 1^{re} charge est déchargée)</p>	<p>Étape 2 Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) (où la 2^e charge en provenance de Moscou est déchargée)</p>	<p>Étape 3 Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) (où la 3^e charge en provenance de Moscou est déchargée)</p>	<p>Étape 4 Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve) (où la 4^e charge en provenance de Moscou est déchargée)</p>
Estonie				
ex-République yougoslave de Macédoine				
Fédération de Russie				
Finlande				
France				
Géorgie				
Grèce				
Hongrie				
Irlande				
Italie				
Kazakhstan				
Lettonie				
Liechtenstein				
Lituanie				
Luxembourg				
Malte				
Monaco				
Monténégro				

<i>Partie contractante</i>	<p style="text-align: center;"><i>Type d'opération de transport effectuée par des sociétés de transport sises dans des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Groupage</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Observations sur l'instrument en vigueur</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Veillez répondre par: AETR ou Règlement n° 561 de l'UE et fournir une explication</i></p>			
	<p>Étape 1 Moscou (PC non membre de l'UE) à Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) (où la 1^{re} charge est déchargée)</p>	<p>Étape 2 Varsovie (PC membre de l'UE – sans réserve) à Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) (où la 2^e charge en provenance de Moscou est déchargée)</p>	<p>Étape 3 Prague (PC membre de l'UE – sans réserve) à Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) (où la 3^e charge en provenance de Moscou est déchargée)</p>	<p>Étape 4 Berlin (PC membre de l'UE – avec réserve) à Paris (PC membre de l'UE – avec réserve) (où la 4^e charge en provenance de Moscou est déchargée)</p>
Norvège				
Ouzbékistan				
Pays-Bas				
Pologne				
Portugal				
République de Moldova				
République tchèque				
Roumanie				
Royaume-Uni				
Saint-Marin				
Serbie				
Slovaquie				
Slovénie				
Suède				
Suisse				
Turkménistan				
Turquie				
Ukraine				

IV. Exigences des Parties contractantes à l'AETR en ce qui concerne l'enregistrement des temps de conduite et de repos des conducteurs de pays tiers conformément à l'article 3 de l'AETR

Partie contractante	Exigences des Parties contractantes à l'AETR en ce qui concerne l'enregistrement des temps de conduite et de repos des conducteurs de pays tiers					
	<i>Tachygraphe analogique</i> entièrement étalonné pour les véhicules mis en circulation avant le 16 juin 2010	<i>Tachygraphe numérique</i> entièrement étalonné et <i>carte personnalisée du conducteur</i> pour les véhicules mis en circulation après le 16 juin 2010	Enregistrement sous la forme d'un journal de bord tenu par le conducteur ou autre enregistrement sur papier	Enregistrement manuel sous la forme d'une note établie sur un tachygraphe analogique	Enregistrement sous la forme d'une sortie imprimée d'un tachygraphe numérique non étalonné	Enregistrement sous la forme d'une sortie imprimée d'un tachygraphe numérique étalonné
Albanie						
Allemagne						
Andorre						
Arménie						
Autriche						
Azerbaïdjan						
Bélarus						
Belgique						
Bosnie-Herzégovine						
Bulgarie						
Chypre						
Croatie						
Danemark						
Espagne						
Estonie						

<i>Partie contractante</i>	<i>Exigences des Parties contractantes à l'AETR en ce qui concerne l'enregistrement des temps de conduite et de repos des conducteurs de pays tiers</i>					
	<i>Tachygraphe analogique</i> entièrement étalonné pour les véhicules mis en circulation avant le 16 juin 2010	<i>Tachygraphe numérique</i> entièrement étalonné et <i>carte personnalisée du conducteur</i> pour les véhicules mis en circulation après le 16 juin 2010	Enregistrement sous la forme d'un journal de bord tenu par le conducteur ou autre enregistrement sur papier	Enregistrement manuel sous la forme d'une note établie sur un tachygraphe analogique	Enregistrement sous la forme d'une sortie imprimée d'un tachygraphe numérique non étalonné	Enregistrement sous la forme d'une sortie imprimée d'un tachygraphe numérique étalonné
ex-République yougoslave de Macédoine						
Fédération de Russie						
Finlande						
France						
Géorgie						
Grèce						
Hongrie						
Irlande						
Italie						
Kazakhstan						
Lettonie						
Liechtenstein						
Lituanie						
Luxembourg						
Malte						
Monaco						
Monténégro						

<i>Partie contractante</i>	<i>Exigences des Parties contractantes à l'AETR en ce qui concerne l'enregistrement des temps de conduite et de repos des conducteurs de pays tiers</i>					
	<i>Tachygraphe analogique</i> entièrement étalonné pour les véhicules mis en circulation avant le 16 juin 2010	<i>Tachygraphe numérique</i> entièrement étalonné et carte personnalisée du conducteur pour les véhicules mis en circulation après le 16 juin 2010	Enregistrement sous la forme d'un journal de bord tenu par le conducteur ou autre enregistrement sur papier	Enregistrement manuel sous la forme d'une note établie sur un tachygraphe analogique	Enregistrement sous la forme d'une sortie imprimée d'un tachygraphe numérique non étalonné	Enregistrement sous la forme d'une sortie imprimée d'un tachygraphe numérique étalonné
Norvège						
Ouzbékistan						
Pays-Bas						
Pologne						
Portugal						
République de Moldova						
République tchèque						
Roumanie						
Royaume-Uni						
Saint-Marin						
Serbie						
Slovaquie						
Slovénie						
Suède						
Suisse						
Turkménistan						
Turquie						
Ukraine						