



Bruxelles, le 28 novembre 2018
(OR. en)

Dossiers interinstitutionnels:

2017/0122(COD)

2017/0121(COD)

2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	13205/3/18 REV 3
N° doc. Cion:	ST 9670/17
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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 – Orientation générale

Les délégations trouveront en annexe le compromis établi par la présidence concernant les règlements n° 561/2006 et 165/2014.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) De bonnes conditions de travail pour les conducteurs et des conditions commerciales équitables pour les entreprises de transport routier sont d'une importance primordiale pour faire en sorte que le secteur du transport routier soit sûr, efficace et socialement responsable. Afin de faciliter ce processus, il est essentiel que les règles sociales de l'Union dans le domaine du transport routier soient claires, adaptées à leur objet, faciles à appliquer et à contrôler, et mises en œuvre de manière efficace et cohérente dans l'ensemble de l'Union.

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

- (2) À la suite de l'évaluation du caractère effectif et efficace de la mise en œuvre de l'ensemble des règles sociales de l'Union existant dans le domaine du transport routier, et notamment du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil³, certaines insuffisances du cadre juridique existant ont été recensées. L'existence de règles peu claires et inadaptées en ce qui concerne le repos hebdomadaire, les installations de repos, les pauses dans le cadre de la conduite en équipage et l'absence de règles relatives au retour des conducteurs à leur lieu de résidence conduisent à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes dans les États membres. Plusieurs États membres ont récemment adopté des mesures unilatérales qui accroissent encore l'insécurité juridique et l'inégalité de traitement des conducteurs et des transporteurs.
- (3) L'évaluation ex post du règlement (CE) n° 561/2006 a confirmé que l'application incohérente et inefficace des règles sociales de l'Union était principalement due au manque de clarté des règles, à l'utilisation inefficace des outils de contrôle et à l'insuffisance de la coopération administrative entre les États membres.
- (3 bis) Pour améliorer la clarté et la cohérence, il y a lieu de définir l'utilisation "à des fins non commerciales" d'un véhicule qui est exclue du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2000.
- (4) Des règles claires, adaptées et appliquées de manière uniforme sont également cruciales pour atteindre les objectifs stratégiques consistant à améliorer les conditions de travail des conducteurs, et en particulier à garantir une concurrence non faussée entre les transporteurs et à contribuer à la sécurité routière pour tous les usagers de la route.
- (5) Les exigences existantes applicables aux pauses se sont révélées inadaptées et impraticables dans le cadre de la conduite en équipage. Par conséquent, il convient d'adapter l'exigence relative à l'enregistrement des pauses à la spécificité des opérations de transport effectuées dans le cadre de la conduite en équipage, sans compromettre la sécurité du conducteur et la sécurité routière.

³ 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).

- (6) Les conducteurs participant à des opérations de transport international de longue distance passent de longues périodes loin de leur lieu de résidence. [...] Il convient [...] de prévoir que les transporteurs organisent le travail des conducteurs de façon à ce que le temps ainsi passé loin de leur lieu de résidence ne soit pas excessivement long et que les conducteurs puissent bénéficier de longs temps de repos en compensation de temps de repos hebdomadaires réduits. L'organisation du retour devrait permettre de rejoindre un centre opérationnel de l'entreprise dans son État membre d'établissement ou le lieu de résidence des conducteurs. L'opérateur devrait être en mesure de prouver l'organisation du retour normal à l'aide d'enregistrements du tachygraphe, de registres de service des conducteurs ou de preuves similaires.
- (7) [...] Afin de promouvoir le progrès social, il convient de préciser le lieu où le repos hebdomadaire peut être pris en veillant à ce que les conducteurs disposent de conditions de repos adéquates. La qualité du lieu d'hébergement est particulièrement importante pendant le repos hebdomadaire normal, que les conducteurs devraient passer en dehors de la cabine du véhicule dans un lieu d'hébergement adapté, aux frais de l'employeur. Toutefois, lorsque le véhicule est garé sur une aire de stationnement sûre et sécurisée remplissant certains critères fixés pour assurer le confort du conducteur, celui-ci peut, à titre exceptionnel, dormir dans la cabine du véhicule, en utilisant les installations fournies par une telle aire aux frais de l'employeur. Si, dans l'État membre dans lequel le repos hebdomadaire normal est pris, aucune aire de ce type ne se trouve à proximité, le conducteur doit trouver un autre lieu d'hébergement adapté à l'extérieur du véhicule.
- (7 bis) Des aires de stationnement sûres et sécurisées équipées d'installations de repos adéquates sont indispensables pour améliorer les conditions de travail dans le secteur et préserver la sécurité routière. Il est donc primordial de promouvoir le développement d'infrastructures de stationnement, et notamment d'aires de repos, qui offrent le niveau désiré de sécurité, de sûreté et de service. L'existence de suffisamment de possibilités de cofinancement par l'Union européenne conformément aux actes juridiques de l'Union existants et futurs établissant les conditions d'un soutien financier est importante pour accélérer et promouvoir la construction de ces infrastructures de stationnement. Toutefois, les États membres ne sont pas tenus de financer des infrastructures de stationnement supplémentaires sur leur territoire allant au-delà des obligations qui leur incombent en vertu des orientations relatives aux infrastructures du RTE-T. La Commission devrait publier la liste actualisée des aires de repos sécurisées qui répondent aux normes de qualité minimales.

- (8) Les conducteurs sont [...] confrontés à des circonstances imprévisibles qui font qu'il leur est impossible d'atteindre la destination souhaitée pour le repos hebdomadaire sans violer les règles de l'Union. Il est opportun de permettre aux conducteurs de faire face plus facilement à de telles circonstances et d'atteindre la destination prévue pour le repos hebdomadaire. Ces circonstances exceptionnelles sont des circonstances qui surviennent de manière soudaine, qui sont inévitables et imprévisibles, et qui rendent inopinément impossible d'appliquer dans leur intégralité les dispositions du règlement pour une courte période. En vue de la vérification de l'application correcte de la réglementation, le conducteur devrait documenter ces circonstances. En outre, il convient de prévoir une disposition garantissant que le temps de conduite ne soit pas excessif [...].
- (9) Afin de réduire et d'empêcher les divergences entre les pratiques de contrôle et de renforcer encore le caractère effectif et efficace du contrôle transfrontière, il est essentiel d'établir des règles claires en matière de coopération administrative régulière entre États membres.
- (10) En vue d'assurer des conditions uniformes d'application du règlement (CE) n° 561/2006, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission afin de clarifier toutes les dispositions dudit règlement et d'établir des approches communes en ce qui concerne leur application et leur contrôle. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011⁴.
- (11) Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, il convient d'exploiter pleinement le potentiel des systèmes tachygraphiques actuel et futur. Par conséquent, les fonctions du tachygraphe devraient être améliorées afin de permettre une localisation plus précise, en particulier pendant les opérations de transport international. À cette même fin, il convient de faire progresser l'installation de tachygraphes intelligents dans les parcs de véhicules existants qui opèrent dans le transport international en utilisant des tachygraphes analogiques ou numériques.
- (11 *bis*) En particulier, dans les véhicules non équipés d'un tachygraphe intelligent, le franchissement de la frontière d'un État membre devrait être enregistré dans le tachygraphe au point d'arrêt le plus proche à la frontière ou après celle-ci.

⁴ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (11 *ter*) Afin que les conducteurs, les transporteurs et les autorités de contrôle puissent bénéficier au plus tôt des avantages offerts par les tachygraphes intelligents, notamment l'enregistrement automatique des franchissements de frontières, il convient d'équiper le parc de véhicules existant de tels dispositifs dans un délai approprié après l'entrée en vigueur des dispositions techniques détaillées pour leur laisser suffisamment de temps pour se préparer.
- (11 *quater*) Pour réduire la charge pesant sur les transporteurs et les autorités de contrôle lorsqu'un agent de contrôle retire le scellement d'un tachygraphe à des fins de contrôle, il convient que le remplacement du scellement par l'agent de contrôle soit autorisé dans certaines circonstances bien documentées.
- (11 *quinquies*) Il importe que les transporteurs routiers établis dans des pays tiers, lorsqu'ils effectuent des opérations de transport routier sur le territoire de l'UE, soient soumis à des règles équivalentes à celles prévues dans la présente législation. La Commission devrait évaluer le respect de ce principe au niveau de l'UE et proposer des solutions adéquates à négocier par l'UE dans le cadre de l'AETR.
- (12) Il y a donc lieu de modifier le règlement (CE) n° 561/2006 et le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil⁵ en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 561/2006 est modifié comme suit:

- 1) [...] À l'article 4, les points suivants sont ajoutés:

"r) "transport de marchandises à des fins non commerciales": tout transport de marchandises par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération directe ou indirecte n'est perçue et qui ne produit aucun revenu direct ou indirect pour le conducteur du véhicule ou d'autres personnes et ne présente aucun lien avec une activité professionnelle ou commerciale;

⁵ 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).

s) "espace spécifique": une aire qui est sécurisée, dispose d'un matériel de couchage et d'installations sanitaires adéquats, et respecte les exigences spécifiques énoncées à l'annexe du présent règlement."

2) À l'article 6, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"Un conducteur enregistre comme autre tâche tout temps tel qu'il est défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre tout temps de disponibilité, tel qu'il est défini à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, conformément à l'article 34, paragraphe 5, point b) iii), du règlement (UE) n° 165/2014. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle."

3) À l'article 7, le troisième alinéa suivant est ajouté:

"Un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule peut [...] prendre une pause de quarante- cinq minutes dans un véhicule conduit par un autre conducteur, à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le conducteur du véhicule."

4) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"6. Au cours de quatre semaines consécutives, un conducteur prend au moins quatre temps de repos hebdomadaires, dont au moins deux sont des temps de repos hebdomadaires normaux. [...]"

Les temps de repos hebdomadaire réduits sont compensés par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question. Lorsque deux temps de repos hebdomadaire réduits sont pris de façon consécutive, le temps de repos hebdomadaire suivant est précédé ou suivi d'un temps de repos en compensation.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.";

[...]

c) [...] le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

"8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord d'un véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

Les temps de repos hebdomadaire normaux et tout repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. [...]

Par dérogation au deuxième alinéa, le temps de repos hebdomadaire normal peut être pris à bord du véhicule à condition

- que celui-ci soit stationné dans un espace spécifique, qui offre des emplacements de stationnement sécurisés pour les véhicules commerciaux et des installations de services répondant aux exigences minimales prévues en annexe; et
- que la cabine réponde aux exigences minimales prévues en annexe.

Jusqu'au [JO: dix-huit mois après l'entrée en vigueur], le véhicule peut également être garé dans une zone de stationnement ordinaire disposant d'installations sanitaires, à condition que la cabine réponde aux exigences prévues en annexe.

La Commission précise davantage, par voie d'actes d'exécution, les conditions devant être remplies pour pouvoir invoquer cette dérogation lors du stationnement dans un espace spécifique. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2 *bis*.

Au plus tard le [JO: six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], les États membres communiquent à la Commission les lieux où sont situés les espaces spécifiques disponibles sur leurs territoires et notifient par la suite tout changement relatif à ces informations. La Commission établit et maintient à jour une liste des espaces spécifiques, qu'elle met à la disposition du public sur un site web officiel unique.

Au plus tard le [JO: deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la disponibilité de ces espaces spécifiques. Ce rapport comporte des informations sur le nombre d'espaces spécifiques et les lieux où ils sont situés, sur leur capacité et leur utilisation, ainsi que sur la demande d'espaces ou d'installations supplémentaires. Il comprend également une évaluation des mesures prises ou prévues par les États membres. Sur la base de ce rapport, la Commission propose, le cas échéant, des mesures visant à augmenter le nombre d'espaces spécifiques et à en améliorer la qualité et/ou des mesures révisant les dispositions du quatrième alinéa concernant la prise du temps de repos hebdomadaire normal à bord du véhicule.

L'employeur prend en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule, ainsi que tous les frais découlant de l'utilisation d'un espace spécifique.";

d) le paragraphe suivant est inséré:

"8 *bis*. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de [...] retourner à l'un des centres opérationnels situés dans l'État membre d'établissement de leur employeur ou leur lieu de résidence sur chaque période de quatre semaines consécutives, afin d'y passer au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un repos hebdomadaire. Toutefois, lorsqu'un conducteur a pris consécutivement deux temps de repos hebdomadaire réduits sans être rentré, l'entreprise de transport organise le travail du conducteur de telle sorte que celui-ci soit en mesure de déjà rentrer à la fin de la troisième semaine.

L'entreprise documente la manière dont elle s'acquitte de cette obligation et conserve cette documentation dans ses locaux afin de la présenter si les autorités de contrôle en font la demande.".

5) À l'article 9, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier ou hebdomadaire normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier ou hebdomadaire normal, le conducteur dispose d'une couchette."

6) [...] L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

"[...] Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9 dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur peut également, dans des circonstances exceptionnelles, déroger à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 8, paragraphe 2, en dépassant la durée de conduite journalière et hebdomadaire d'une heure maximum afin de rejoindre le centre opérationnel de son employeur pour prendre un repos hebdomadaire, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée à destination ou au point d'arrêt approprié."

7) À l'article 13, le paragraphe 1 est modifié comme suit:

a) le point e) est remplacé par le texte suivant:

"e) véhicules circulant exclusivement sur des îles ou dans des régions isolées du reste du territoire national dont la superficie ne dépasse pas 2 300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouverts aux véhicules automobiles, ni limitrophes d'un autre État membre;"

b) le point suivant est ajouté:

"q) véhicules utilisés pour la livraison de béton prêt à l'emploi."

8) À l'article 14, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Dans des cas d'urgence, les États membres peuvent accorder, dans des circonstances exceptionnelles, une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils justifient dûment et notifient immédiatement à la Commission."

9) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

"Article 15

Les États membres veillent à ce que les conducteurs des véhicules visés à l'article 3, point a), soient soumis à des règles nationales assurant une protection appropriée en ce qui concerne les durées de conduite permises et les pauses et temps de repos obligatoires. Les États membres informent la Commission des règles nationales pertinentes applicables à ces conducteurs."

9 bis) À l'article 16, paragraphe 3, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) contient toutes les données indiquées au paragraphe 2 pour au moins le jour du contrôle et les cinquante-six jours précédents; ces données doivent être mises à jour à intervalles réguliers dont la durée n'excède pas un mois;"

10) À l'article 19, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et du règlement (UE) n° 165/2014 et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, proportionnées à leur gravité telle qu'elle est déterminée conformément à l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil⁶, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (UE) n° 165/2014 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime des sanctions au plus tard à la date visée à l'article 29, deuxième alinéa. Ils notifient à la Commission sans délai toute modification ultérieure de celles-ci. La Commission informe les États membres en conséquence."

11) L'article 22 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres travaillent en étroite coopération et s'accordent mutuellement assistance sans délai injustifié afin de faciliter l'application cohérente du présent règlement et le contrôle efficace du respect de celui-ci, conformément aux exigences énoncées à l'article 8 de la directive 2006/22/CE.";

b) au paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

"c) toute autre information particulière, y compris le niveau de risque de l'entreprise, susceptible d'avoir des conséquences sur le respect des dispositions du présent règlement.";

⁶ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

c) les paragraphes suivants sont insérés:

"3 *bis*. Aux fins de la communication d'informations dans le cadre du présent règlement, les États membres utilisent les organismes chargés des contacts intracommunautaires désignés en application de l'article 7 de la directive 2006/22/CE.

3 *ter*. La coopération et l'assistance mutuelle en matière administrative sont fournies gratuitement."

11 *bis*) À l'article 24, le paragraphe suivant est inséré:

"2 *bis*. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique."

12) À l'article 25, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Dans les cas visés au paragraphe 1, point b), la Commission adopte des actes d'exécution définissant des approches communes conformément à la procédure d'examen [...] visée à l'article 24, paragraphe 2 *bis*."

13) L'annexe ci- après est ajoutée:

"ANNEXE

- A. Exigences minimales en matière de sécurité, de sûreté et de services auxquelles doit répondre l'espace spécifique visé à l'article 8, paragraphe 8, troisième alinéa
 - 1. Détection et prévention des intrusions
 - 2. Éclairage et visibilité
 - 3. Point de contact et procédures d'urgence
 - 4. Équipements sanitaires
 - 5. Possibilités d'achat d'aliments et de boissons
 - 6. Connexions permettant la communication
 - 7. Alimentation électrique à chaque emplacement de stationnement
- B. Exigences minimales auxquelles doit répondre la cabine visée à l'article 8, paragraphe 8, troisième alinéa
 - 1. Lit avec matelas pour chaque conducteur
 - 2. Chauffage et conditionnement d'air indépendants du moteur
 - 3. Rideau bloquant le passage de la lumière
 - 4. Compartiment de rangement accessible depuis la cabine
 - 5. Réfrigérateur intégré pour la conservation des aliments
 - 6. Tablette rabattable
 - 7. Sièges réglables

8. Système d'alarme antivol

9. Électricité".

Article 2

Le règlement (UE) n° 165/2014 est modifié comme suit:

-1) À l'article 1^{er}, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"1. Le présent règlement fixe les obligations et les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation, aux essais et au contrôle des tachygraphes utilisés dans les transports routiers afin de vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006, de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil⁷, de la directive 92/6/CEE du Conseil⁸, de la directive 92/106/CEE du Conseil⁹, du règlement (CE) n° 1072/2009, du règlement (CE) n° 1073/2009, de la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier, ainsi que le respect de la directive xxx/xxx/UE établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier.*".

* Note: Les références aux règles relatives au détachement de travailleurs devront être alignées sur le compromis final concernant ces dossiers.

⁷ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

⁸ Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27).

⁹ Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

-1 *bis*) À l'article 3, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Au plus tard quatre ans après la fin de l'année de l'entrée en vigueur* des dispositions détaillées visées à l'article 11, premier alinéa, deuxième phrase, qui comportent des spécifications relatives à l'enregistrement des franchissements de frontières et d'autres activités, tous les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation qui sont équipés d'un tachygraphe ne répondant pas aux spécifications énoncées dans lesdites dispositions détaillées sont équipés d'un tachygraphe intelligent conformément aux articles 8, 9 et 10 du présent règlement."

* [NOTE: devrait être fin 2024.]

-1 *ter*) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

"Article 7

Protection des données

1. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées dans le cadre du présent règlement aux seules fins de contrôler le respect dudit règlement et du règlement (CE) n° 561/2006, de la directive 2002/15/CE, de la directive 92/6/CEE du Conseil, de la directive 92/106/CEE du Conseil, du règlement (CE) n° 1072/2009, du règlement (CE) n° 1073/2009, de la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier, ainsi que le respect de la directive xxx/xxx/UE établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier, conformément au règlement (UE) 2016/679 et à la directive [...] 2002/58/CE et sous le contrôle de l'autorité de contrôle de l'État membre visée à l'article 51 du règlement (UE) 2016/679.

2. Les États membres s'assurent, en particulier, que les données à caractère personnel sont protégées à l'égard des utilisations autres que celles qui sont strictement liées aux actes juridiques visés au paragraphe 1, en ce qui concerne:
 - l'utilisation d'un système global de navigation par satellite pour l'enregistrement des données de localisation visées à l'article 8;
 - l'utilisation de la communication à distance à des fins de contrôle visée à l'article 9, l'utilisation d'un tachygraphe doté d'une interface au sens de l'article 10, l'échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur visé à l'article 31, et notamment tout échange transfrontière de telles données avec des pays tiers;
 - la conservation des enregistrements par les entreprises de transport visée à l'article 33.
 3. Les tachygraphes numériques sont conçus de manière à garantir le respect de la vie privée. Seules les données nécessaires aux fins visées au paragraphe 1 sont traitées.
 4. Les propriétaires de véhicules, les entreprises de transport et toute autre entité concernée se conformant, le cas échéant, aux dispositions pertinentes concernant la protection des données à caractère personnel."
- 1) À l'article 8, le paragraphe 1 est modifié comme suit:
 - a) le premier alinéa [...] est remplacé par le texte suivant:

"Pour faciliter la vérification du respect de la législation applicable, la position du véhicule est enregistrée automatiquement aux points suivants, ou au point le plus proche des lieux où le signal satellite est disponible:

 - le lieu où commence la période de travail journalière,
 - chaque fois que le véhicule franchit la frontière d'un État membre,
 - chaque fois que le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement,
 - toutes les trois heures de temps de conduite accumulé, et

- le lieu où finit la période de travail journalière.";

b) au deuxième alinéa, la phrase suivante est ajoutée:

"Cependant, l'enregistrement du franchissement de frontière et d'autres activités visées aux deuxième et troisième tirets du premier alinéa concerne les véhicules qui sont immatriculés dans un État membre¹⁰ pour la première fois plus de deux ans* après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, premier alinéa, deuxième phrase, sans préjudice de l'obligation de mettre ultérieurement en conformité certains véhicules conformément à l'article 3, paragraphe 4.".

* [NOTE: devrait être au plus tard en juin 2022.]

1 *bis*) L'article 9 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, la première phrase est modifiée comme suit:

"Quatre ans après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, premier alinéa, deuxième phrase, qui comportent des spécifications relatives à l'enregistrement des franchissements de frontières et des autres activités visées à l'article 8, paragraphe 1, deuxième et troisième tirets, les États membres équipent, dans une mesure appropriée, leurs autorités chargées du contrôle du dispositif de détection précoce à distance nécessaire pour permettre la communication des données visée au présent article, compte tenu de leurs exigences et stratégies spécifiques de mise en œuvre.";

¹⁰ NOTE: les autres dispositions du présent règlement qui comportent une référence similaire à la date d'immatriculation d'un véhicule seront harmonisées par l'ajout de cette précision ("dans un État membre").

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. La communication visée au paragraphe 1 est établie avec le tachygraphe uniquement sur demande émise par l'équipement des autorités chargées du contrôle. Elle est sécurisée afin de garantir l'intégrité des données et l'authentification des équipements d'enregistrement et de contrôle. L'accès aux données communiquées est limité aux autorités de contrôle autorisées à contrôler les infractions aux actes juridiques visés à l'article 7, paragraphe 1, et au présent règlement, ainsi qu'aux ateliers dans la mesure où cela est nécessaire à la vérification du bon fonctionnement du tachygraphe.";

c) au paragraphe 4, le tiret suivant est ajouté:

"- dépassement de la durée maximale de conduite.".

1 *bis bis*) À l'article 10, le paragraphe suivant est ajouté:

"2. Les tachygraphes des véhicules immatriculés pour la première fois dans un État membre deux ans* après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, premier alinéa, deuxième phrase, qui comportent des spécifications relatives à l'enregistrement des franchissements de frontières et des autres activités visées à l'article 8, paragraphe 1, deuxième et troisième tirets, sont équipés de l'interface visée au paragraphe 1.".

* [NOTE: devrait être au plus tard en juin 2022.]

1 *bis ter*) À l'article 11, premier alinéa, la phrase suivante est insérée après la première phrase:

"La Commission met en vigueur les actes d'exécution contenant les dispositions détaillées qui sont nécessaires pour assurer l'application uniforme de l'obligation d'enregistrer et de conserver les données relatives à tout franchissement de frontière par le véhicule et à toute autre activité visée à l'article 8, paragraphe 1, deuxième et troisième tirets, au plus tard le [JO: douze mois après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif].".

1 *bis quater*) À l'article 22, paragraphe 5, les deux derniers alinéas sont remplacés par le texte suivant:

"Les scelllements enlevés ou brisés sont remplacés par un installateur ou un atelier agréé dans un délai raisonnable et au plus tard dans les sept jours suivant leur retrait. Lorsque les scelllements ont été enlevés ou brisés à des fins de contrôle, ils peuvent être remplacés dans un délai raisonnable par un agent de contrôle équipé d'un matériel de scellement et d'une marque particulière unique.

Lorsqu'un agent de contrôle enlève un scellement, la carte de contrôleur est insérée dans le tachygraphe à partir du moment où le scellement est enlevé jusqu'à ce que l'inspection soit terminée, y compris en cas de placement d'un nouveau scellement. L'agent de contrôle établit une déclaration écrite comportant au minimum les informations suivantes:

- le numéro d'identification du véhicule;
- le nom de l'agent;
- l'autorité de contrôle et l'État membre;
- le numéro de la carte de contrôleur;
- le numéro du scellement enlevé;
- la date et l'heure du retrait du scellement;
- le numéro du nouveau scellement, si l'agent de contrôle a placé un nouveau scellement.

Avant le remplacement d'un scellement, un atelier agréé procède à la vérification et à l'étalonnage du tachygraphe, sauf lorsque le scellement a été enlevé ou brisé à des fins de contrôles et remplacé par un agent de contrôle."

1 *bis quinquies*) À l'article 26, le paragraphe suivant est ajouté:

"7 *bis*. Les autorités compétentes de l'État membre de délivrance peuvent imposer à un conducteur de remplacer la carte de conducteur par une nouvelle si cela est nécessaire pour répondre aux spécifications techniques pertinentes."

1 *ter*) À l'article 34, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou les cartes de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé ou ne soit nécessaire pour introduire le symbole après le franchissement d'une frontière. Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée."

1 *quater*) À l'article 34, paragraphe 6, le point suivant est ajouté:

"f) le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière. Le conducteur introduit également le symbole du pays où il entre après avoir franchi la frontière d'un État membre au début de son premier arrêt dans cet État membre. Ce premier arrêt s'effectue au point d'arrêt le plus proche à la frontière ou après celle-ci. Lorsque le franchissement de la frontière d'un État membre intervient à bord d'un navire transbordeur ou d'un train, le conducteur introduit le symbole du pays dans le port ou dans la gare d'arrivée."

2) À l'article 34, paragraphe 7, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"7. Le conducteur introduit dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière [...].

Un an après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, premier alinéa, deuxième phrase, qui comportent des spécifications permettant l'enregistrement et la conservation des données relatives aux franchissements de frontières, le conducteur introduit également le symbole du pays où il entre après avoir franchi la frontière d'un État membre au début de son premier arrêt dans cet État membre. Ce premier arrêt s'effectue au point d'arrêt le plus proche à la frontière ou après celle-ci. Lorsque le franchissement de la frontière d'un État membre intervient à bord d'un navire transbordeur ou d'un train, le conducteur introduit le symbole du pays dans le port ou dans la gare d'arrivée.

Les États membres peuvent imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur leur territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que ces États membres aient notifié lesdites spécifications géographiques détaillées à la Commission avant le 1er avril 1998."

3) L'article 36 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point i) est remplacé par le texte suivant:

"i) les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et des cinquante-six jours précédents;"

b) au paragraphe 1, le point iii) est remplacé par le texte suivant:

"iii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les cinquante-six jours précédents.";

c) au paragraphe 2, le point ii) est remplacé par le texte suivant:

"ii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les cinquante-six jours précédents.".

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

L'article 1^{er}, paragraphe 9 bis, et l'article 2, paragraphe 3, sont applicables à partir du 31.12.2024. Jusqu'à cette date, l'article 16, paragraphe 3, point a), du règlement (CE) n° 561/2006 et l'article 36, paragraphe 1, points i) et ii), et paragraphe 2, point ii), du règlement (UE) n° 165/2014 s'appliquent dans leur libellé antérieur aux modifications introduites par le présent règlement.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président
