

Bruxelles, le 3 décembre 2018
(OR. en)

15084/18

Dossiers interinstitutionnels:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

TRANS 603
SOC 754
EMPL 559
MI 922
COMPET 838
CODEC 2194

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine: Secrétariat général du Conseil

Destinataire: délégations

N° doc. préc.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

N° doc. Cion: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Objet: Premier train de mesures sur la mobilité:
Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1071/2009 et le règlement (CE) n° 1072/2009 en vue de les adapter aux évolutions du secteur
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
Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et 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
- orientation générale

Les délégations trouveront en annexe l'orientation générale du Conseil sur les trois propositions visées en objet, telle qu'elle a été arrêtée lors de la session du Conseil TTE du 3 décembre 2018.

Proposition de
RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
modifiant le règlement (CE) n° 1071/2009 et le règlement (CE) n° 1072/2009
en vue de les adapter aux évolutions du secteur

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 JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

- (1) L'expérience acquise dans la mise en œuvre des règlements (CE) n° 1071/2009³ et (CE) n° 1072/2009⁴ a montré que les dispositions de ces règlements pouvaient être améliorées sur un certain nombre de points.
- (2) À ce jour, et sauf disposition contraire du droit national, les règles concernant l'accès à la profession de transporteur par route ne s'appliquent pas aux entreprises exerçant l'activité de transporteur routier au moyen uniquement de véhicules routiers dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules n'excédant pas cette limite. Le nombre d'entreprises de ce type exerçant leurs activités sur le marché aussi bien national qu'international est en augmentation. Plusieurs États membres ont dès lors décidé d'appliquer à ces entreprises les règles sur l'accès à la profession de transporteur routier prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Afin de garantir, au moyen de règles communes, un niveau minimal de professionnalisation des entreprises du secteur utilisant des véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et d'harmoniser ainsi les conditions de concurrence entre tous les transporteurs, il convient de modifier cette disposition [...]. Les exigences [...] en matière d'accès à cette profession devraient être rendues [...] obligatoires pour les transporteurs utilisant des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée est comprise entre 2,5 et 3,5 tonnes, et opérant dans le secteur du transport international.
- (2 bis) Conformément au règlement (CE) n° 1072/2009, certaines activités de transport international de marchandises sont dispensées de l'obligation de détenir une licence communautaire pour entrer sur le marché européen des transports de marchandises par route. Dans le cadre de l'organisation de ce marché, les entreprises assurant le transport de marchandises dans des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes devraient être dispensées de l'obligation de détenir une licence communautaire ou toute autre autorisation de transport.

³ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

⁴ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

- (2 *ter*) Bien que les véhicules dont la masse en charge autorisée est inférieure à un certain seuil soient exclus du champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009, ledit règlement donne aux États membres la possibilité d'appliquer tout ou partie de ses dispositions à de tels véhicules.
- (3) À l'heure actuelle, les États membres ont le droit de subordonner l'accès à la profession de transporteur par route à des exigences supplémentaires à celles prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Il n'a pas été démontré que cette faculté répondait à un impératif, alors qu'elle est à l'origine de divergences en matière d'accès. Il convient donc de la supprimer.
- (4) Afin de lutter contre les pratiques abusives impliquant des "sociétés boîtes aux lettres", il importe de faire en sorte que les entreprises de transport routier établies dans un État membre aient une activité réelle et permanente dans cet État membre et gèrent leurs activités depuis celui-ci. C'est pourquoi, et à la lumière de l'expérience acquise, il est nécessaire de clarifier les dispositions concernant l'existence d'un établissement stable et effectif et d'autoriser les États membres à instaurer certaines exigences supplémentaires renforçant le lien nécessaire entre le transporteur et l'État membre d'établissement en fonction de besoins spécifiques, par exemple en ce qui concerne les infrastructures opérationnelles telles que des bureaux facilement accessibles et des places de stationnement suffisantes.
- (4 *bis*) L'exercice d'une activité réelle et permanente dans l'État membre d'établissement devrait en particulier supposer que l'entreprise exécute des opérations de transport avec l'équipement technique approprié situé dans cet État membre.
- (5) Dans la mesure où l'accès à la profession dépend de l'honorabilité de l'entreprise concernée, des éclaircissements sont nécessaires en ce qui concerne les personnes dont les comportements doivent être pris en compte, les procédures administratives qui doivent être suivies et les délais d'attente relatifs à la restauration de l'honorabilité perdue du gestionnaire de transport.
- (6) Étant donné qu'elles sont susceptibles d'altérer sérieusement les conditions d'une concurrence loyale sur le marché du transport routier, les infractions graves aux règles fiscales nationales devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.

- (7) Étant donné qu'elles sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur le marché du transport de marchandises par route et sur la protection sociale des travailleurs, les infractions graves aux règles de l'Union sur le détachement de travailleurs et au droit applicable aux obligations contractuelles devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.
- (8) Étant donné l'importance que revêt la concurrence loyale sur le marché, les infractions aux règles de l'Union applicables en la matière, y compris celles qui concernent l'accès au marché telles que les règles relatives au cabotage, devraient être prises en compte lors de l'évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport et des entreprises de transport. Il convient de clarifier en ce sens l'autorisation donnée à la Commission de définir le degré de gravité des infractions concernées.
- (9) Les autorités nationales compétentes ont rencontré des difficultés pour déterminer quels documents les entreprises de transport pouvaient présenter pour prouver leur capacité financière, notamment en l'absence de comptes annuels certifiés. Les règles relatives aux preuves requises pour démontrer la capacité financière devraient être clarifiées.
- (10) Les entreprises exerçant l'activité de transporteur de marchandises par route [...] au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises, opérant sur le marché international et dont la masse en charge autorisée [...] est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes [...] devraient avoir une capacité financière [...] minimale afin de garantir qu'elles disposent des moyens d'exercer leurs activités de manière stable et durable. Toutefois, étant donné que les opérations [...] exécutées par ces véhicules portent en général sur un volume d'activités limité, les exigences correspondantes de capacité financière devraient être moins contraignantes que celles qui s'appliquent aux transporteurs utilisant des véhicules [...] dépassant cette limite. Il y a lieu de tenir compte des ensembles de véhicules pour déterminer la capacité financière requise. L'autorité compétente devrait appliquer le niveau plus élevé d'exigence financière si la masse en charge autorisée de l'ensemble de véhicules excède 3,5 tonnes.
- (10 *bis*) Afin de maintenir et d'établir des normes élevées pour les entreprises sans entraîner d'incidences néfastes pour le marché intérieur des transports routiers, les États membres devraient être autorisés à appliquer également les exigences financières liées à l'utilisation de véhicules lourds aux entreprises établies sur leur territoire pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

- (10 *ter*) Afin d'assurer la fiabilité du secteur des transports routiers et d'améliorer le recouvrement de créances au profit du secteur public, les États membres devraient avoir la possibilité d'exiger le respect des obligations de paiement envers des entités publiques, par exemple le paiement des sommes dues au titre de la TVA et le versement des contributions de sécurité sociale, et d'exiger que les entreprises ne fassent pas l'objet d'une procédure introduite en vue de protéger leurs avoirs.
- (11) Les informations sur les transporteurs contenues dans les registres électroniques nationaux devraient être aussi complètes que possible pour permettre aux autorités nationales chargées du contrôle de l'application des règles pertinentes d'avoir un aperçu suffisant des opérateurs faisant l'objet d'une enquête. En particulier, les informations relatives au numéro d'immatriculation des véhicules dont disposent les transporteurs [...] et leur catégorie de risque [...] devraient faciliter l'application nationale et transfrontalière des dispositions des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009. Les règles concernant les registres électroniques nationaux devraient donc être modifiées en conséquence.
- (12) La définition de l'infraction la plus grave quant au dépassement de la durée de conduite journalière, figurant à l'annexe IV du règlement (CE) n° 1071/2009, ne correspond pas à la disposition pertinente en vigueur prévue par le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil⁵. Il en résulte une incertitude et des pratiques divergentes parmi les autorités nationales, d'où des difficultés dans le contrôle de l'application des règles en question. Il convient donc de clarifier cette définition afin de garantir la cohérence entre les deux règlements.
- (13) Les règles relatives aux transports nationaux effectués sur une base temporaire par des transporteurs non résidents dans un État membre d'accueil ("cabotage") devraient être claires, simples et faciles à faire respecter, tout en préservant le niveau de libéralisation atteint jusqu'à présent.

[...]

⁵ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

- (14 *bis*) Les transports de cabotage devraient contribuer à accroître le coefficient de charge des véhicules utilitaires lourds et à réduire les parcours à vide et devraient être autorisés pour autant qu'ils ne soient pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue dans l'État membre concerné. Afin de garantir que les transports de cabotage ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue, les transporteurs ne devraient pas être autorisés à effectuer des transports de cabotage dans le même État membre avant l'expiration d'un certain délai après la fin d'un transport de cabotage.
- (15) Il convient de clarifier par quels moyens les transporteurs routiers peuvent démontrer qu'ils respectent les règles en matière de cabotage. Les contrôles sur route devraient se fonder sur l'examen des documents de transport et, s'ils sont disponibles, sur les enregistrements du tachygraphe. Il convient d'admettre comme moyens de prouver le respect de la réglementation les informations de transport au format électronique, dont l'utilisation et la transmission devraient simplifier la fourniture de preuves pertinentes et leur traitement par les autorités compétentes. Le format utilisé à cette fin doit garantir la fiabilité et l'authenticité des informations. Étant donné le recours croissant à l'échange électronique efficace d'informations dans le secteur des transports et de la logistique, il importe de s'assurer que les cadres réglementaires et les dispositions visant à simplifier les procédures administratives sont cohérents.
- (16) Les entreprises de transport sont les destinataires des réglementations en matière de transport international et, en tant que tels, elles assument les conséquences des infractions qu'elles commettent. Quoi qu'il en soit, pour prévenir tout abus de la part des entreprises confiant par contrat l'exécution de services de transport à des transporteurs routiers, les États membres devraient également prévoir des sanctions à l'encontre des expéditeurs et des transitaires qui commandent des services de transport dont ils savent que l'exécution enfreint les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009.

- (17) Dans la mesure où ce règlement introduit un certain degré d'harmonisation dans des domaines déterminés, que jusqu'alors la législation de l'Union n'harmonisait pas, notamment le transport au moyen de véhicules utilitaires légers et les pratiques en matière de contrôle de l'application, ses objectifs, qui sont de rapprocher les conditions de concurrence et d'améliorer ce contrôle, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent l'être mieux au niveau de l'Union en raison de leur nature, ainsi que de la nature transfrontalière du transport par route. C'est pourquoi l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.
- (18) Pour tenir compte de l'évolution du marché et des progrès techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n° 1071/2009 [...] et pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n° 1072/2009. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016⁶. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (19) Il convient donc de modifier les règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

⁶ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Article premier
Modifications du règlement (CE) n° 1071/2009

Le règlement (CE) n° 1071/2009 est modifié comme suit:

1) L'article 1^{er} est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

i) le point a) est [...] remplacé par le texte suivant:

"a) exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et qui effectuent exclusivement des transports nationaux dans leur État membre d'établissement;"

ii) le point a *bis*) suivant est inséré:

"a *bis*) exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes;"

iii) le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route.

Tout transport par route pour lequel aucune rémunération n'est perçue et qui ne génère pas de revenus, tel que le transport de personnes à des fins caritatives ou strictement privées, doit être considéré comme un transport exclusivement à des fins non commerciales;"

b) [...]

- 2) À l'article 3, le paragraphe 2 est supprimé.
- 3) L'article 5 est [...] remplacé par le texte suivant:

"Article 5

Conditions relatives à l'exigence d'établissement

- i) Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a), une entreprise, dans l'État membre d'établissement:
 - a) dispose de locaux dans lesquels elle conserve les originaux des principaux documents d'entreprise ou, en cas de documents sous forme électronique, assure l'accès à ceux-ci, notamment [...] les contrats de transport, les documents relatifs aux véhicules dont dispose l'entreprise, les documents comptables, les documents de gestion du personnel, les contrats de travail, les documents de sécurité sociale, les documents contenant des données sur la répartition des conducteurs, les documents contenant les données relatives au temps de conduite et aux périodes de repos et tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect des conditions prévues par le présent règlement;
 - a *bis*) est inscrite au registre des sociétés commerciales de cet État membre ou dans un registre analogue lorsque le droit national prévoit une telle obligation;
 - a *bis bis*) est soumise à l'impôt sur le revenu et, lorsque le droit national prévoit une telle obligation, dispose d'un numéro d'identification TVA;
 - b) une fois qu'une autorisation a été accordée, dispose d'un ou de plusieurs véhicules, qui sont immatriculés ou mis en circulation et autorisés à être utilisés conformément à la législation dudit État membre, que ces véhicules soient détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail (leasing);

- c) dirige effectivement et en permanence ses activités administratives et commerciales en disposant des installations appropriées [...] dans des locaux situés dans cet État membre, et ses activités de transport au moyen des véhicules visés au point e) en disposant des équipements techniques appropriés situés dans cet État membre;

[...]

- e) [...] dispose régulièrement, de manière continue, d'un nombre de véhicules remplissant les conditions visées au point b) et de conducteurs en proportion du nombre d'opérations de transport exécutées par l'entreprise.

ii) Outre les obligations prévues au paragraphe 1, les États membres peuvent exiger d'une entreprise, dans l'État membre d'établissement:

- a) proportionnellement à la taille de son activité, qu'elle dispose dans ses locaux d'un personnel administratif dûment qualifié, ou que le gestionnaire de transport puisse être joint pendant les heures normales de bureau;
- b) proportionnellement à la taille de son activité, qu'elle dispose d'une infrastructure d'exploitation, autre que l'équipement technique visé au paragraphe 1, point c), sur le territoire dudit État membre, notamment un bureau ouvert pendant les heures normales d'activité."

4) L'article 6 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

- i) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Pour déterminer si une entreprise satisfait à cette exigence, les États membres tiennent compte de la conduite de l'entreprise, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs [...] et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre. Toute référence, dans le présent article, à une condamnation, à une sanction ou à une infraction inclut les condamnations prononcées à l'encontre de l'entreprise elle-même, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs [...] et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre.";

ii) au troisième alinéa, point a), le point vii) suivant est ajouté:

"vii) la législation fiscale;"

iii) au troisième alinéa, point b), les points xi) et xii) suivants sont ajoutés:

"xi) le détachement de travailleurs dans le secteur des transports routiers;

xii) la législation applicable aux obligations contractuelles.";

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Aux fins du paragraphe 1, troisième alinéa, point b), si le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a fait l'objet, dans un ou plusieurs États membres, d'une condamnation pénale grave ou d'une sanction pour une des infractions les plus graves aux réglementations de l'Union, visées à l'annexe IV, l'autorité compétente de l'État membre d'établissement mène à bien, d'une manière appropriée et en temps opportun, une procédure administrative comprenant, s'il y a lieu, une inspection dans les locaux de l'entreprise concernée.

Au cours de la procédure administrative, le gestionnaire de transport ou d'autres représentants légaux de l'entreprise de transport, selon le cas, ont le droit de présenter leurs arguments et explications.

Au cours de la procédure administrative, l'autorité compétente évalue si, compte tenu de circonstances spécifiques, la perte de l'honorabilité constitue une mesure disproportionnée dans le cas d'espèce. Dans le cadre de son analyse, l'autorité compétente tient compte du nombre des infractions graves aux réglementations nationales et de l'Union visées au troisième alinéa du paragraphe 1, ainsi que du nombre des infractions les plus graves aux règles de l'Union visées à l'annexe IV, pour lesquelles le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a été condamné ou a fait l'objet de sanctions. Toute conclusion dans ce sens doit être dûment motivée et justifiée.

Si l'autorité compétente conclut que la perte d'honorabilité serait une mesure disproportionnée, elle décide que l'entreprise concernée conserve son honorabilité. Les motifs qui sous-tendent cette décision sont inscrits dans le registre national. Le nombre de ces décisions est indiqué dans le rapport visé à l'article 26, paragraphe 1.

Si l'autorité compétente ne conclut pas que la perte de l'honorabilité serait disproportionnée, la condamnation ou la sanction entraîne la perte de l'honorabilité;"

c) le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

"2 *bis*. La Commission [...] adopte [...] des actes d'exécution fixant une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions graves aux règles de l'Union visées au paragraphe 1, point b), troisième alinéa, qui, outre celles qui figurent à l'annexe IV, peuvent aboutir à la perte d'honorabilité. Les États membres tiennent compte des informations portant sur ces infractions, notamment des informations qui leur sont transmises par d'autres États membres, lorsqu'ils fixent les priorités en matière de contrôles conformément à l'article 12, paragraphe 1.

À cette fin, la Commission:

- a) définit les catégories et les types d'infractions qui sont les plus fréquemment rencontrés;
- b) définit le niveau de gravité des infractions en fonction du risque de décès ou de blessures graves et du risque de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers qu'elles peuvent représenter, notamment en compromettant les conditions de travail dans le secteur des transports;
- c) établit la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme plus graves, en tenant compte du nombre de véhicules [...] affectés aux activités de transport dont le gestionnaire de transport assure la gestion.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 3 *bis*. "

5) L'article 7 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise est constamment en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. L'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elle dispose chaque année [...] de capitaux et de réserves:

- d'une valeur au moins égale à 9 000 EUR [...] pour le premier véhicule à moteur ou ensemble de véhicules utilisé dont la masse en charge autorisée dépasse 3,5 tonnes ou permettant de transporter plus de neuf passagers, conducteur compris, et à 5 000 EUR pour chaque véhicule supplémentaire de ce type utilisé [...];
- d'une valeur au moins égale à 1 800 EUR [...] pour le premier véhicule à moteur ou ensemble de véhicules utilisé pour le transport international dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes et à 900 EUR pour chaque véhicule supplémentaire de ce type utilisé. Les États membres peuvent imposer que l'entreprise établie sur leur territoire démontre qu'elle dispose pour ces véhicules des mêmes montants de capitaux et de réserves que pour les véhicules visés au point précédent. Si tel est le cas, l'autorité compétente de l'État membre concerné en informe la Commission, laquelle met ces informations à la disposition du public.";

a1) le paragraphe suivant est inséré après le paragraphe 1:

"1 *bis* Outre les éléments requis au paragraphe 1, premier alinéa, les États membres peuvent imposer que l'entreprise, le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée qu'ils peuvent désigner soient exempts de toute dette non personnelle restante due à des organismes de droit public, et ne soient pas en état de faillite ou ne fassent pas l'objet d'une procédure d'insolvabilité ou de liquidation.";

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Par dérogation au paragraphe 1, [...] l'autorité compétente [...] peut imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière en produisant une attestation, définie par l'autorité compétente, telle qu'une garantie bancaire [...] ou une assurance, y compris une assurance en responsabilité professionnelle, d'une ou plusieurs banques ou d'une ou plusieurs autres [...] institutions financières, y compris des compagnies d'assurance, ou tout autre document contraignant [...], constituant une garantie solidaire de l'entreprise pour les montants indiqués au paragraphe 1, premier alinéa.

2 *bis*. Par dérogation au paragraphe 1, en l'absence de comptes annuels certifiés pour l'année de l'immatriculation de l'entreprise, l'autorité compétente accepte qu'une entreprise démontre sa capacité financière en produisant une attestation, telle qu'une garantie bancaire, un document délivré par une institution financière attestant l'ouverture d'un crédit au nom de l'entreprise, ou tout autre document contraignant, défini par l'autorité compétente, attestant que l'entreprise dispose des montants indiqués au paragraphe 1, premier alinéa."

6) À l'article 8, le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

"9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 24 *bis* afin de modifier les annexes I, II et III de manière à les adapter à l'évolution du marché et au progrès technique."

6 *bis*) À l'article 9, le paragraphe suivant est ajouté:

"2. Aux fins de l'octroi d'une licence à une entreprise de transport de marchandises par route qui utilise exclusivement des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, les États membres peuvent décider de dispenser des examens visés à l'article 8, paragraphe 1, les personnes qui fournissent la preuve qu'elles ont géré en permanence une entreprise du même type durant la période de dix années précédant le [date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif]."

7) À l'article 11, paragraphe 4, le troisième alinéa est supprimé.

8) À l'article 12, paragraphe 2, le deuxième alinéa est supprimé.

9) À l'article 13, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) un délai ne dépassant pas six mois si l'exigence de capacité financière n'est pas remplie, afin de démontrer que cette exigence est de nouveau remplie de façon permanente."

10) À l'article 14, paragraphe 1, le deuxième alinéa suivant est ajouté:

"L'autorité compétente ne restaure pas l'honorabilité du gestionnaire de transport dans un délai inférieur à un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité."

11) L'article 16 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) les points suivants sont ajoutés:

"g) les numéros d'immatriculation des véhicules dont dispose l'entreprise conformément à l'article 5, [...] paragraphe 1, point e);

[...]

j) la catégorie de risque de l'entreprise conformément à l'article 9 de la directive 2006/22/CE.";

ii) les deuxième, troisième et quatrième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

"Les États membres peuvent choisir de conserver les données visées au premier alinéa, points e) à j), dans des registres distincts. Dans ce cas, les données pertinentes sont disponibles sur demande ou directement accessibles pour l'ensemble des autorités compétentes de l'État membre concerné. Les informations demandées sont fournies dans les cinq jours ouvrables qui suivent la réception de la demande. Les données visées au premier alinéa, points a) à d), sont accessibles au public conformément aux dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

En tout état de cause, les données visées au premier alinéa, points e) à j), ne sont accessibles à des autorités autres que les autorités compétentes que si ces autorités sont dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction dans le secteur du transport par route et si leurs agents ont fait officiellement serment ou sont autrement formellement tenus de protéger le caractère confidentiel des informations considérées.";

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que toutes les données contenues dans le registre électronique national soient tenues à jour et exactes.";

c) le paragraphe 7 est supprimé.

12) À l'article 18, les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

"2. Les autorités compétentes des États membres échangent des informations sur les condamnations et les sanctions qui ont été infligées pour toute infraction grave visée à l'article 6, paragraphe 2. L'État membre qui reçoit la notification d'une infraction grave visée à l'article 6, paragraphe 2, qui a donné lieu à une condamnation ou à une sanction dans un autre État membre au cours des deux années précédemment écoulées inscrit cette infraction dans son registre électronique national.

3. Les États membres répondent aux demandes d'informations émanant de toutes les autorités compétentes des autres États membres et procèdent, si besoin est, à des contrôles, des inspections et des enquêtes concernant le respect, par les transporteurs routiers établis sur leur territoire, de l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a). Les demandes d'information émanant des autorités compétentes des États membres sont motivées. Elles comportent à cette fin des éléments crédibles pointant vers de possibles infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, point a), indiquent l'objectif de la demande et précisent de façon suffisamment détaillée les informations qui sont demandées.
- 3 bis. Les États membres transmettent les informations demandées par les autres États membres en application du paragraphe 3 dans un délai de trente jours ouvrés à compter de la réception de la demande. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court.
4. Si l'État membre auquel est adressée la demande considère que celle-ci n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables. L'État membre demandeur étaye davantage sa demande. Lorsque cela n'est pas possible, l'État membre sollicité peut rejeter la demande.
5. Lorsqu'il lui est difficile [...] de donner suite à une demande d'information ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre sollicité en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables, en précisant ses motifs. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution à tout problème soulevé.

[...]

- 6 bis. L'échange d'informations visé au paragraphe 2 intervient au moyen du système d'échange de messages ERRU (Registre européen des entreprises de transport routier) mis en place par le règlement (UE) n° 1213/2010*.

La coopération administrative et l'assistance mutuelle entre les autorités compétentes des États membres visées aux paragraphes 3 à 5 sont mises en œuvre au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012**. À cette fin, chaque État membre peut désigner comme autorité compétente le point de contact visé au paragraphe 1 et en informe la Commission via l'IMI.

* Règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier (JO L 335 du 18.12.2010, p. 21).

** Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

7. Les États membres veillent à ce que les informations qui leur sont transmises conformément au présent article ne soient utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été demandées. Tout traitement de données à caractère personnel est effectué exclusivement aux fins de l'exécution du présent règlement et conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil.
8. La coopération et l'assistance mutuelle en matière administrative sont fournies à titre gracieux.
9. Une demande d'information n'empêche pas les autorités compétentes de prendre des mesures conformément à la législation nationale et au droit de l'Union applicables afin d'enquêter sur les violations alléguées du présent règlement et de les prévenir."

12 bis) À l'article 23, les paragraphes suivants sont ajoutés:

- "2. Par dérogation à l'article 1^{er}, paragraphe 2, jusqu'à [JO: deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], les entreprises de transport de marchandises par route exerçant dans le secteur des transports internationaux uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes sont exemptées des dispositions du présent règlement, sauf disposition contraire du droit de l'État membre d'établissement.

3. Par dérogation à l'article 16, paragraphe 2, l'obligation de mentionner la classification des entreprises par niveau de risque dans les registres électroniques nationaux s'applique à partir de l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution relatif à une formule commune de classification par niveau de risque visée à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE. "

13) L'article 24 est supprimé.

14) L'article 24 *bis* suivant est inséré:

"Article 24 *bis*

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 8, paragraphe 9, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement (de modification)].
3. La délégation de pouvoir visée à [...] l'article 8, paragraphe 9, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016.*
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de [...] l'article 8, paragraphe 9, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

* JO L 123 du 12.5.2016, p. 1."

15) L'article 25 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 3 est supprimé;
- b) le paragraphe suivant est ajouté:

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

16) L'article 26 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, le point b) est modifié comme suit:
 - "b) le nombre d'autorisations accordées par année et par type en vertu du présent règlement, d'autorisations suspendues et d'autorisations retirées, le nombre de déclarations d'inaptitude ainsi que les motifs fondant ces décisions. Les rapports portant sur la période ultérieure au [JO: la date visée à l'article 23, paragraphe 2] comportent aussi une subdivision de ces éléments entre: 1) les transporteurs de voyageurs par route; 2) les transporteurs de marchandises par route utilisant exclusivement des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes; et 3) tous les autres transporteurs de marchandises par route;"

- b) le paragraphe [...] suivant est inséré:

[...]

"1 *bis* Tous les deux ans, les États membres font rapport à la Commission concernant les demandes qu'ils ont soumises au titre de l'article 18, paragraphes 3 [...] à 7, les réponses reçues des autres États membres et les mesures qu'ils ont prises sur la base des informations fournies."

- 17) L'annexe IV est modifiée comme suit:

- a) au point 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) Dépassement de 50 % ou plus, au cours d'une période de travail d'un jour, du temps de conduite maximal fixé pour un jour.";

- b) le point 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Absence de tachygraphe et/ou de limiteur de vitesse encastré ou présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe et/ou du limiteur de vitesse ou falsification des feuilles d'enregistrement ou des données téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte à mémoire du conducteur."

Article 2
Modifications du règlement (CE) n° 1072/2009

Le règlement (CE) n° 1072/2009 est modifié comme suit:

1) [...] L'article 1^{er}, paragraphe 5, point c) est remplacé par le texte suivant:

"c *bis*) jusqu'au [JO: le jour précédant le deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif]: transports de marchandises par véhicule dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes;

c *ter*) à partir du [JO: deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif]: transports de marchandises par véhicule dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes;"

[...]

3) L'article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le troisième alinéa est [...] supprimé. [...]

b) le paragraphe 4 [...] est remplacé par le texte suivant:

"La licence communautaire et les copies certifiées conformes correspondent au modèle figurant à l'annexe II, qui en fixe également les conditions d'utilisation. Elles comportent au moins deux des éléments de sécurité énumérés à l'annexe I.

Dans le cas des véhicules utilisés pour le transport de marchandises dont la masse maximale en charge admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes et auxquels s'appliquent les exigences de capacité financière moindres établies à l'article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1071/2009, l'autorité de délivrance fait figurer, à la rubrique "observations particulières" de la licence communautaire, ou de sa copie certifiée conforme, la mention suivante: " $\leq 3,5$ t".

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *ter* afin de modifier les annexes I et II en vue de les adapter au progrès technique."

4) L'article 5, paragraphe 4, est remplacé par le texte suivant:

"4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *ter* afin de modifier l'annexe III en vue de l'adapter au progrès technique."

5) L'article 8 est modifié comme suit:

a) [...] le paragraphe suivant est inséré:

"2 *bis*. Les entreprises de transport routier ne sont pas autorisées à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre pendant cinq jours à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre.";

b) au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut apporter la preuve irréfutable du transport international qui a précédé ainsi que chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite. Si le véhicule a été présent sur le territoire de l'État membre d'accueil au cours de la période de cinq jours précédant le transport international, le transporteur apporte également la preuve irréfutable de tous les transports effectués au cours de ladite période.";

c) le paragraphe 4 bis suivant est inséré:

"4 bis. La preuve visée au paragraphe 3 est conservée à bord du véhicule concerné et présentée ou transmise à l'agent chargé du contrôle de l'État membre d'accueil qui en fait la demande [...] lors du contrôle sur route. Elle peut être présentée ou transmise par voie électronique, en recourant à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, tel que le eCMR.* Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité [...] afin de fournir, pendant la durée du contrôle sur route, toute preuve visée au paragraphe 3 qui ne se trouverait pas à bord.";

d) le paragraphe 5 est modifié comme suit:

"5. Tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation de cet État membre, à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1er, paragraphe 5, points a), b), c bis) et c ter), est autorisé, aux conditions fixées au présent chapitre, à effectuer, selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.".

* La lettre de voiture électronique en vertu de la "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.

6) À l'article 10, paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"La Commission examine la situation sur la base notamment des données pertinentes et, après consultation du comité institué en vertu de l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil,** décide, dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande de l'État membre, s'il y a lieu ou non de prendre des mesures de sauvegarde et, le cas échéant, les arrête."

** 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) L'article 10 *bis* suivant est inséré:

"Article 10 *bis*

Contrôles

1. Les [...] États membres organisent pour les transports de cabotage le nombre de [...] contrôles qu'ils jugent nécessaire afin d'assurer la bonne application des règles en matière de cabotage sur leur territoire.[...]
2. Les [...] États membres effectuent des contrôles concertés sur route portant sur les transports de cabotage au minimum [...] deux fois par an. Ces contrôles sont effectués simultanément par les autorités nationales chargées de l'application de la réglementation dans le domaine des transports routiers de deux États membres ou plus, chacune opérant sur son propre territoire. Les États membres peuvent combiner ces activités avec celles prévues à l'article 5 de la directive 2006/22/CE***. Les points de contact nationaux désignés conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil**** échangent des informations sur le nombre et le type des infractions constatées à l'issue des contrôles concertés sur route."

*** 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 (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

**** Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

8) Les articles 14 *bis* et 14 *ter* suivants sont insérés:

"Article 14 bis

Responsabilité

Les États membres prévoient des sanctions contre les expéditeurs, les transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III lorsqu'ils commandent des services de transport dont ils savent que l'exécution enfreint les dispositions du présent règlement.

Article 14 ter

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe [...] 4, et à l'article 5, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement (modificatif)].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4 [...], paragraphe 4, et à l'article 5, paragraphe 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016.*****
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe [...] 4, et de l'article 5, paragraphe 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil."

***** JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

9) L'article 15 est supprimé.

10) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

"Article 17

Communication d'informations

1. Au plus tard le 31[...] mars tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre de transporteurs titulaires d'une licence communautaire au 31 décembre de chacune des deux années précédentes et du nombre de copies certifiées conformes correspondant aux véhicules en circulation à cette date. Les comptes rendus relatifs à la période postérieure au [la date visée à l'article 1^{er}, paragraphe 5, point *c bis*)] incluent également une ventilation de ces données entre les entreprises exerçant la profession de transporteur international au moyen uniquement de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et les autres transporteurs de marchandises par route.
2. Au plus tard le 31 [...] mars tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre d'attestations de conducteur délivrées au cours de chacune des deux années civiles précédentes ainsi que du nombre d'attestations de conducteur en circulation au 31 décembre de chacune des deux années [...] précédentes. Les comptes rendus relatifs à la période postérieure au [la date visée à l'article 1^{er}, paragraphe 5, point *c bis*)] incluent également une ventilation de ces données entre les entreprises exerçant la profession de transporteur international au moyen uniquement de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et les autres transporteurs de marchandises par route.
3. Au plus tard le 31 [...] mars tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre de contrôles portant sur des transports de cabotage effectués pendant les deux années [...] précédentes conformément à l'article 10 bis. Ils précisent le nombre de contrôles sur route effectués et le nombre de véhicules [...] sur lesquels ont porté les contrôles.

4. La Commission établit un rapport sur la situation du marché communautaire des transports routiers avant la fin de [quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif]. Ce rapport contient une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles, et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, ainsi qu'une évaluation destinée à déterminer si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité, sont tels que l'on pourrait envisager de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris de cabotage."

Article 3

Réexamen

1. La Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement, et notamment l'incidence de l'article 2 modifiant l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009, au plus tard [JO: 3 ans après son entrée en vigueur] et elle présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son application. Le cas échéant, ce rapport est accompagné d'une proposition législative.
2. Après le rapport visé au paragraphe 1, la Commission évalue régulièrement le présent règlement et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.
3. Le cas échéant, les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 sont accompagnés de propositions pertinentes.

Article 4
Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du [JO: 18 mois après sa date d'entrée en vigueur] [...].

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen Par le Conseil

Le président Le président

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 européen⁷,

vu l'avis du Comité des régions⁸,

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.

⁷ JO C [...] du [...], p. [...].

⁸ 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 Conseil⁹, 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.

⁹ 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. Les exigences actuelles relatives au repos hebdomadaire normal peuvent prolonger inutilement ces périodes. Il est donc souhaitable d'adapter la disposition relative au repos hebdomadaire normal de manière à ce qu'il soit plus facile pour les conducteurs d'effectuer des opérations de transport dans le respect des règles et d'atteindre leur lieu de résidence pour le repos hebdomadaire normal, et à ce que tous les temps de repos hebdomadaire réduits fassent l'objet d'une compensation intégrale. Pour les conducteurs effectuant des opérations de transport national, les exigences actuelles peuvent être maintenues dans le cadre d'une exception instituée par l'État membre concerné.

Il convient également 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.

- (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 évaluer la disponibilité d'aires de stationnement sûres et sécurisées.

- (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° 182/2011¹⁰.
- (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.

¹⁰ 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 Conseil¹¹ en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

1) [...] À l'article 4, le point suivant est ajouté:

- "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;"

¹¹ 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).

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. [...]

L'employeur prend en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule.

Au plus tard le [JO: trois ans après l'entrée en vigueur], la Commission analyse la disponibilité d'emplacements de stationnement sûrs et sécurisés permettant un repos confortable pendant que le véhicule est à l'arrêt.";

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."

5 bis) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

"Chaque État membre peut, dans le cas de transports par route effectués entièrement sur son territoire, prévoir des durées minimales plus longues pour les pauses et les temps de repos ou des durées de conduite plus courtes que celles prévues aux articles 6 à 9. Ce faisant, les États membres tiennent compte des conventions collectives ou autres accords entre partenaires sociaux pertinents. Toutefois, le présent règlement reste applicable aux conducteurs effectuant des opérations de transport international.

Un État membre peut, dans les mêmes conditions, prévoir qu'un conducteur effectuant exclusivement un transport par route effectué entièrement sur son territoire prend, au cours de deux semaines consécutives, au moins:

- deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou
- un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures, la réduction étant compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question."

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 Conseil¹², 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."

¹² 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).

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.";

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*.".

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 Conseil¹³, de la directive 92/6/CEE du Conseil¹⁴, de la directive 92/106/CEE du Conseil¹⁵, 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.

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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 conforment, 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 membre¹⁶ 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.";

¹⁶ 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 scellements 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 scellements 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 Par le Conseil

Le président Le président

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et 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 et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur ("règlement IMI")

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 européen¹⁷,

vu l'avis du Comité des régions¹⁸,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, économe en ressources et socialement responsable, il est nécessaire de garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs, d'une part, et des conditions économiques adéquates et de concurrence loyale aux opérateurs, d'autre part.

¹⁷ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

- (2) La forte mobilité inhérente aux services de transport routier exige d'accorder une attention particulière au fait d'assurer que les conducteurs bénéficient des droits dont ils peuvent se prévaloir et que les opérateurs ne sont pas confrontés à des obstacles administratifs disproportionnés qui restreignent indûment leur liberté de fournir des services transfrontières.
- (3) Il est primordial pour le bon fonctionnement du marché intérieur d'atteindre un équilibre entre l'amélioration des conditions sociales et de travail des conducteurs et le fait de faciliter l'exercice de la libre prestation de services de transport routier fondé sur une concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers.
- (4) Après avoir évalué le caractère effectif et efficace de l'actuelle législation sociale de l'Union dans le secteur du transport routier, on a recensé certaines lacunes dans les dispositions en vigueur et des insuffisances dans le contrôle de leur respect. On a en outre relevé une série de divergences entre les États membres dans l'interprétation, l'application et la mise en œuvre des règles. Cette situation est source d'insécurité juridique et d'inégalité de traitement des conducteurs et des opérateurs, ce qui est préjudiciable aux conditions de travail, sociales et de concurrence dans ce secteur.
- (5) Il est indispensable de faire respecter les dispositions relatives au temps de travail de manière adéquate, efficace et cohérente pour protéger les conditions de travail des conducteurs et empêcher les distorsions de concurrence découlant du non-respect de la réglementation. Il est dès lors souhaitable d'étendre les exigences existantes en matière de contrôle uniforme prévues dans la directive 2006/22/CE au contrôle du respect des dispositions relatives au temps de travail énoncées dans la directive 2002/15/UE. Ce faisant, les nécessaires contrôles de conformité devraient cibler les entreprises qui ne respectent pas les règles en matière de durées de conduite et de repos. Des contrôles approfondis ne peuvent être effectués que dans les locaux des entreprises. Les contrôles sur route devraient se limiter aux règles qui peuvent faire l'objet d'un contrôle sur la base des documents se trouvant à bord du véhicule.
- (6) La coopération administrative entre les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre des règles sociales dans le secteur du transport routier s'est révélée insuffisante, rendant le contrôle transfrontière plus difficile, inefficace et incohérent. Il est par conséquent nécessaire d'instaurer un cadre permettant une communication et une assistance mutuelle efficaces, y compris un échange de données sur les infractions et d'informations sur les bonnes pratiques en matière de contrôle.

(6 bis) Afin de faciliter les contrôles sur route, la mise à jour des informations sur le détachement des conducteurs et la communication sous une forme normalisée dans toutes les langues officielles, il convient que la déclaration de détachement soit traitée au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI).

(6 ter) Il convient que l'échange d'informations dans le cadre de la coopération administrative et de l'assistance mutuelle entre les États membres soit conforme aux règles de protection des données à caractère personnel énoncées dans le règlement (UE) 2016/679. L'échange d'informations au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI) devrait quant à lui également être conforme aux règlements (CE) n° 45/2001* et (UE) n° 1024/2012**.

* Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

** Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission ("règlement IMI") (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

(7) Afin d'améliorer davantage l'effectivité, l'efficacité et la cohérence du contrôle, il est souhaitable de développer les fonctions et l'utilisation des systèmes nationaux existants de classification par niveau de risque. L'accès aux données figurant dans ces systèmes de classification permettrait, en effet, de mieux cibler les contrôles sur les opérateurs contrevenants tandis que l'existence d'une formule uniforme pour évaluer le niveau de risque d'une entreprise de transport devrait contribuer à un traitement plus équitable des opérateurs lors des contrôles.

(8) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2006/22/CE, il conviendrait de conférer des compétences d'exécution à la Commission. La Commission devrait veiller à l'égalité de traitement des entreprises lorsqu'elle tient compte des critères définis dans la présente directive en vue de l'établissement d'une formule commune permettant de calculer le niveau de risque des entreprises. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011¹⁹.

¹⁹ 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).

- 9) Les États membres ont également rencontré des difficultés dans l'application des règles concernant le détachement de travailleurs prescrites par la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil²⁰ et des règles en matière d'exigences administratives inscrites dans la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil²¹ au secteur du transport routier, par nature extrêmement mobile. Les mesures nationales non coordonnées relatives à l'application et au contrôle du respect des dispositions concernant le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier font peser de lourdes contraintes administratives sur les opérateurs de l'Union non résidents. Cette situation a créé des restrictions injustifiées à la liberté de fournir des services de transport routier transfrontières, doublées d'effets secondaires négatifs sur l'emploi.
- 10) Dans sa proposition du 8 mars 2016²² portant révision de la directive 96/71/CE, la Commission reconnaissait que la mise en œuvre de cette directive soulevait des questions et des difficultés juridiques particulières dans le secteur du transport routier, qui est par nature hautement mobile, et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes résidait dans une législation spécifique à ce secteur.
- (11) Afin d'assurer la mise en œuvre effective et proportionnée de la directive 96/71/CE dans le secteur du transport routier, il est nécessaire d'instaurer des règles sectorielles tenant compte de l'extrême mobilité de la main d'œuvre dans ce secteur et établissant un équilibre entre la protection sociale des conducteurs et la libre prestation de services transfrontières pour les opérateurs.
- 12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur un concept de lien suffisant rattachant le service fourni et le conducteur au territoire d'un État membre d'accueil. Pour faciliter l'application des règles, il convient de faire la distinction entre les différents types d'opérations de transport en fonction du degré de rattachement avec le territoire de l'État membre d'accueil. [...]

²⁰ Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 18 du 21.1.1997, p. 1).

²¹ Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur ("règlement IMI") (JO L 159 du 28.5.2014, p. 11).

²² COM(2016) 128 final.

- (12 *bis*) (12 bis) Il convient de préciser que le transport international transitant par le territoire d'un État membre ne constitue pas une situation de détachement. Ces opérations sont caractérisées par le fait que le conducteur traverse l'État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ou déposer des passagers. C'est pourquoi il n'y a qu'un lien très ténu entre les activités du conducteur et l'État membre de transit.
- (12 *ter*) Par ailleurs, lorsqu'un conducteur effectue des opérations de transport bilatérales, depuis l'État membre où l'entreprise est établie jusqu'au territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers, ou jusqu'à l'État membre d'établissement, la nature du service est étroitement liée à l'État membre d'établissement. Un conducteur pourrait effectuer plusieurs opérations de transport bilatérales durant un seul voyage. Cela constituerait une restriction disproportionnée à la liberté de fournir des services de transport routier transfrontières si les règles en matière de détachement et, par conséquent, les conditions d'emploi garanties dans l'État membre d'accueil devaient s'appliquer à ces opérations bilatérales.
- (12 *quater*) (12 quater) Pour assurer une utilisation efficace des ressources de transport, il devrait être possible d'effectuer un nombre limité d'activités de transport supplémentaires sur le trajet sans que cela n'entraîne l'application des règles en matière de détachement. Ces activités consistent à charger des marchandises dans un État membre qui est traversé pendant le voyage effectué dans le cadre de l'opération bilatérale et à décharger ces mêmes marchandises dans un autre État membre ou, durant le retour et avant d'atteindre l'État membre d'établissement, à charger des marchandises et à décharger ces mêmes marchandises dans un autre État membre.

- (12 *quinquies*) (12 *quinquies*) Cependant, il y a un lien suffisant avec le territoire d'un État membre d'accueil lorsqu'un conducteur effectue d'autres types d'opérations, notamment des transports de cabotage ou des opérations de transport international non bilatérales, dans cet État membre. Des transports de cabotage sont des transports nationaux assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil et, par conséquent, étroitement liés au territoire de l'État membre d'accueil sans lien étroit avec l'État membre d'établissement. Une opération de transport international non bilatérale est caractérisée par le fait que le conducteur effectue un transport international en dehors de l'État membre dans lequel l'entreprise est établie. Les services fournis sont donc liés avec les États membres d'accueil concernés plutôt qu'avec l'État membre d'origine. Dans ces cas, des règles sectorielles ne sont requises qu'en ce qui concerne le régime de contrôle.
- (12 *sexies*) De même, lorsque le conducteur effectue une opération de transport combiné, la nature du service fourni durant le trajet routier initial ou final est étroitement liée à l'État membre d'établissement si le trajet routier, pris isolément, est une opération de transport bilatéral. En revanche, il y a un lien suffisant avec le territoire d'un État membre d'accueil lorsque l'opération de transport durant le trajet routier est effectuée dans l'État membre d'accueil ou à titre d'opération de transport international non bilatérale. Les règles en matière de détachement devraient donc s'appliquer dans ce cas.
- (13) Afin de veiller au contrôle effectif et efficace du respect des règles sectorielles concernant le détachement de travailleurs et d'éviter de faire peser sur les opérateurs non résidents des contraintes administratives disproportionnées, il conviendrait d'instaurer des exigences sectorielles en matière administrative et de contrôle dans le secteur du transport routier tirant pleinement parti des outils de contrôle tels que le tachygraphe numérique. Afin de contrôler le respect des obligations énoncées dans la présente directive et dans la directive 96/71/CE, les États membres devraient être autorisés à imposer aux opérateurs de transport routier uniquement les exigences administratives prévues dans la présente directive, qui sont adaptées au secteur du transport routier. S'il convient que certains documents soient disponibles en cas de contrôle sur route, d'autres devraient être mis à disposition par les opérateurs par l'intermédiaire des autorités compétentes de l'État membre dans lequel l'opérateur est établi, dans le cadre de l'assistance mutuelle entre les États membres décrite au chapitre III de la directive 2014/67/UE.

- (13 *bis*) Pour permettre une meilleure application, qui soit plus uniforme, des conditions minimales pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE, et pour aider les opérateurs de transport routier à se conformer aux exigences administratives lorsqu'ils détachent des travailleurs, la Commission devrait mettre en place un ou plusieurs modules d'IMI.
- (13 *ter*) Afin d'adapter les annexes de la présente directive à l'évolution des meilleures pratiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de ces annexes. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"*. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (13 *quater*) Il est important que les opérateurs de transport routier établis dans des pays tiers, lorsqu'ils effectuent des opérations de transport routier sur le territoire de l'Union, soient soumis à des règles équivalentes à celles fixées dans la présente directive. La Commission devrait évaluer le respect de ce principe au niveau de l'Union et proposer des solutions adéquates pour le contrôle efficient des règles.
- (13 *quinquies*) La présente directive s'appliquera à partir du 30 juillet 2020. Cette date sera celle à partir de laquelle la directive (UE) 2018/957 devrait s'appliquer au secteur du transport routier, conformément à son article 3, paragraphe 3.

* JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

(14) Il y a donc lieu de modifier la directive 2006/22/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 2006/22/CE est modifiée comme suit:

1) le titre est remplacé par le texte suivant:

"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 (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil";

2) l'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

"La présente directive fixe les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014* et de la directive 2002/15/CE**."

* 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).

** 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).";

3) l'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Ces contrôles couvrent, chaque année, une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules entrant dans le champ d'application des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 ainsi que des travailleurs mobiles et conducteurs relevant du champ d'application de la directive 2002/15/CE.";

b) au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Chaque État membre organise les contrôles de sorte qu'au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant du règlement (CE) n° 561/2006 et du règlement (UE) n° 165/2014 [...] soient contrôlés.";

b *bis*) le paragraphe suivant est inséré:

"3 *bis*. Chaque État membre organise des contrôles portant sur le respect des dispositions de la directive 2002/15/CE compte tenu du système de classification par niveau de risque prévu à l'article 9 *quater* de la présente directive. Ces contrôles sont ciblés sur une entreprise donnée si un ou plusieurs de ses conducteurs enfreignent gravement ou de manière répétée les dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 ou du règlement (UE) n° 165/2014.";

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Les informations transmises à la Commission conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 et à l'article 13 du de la directive 2002/15/CE comprennent le nombre de conducteurs contrôlés sur la route, le nombre de contrôles effectués dans les locaux des entreprises, le nombre de jours ouvrés contrôlés ainsi que le nombre et la nature des infractions signalées, en indiquant s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de marchandises.";

4) à l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différents types de transport et d'entreprises. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006, au règlement (UE) n° 165/2014 ou à la directive 2002/15/CE ont été constatées sur la route.";

5) à l'article 7, paragraphe 1, le point d) suivant est ajouté:

"d) assurer l'échange d'informations avec les autres États membres en application de l'article 8 de la présente directive en ce qui concerne l'application des dispositions nationales transposant la présente directive et la directive 2002/15/CE.";

6) l'article 8 est modifié comme suit:

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

"1. Les informations échangées bilatéralement conformément à l'article 22 du règlement (CE) n° 561/2006 ou à l'article 40 du règlement (CE) n° 165/2014 sont échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article 7, paragraphe 2:

- a) au moins tous les six mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente directive;
- b) sur demande motivée d'un État membre dans des cas particuliers.";

b) le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

"1 *bis*. Les États membres transmettent les informations demandées par les autres États membres en application du paragraphe 1, point b), du présent article dans un délai de trente jours ouvrés à compter de la réception de la demande [...]. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court. Dans les cas urgents ou les cas exigeant une simple consultation de registres, tels qu'un système de classification par niveau de risque, les informations demandées sont transmises dans un délai de trois jours ouvrés.

Si l'État membre requis considère que la demande n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre requérant en conséquence, dans un délai de 10 jours ouvrés. L'État membre requérant étaye davantage sa demande. Lorsque cela n'est pas possible, l'État membre peut rejeter la demande.

Lorsqu'il lui est difficile [...] de donner suite à une demande d'information ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre concerné en informe l'État membre requérant en conséquence, motifs à l'appui, dans un délai de 10 jours ouvrés. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution à tout problème soulevé.";

c) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. L'échange d'informations prévu au présent article est réalisé au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012*.";

* Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission ("règlement IMI") (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).";

7) l'article 9 est modifié comme suit:

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

"1. Les États membres mettent en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 ou au règlement (UE) n° 165/2014 ou aux dispositions nationales transposant la directive 2002/15/CE commises par chaque entreprise.

La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, une formule commune permettant de calculer le niveau de risque des entreprises qui tiennent compte du nombre, de la gravité et de la fréquence de survenance des infractions ainsi que des résultats des contrôles au cours desquels aucune infraction n'a été détectée et du fait qu'une entreprise de transport routier utilise ou non le tachygraphe intelligent, prévu au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014, sur tous ses véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.";

b) au paragraphe 2, la seconde phrase est supprimée;

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

"3. Une première liste d'infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 et (CE) n° 165/2014, comportant une appréciation de leur gravité, figure à l'annexe III.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 *bis* de la présente directive afin de modifier l'annexe III de manière à tenir compte de l'évolution de la réglementation et de considérations liées à la sécurité routière.

La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions applicables des règlements (CE) n° 561/2006 et (CE) n° 165/2014 crée un risque grave de mort ou de blessure grave.";

c) les paragraphes 4 et 5 suivants sont ajoutés:

"4. Afin de faciliter des contrôles sur route ciblés, les données contenues dans le système national de classification par niveau de risque sont accessibles, au moment du contrôle, à toutes les autorités de contrôle compétentes de l'État membre concerné.

5. Les États membres mettent à disposition, sur demande, ou rendent directement accessibles à toutes les autorités compétentes des autres États membres les informations contenues dans le système national de classification par niveau de risque, dans le respect des délais fixés à l'article 8.";

8) à l'article 11, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. La Commission arrête, par voie d'actes d'exécution, une approche commune de l'enregistrement et du contrôle des périodes consacrées à une autre tâche, telle que définie à l'article 4, point e), du règlement (CE) n° 561/2006, et des périodes d'au moins une semaine pendant lesquelles un conducteur est éloigné du véhicule. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.";

8 bis) l'article 12 est remplacé par le texte suivant:

"Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.";

8 ter) l'article 15 est remplacé par le texte suivant:

"Article 15

Mise à jour des annexes

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 bis afin de modifier les annexes I et II de manière à y introduire les adaptations nécessaires à l'évolution des meilleures pratiques.";

8 quater) l'article suivant est inséré:

"Article 15 bis
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9, paragraphe 3, et à l'article 15 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9, paragraphe 3, et à l'article 15 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016*.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9, paragraphe 3, et de l'article 15 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.";

* JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

9) l'annexe I est modifiée comme suit:

a) dans la partie A, le point 6) suivant est ajouté:

6) la durée maximale hebdomadaire du travail [...] portée à soixante heures conformément [...] à l'article 4, point a), de la directive 2002/15/CE.";

b) dans la partie B, les points suivants sont ajoutés:

"4) les prescriptions relatives aux durées maximales hebdomadaires moyennes du travail, aux temps de pause et au travail de nuit prévues aux articles 4, 5 et 7 de la directive 2002/15/CE.

5) le respect des obligations incombant aux entreprises en ce qui concerne le paiement pour l'hébergement des conducteurs et l'organisation du travail des conducteurs, conformément à l'article 8, paragraphes 8 et 8 bis, du règlement (CE) n° 561/2006.".

Article 2

1. Le présent article instaure des règles spéciales en ce qui concerne certains aspects de la directive 96/71/CE relatifs au détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et certains aspects de la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs.

1 *bis*. Ces règles spéciales s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un État membre prenant l'une des mesures transnationales visées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, points a) et b), de la directive 96/71/CE.

2. [...] Un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatérales.

Aux fins de la présente directive, une opération bilatérale de transport de marchandises consiste à faire circuler des marchandises, sur la base d'un contrat de transport, depuis l'État membre d'établissement, tel qu'il est défini à l'article 2, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1071/2009, vers un autre État membre ou vers un pays tiers, ou depuis un autre État membre ou pays tiers vers l'État membre d'établissement.

2 *bis*. Pour les véhicules équipés d'un tachygraphe intelligent s'acquittant de l'enregistrement des franchissements de frontières et des autres activités visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014, les États membres appliquent également la dérogation définie au paragraphe 2 en ce qui concerne le transport de marchandises dès lors que:

- le conducteur effectuant une opération bilatérale de transport effectuée en outre une activité de chargement et/ou déchargement dans les États membres ou pays tiers qu'il traverse, à condition de ne pas charger les marchandises et les décharger dans le même État membre.

Si une opération bilatérale de transport démarrante depuis l'État membre d'établissement, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, est suivie d'une opération bilatérale de transport vers l'État membre d'établissement, la dérogation s'applique à deux activités supplémentaires de chargement et/ou déchargement au maximum, dans les conditions fixées plus haut.

2 *ter*. Aux fins des services occasionnels ou réguliers de transport international de voyageur, tels que définis dans le règlement (CE) n° 1073/2009, une opération bilatérale de transport consiste à prendre des passagers dans l'État membre d'établissement et à les déposer dans un autre État membre ou dans un pays tiers, ou de nouveau dans l'État membre d'établissement (circuits internationaux à portes fermées).

2 quater. Pour les véhicules équipés d'un tachygraphe intelligent s'acquittant de l'enregistrement des franchissements de frontières et des autres activités visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014, les États membres appliquent également la dérogation définie au paragraphe 2 en ce qui concerne le transport de passagers lorsque, en outre, le conducteur effectuant une opération bilatérale de transport:

- prend des passagers une fois; et/ou
- dépose des passagers une fois

dans les États membres ou les pays tiers que le conducteur traverse, à condition qu'il ne propose pas de services de transport de passagers entre deux endroits dans l'État membre traversé. Cela s'applique aussi au voyage de retour.

2 quinquies. Lorsqu'un conducteur effectue un transport de cabotage tel que défini dans le règlement (CE) n° 1072/2009 et le règlement (CE) n° 1073/2009, il est considéré comme détaché en vertu de la directive 96/71/CE.

2 sexies. Sans préjudice de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché sur le territoire d'un État membre par lequel il transite sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ou déposer des passagers.

2 septies. Dans le cas où le conducteur effectue le trajet routier initial ou final d'une opération de transport combiné au sens de la directive 92/106/CEE, le conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations de transport bilatérales au sens du paragraphe 2.

[...]

4. Par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/67/UE, les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes en ce qui concerne le détachement de conducteurs:

- a) l'obligation pour l'opérateur de transport routier établi dans un autre État membre d'envoyer une déclaration de détachement aux autorités nationales compétentes au plus tard au début du détachement, [...] au moyen d'un formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur (IMI) institué par le règlement (UE) n° 1024/2012. Le formulaire standard de la déclaration de détachement comporte les informations suivantes:
- i) l'identité de l'opérateur de transport routier;
 - ii) les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une ou plusieurs autres personnes de contact dans l'État membre d'établissement chargée(s) d'assurer la liaison avec les autorités compétentes de l'État membre d'accueil dans lequel les services sont fournis et de transmettre et de recevoir des documents ou avis;
 - iii) le nombre prévu de conducteurs détachés et leur identité;
 - iii *bis*) la date de début du contrat de travail de chaque conducteur;
 - iv) le début et la durée prévus [...] du détachement;
 - v) la plaque minéralogique des véhicules à moteur [...];
 - vi) le type de services de transport, c'est-à-dire transport de marchandises, transport de personnes, transport international ou transport de cabotage;
- b) l'obligation pour le conducteur de conserver et de fournir, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route:
- i) une copie de la déclaration de détachement;
 - ii) la preuve de l'opération ou des opérations de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil, telle qu'un bordereau d'expédition électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009;

iii) les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les codes pays des États membres où le conducteur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage, conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014; [...]

c) l'obligation pour l'opérateur de transport routier de fournir, après la période de détachement, sur support papier ou en format électronique, la copie des documents mentionnés au point b) [...], ainsi que des documents ayant trait à la rémunération des conducteurs détachés pour la période de détachement et le contrat de travail ou tout document équivalent au sens de l'article 3 de la directive 91/533/CEE²³ du Conseil, les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et la preuve de paiement. Conformément aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67/UE, l'autorité compétente de l'État membre d'accueil fait la demande correspondante à l'autorité compétente de l'État membre d'établissement qui, elle-même, demande les informations à l'opérateur.

Toutefois, en ce qui concerne les documents ayant trait à la rémunération et à la preuve de paiement des conducteurs détachés, l'État membre peut aussi imposer à l'opérateur de transport routier l'obligation de transférer sans tarder les documents sur l'interface publique de l'IMI sur demande transmise via l'IMI par l'autorité compétente de l'État membre d'accueil.

Afin de déterminer que les conducteurs, conformément aux paragraphes 2 à 2 *quater*, ne doivent pas être considérés comme détachés, les États membres ne peuvent imposer comme mesure de contrôle que l'obligation pour le conducteur de conserver et de fournir, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route, la preuve du ou des transports internationaux, telle qu'un bordereau d'expédition électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009, et les relevés du tachygraphe visés au point b) iii).

5. Aux fins du [...] contrôle, l'opérateur de transport tient à jour la déclaration de détachement visée au paragraphe 4, point a).

²³ Directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail (JO L 288 du 18.10.1991, p. 32).

6. Au plus tard le [JO: six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive modificatrice], la Commission définit, par la voie d'un acte d'exécution, les fonctionnalités de la déclaration de détachement dans l'IMI et la façon de présenter les informations visées au paragraphe 4, point a), i) à vi), dans ladite déclaration. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 2 *bis*, paragraphe 2.

Article 2 bis

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 3

1. La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive, en particulier l'incidence de l'article 2, au plus tard [3 ans après la date de transposition de la présente directive], et fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur son application. Le rapport de la Commission est accompagné, en tant que de besoin, d'une proposition législative.
2. Après le rapport visé au paragraphe 1, la Commission évalue régulièrement la présente directive et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.
3. Le cas échéant, les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 sont accompagnés de propositions pertinentes.

Article 3 bis

L'annexe du règlement (UE) n° 1024/2012 est modifiée comme suit:

1. le point suivant est inséré:

"6 *bis*. Directive (UE) xxx/xxx 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: article 2, paragraphe 4.";

2. le point suivant est ajouté:

"7 *ter.* 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 (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil: article 8."

Article 4

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 30 juillet 2020, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à partir du [*JO*: insérer la même date qu'à l'alinéa précédent].

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.
2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 5

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen *Par le Conseil*

Le président *Le président*