



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles le 20 juin 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Dossier interinstitutionnel:
2026/0058 (NLE)

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet: Accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la
Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

PARTIE A

EXIGENCES APPLICABLES AUX TRANSPORTEURS ROUTIERS
ACCÈS À LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER
ET EXERCICE DE CETTE PROFESSION

ARTICLE 1

Champ d'application

La présente partie régit l'accès à la profession de transporteur routier et son exercice et s'applique à tous les transporteurs routiers d'une Partie qui effectuent des transports de marchandises relevant du champ d'application des articles 276 et 277 du présent accord.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins de la présente partie, on entend par:

- a) "autorisation d'exercer la profession de transporteur routier", une décision administrative qui autorise une personne physique ou morale qui remplit les conditions prévues par la présente partie à exercer la profession de transporteur routier;
- b) "autorité compétente", une autorité nationale, régionale ou locale d'une Partie, qui, aux fins d'autoriser l'exercice de la profession de transporteur routier, vérifie si une personne physique ou morale remplit les conditions prévues par la présente partie et qui est habilitée à délivrer, à suspendre ou à retirer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier; et
- c) "résidence normale", le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins cent quatre-vingt-cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite.

ARTICLE 3

Exigences pour exercer la profession de transporteur routier

Les personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur routier:

- a) sont établies de façon stable et effective sur le territoire d'une Partie conformément à l'article 5 de la présente partie;
- b) répondent aux conditions d'honorabilité prévues à l'article 6 de la présente partie;
- c) ont la capacité financière appropriée prévue à l'article 7 de la présente partie; et
- d) ont l'aptitude professionnelle requise conformément à l'article 8 de la présente partie.

ARTICLE 4

Gestionnaire de transport

1. Un transporteur routier désigne au moins une personne physique, appelée gestionnaire de transport, qui gère de façon effective et permanente ses activités de transport et remplit les exigences énoncées à l'article 3, points b) et d), et qui:

- a) a un lien réel avec le transporteur routier, par exemple en tant qu'employé, directeur, propriétaire, actionnaire ou administrateur, ou est cette personne; et

b) réside dans la Partie sur le territoire de laquelle le transporteur routier est établi.

2. Si une personne physique ou morale ne remplit pas l'exigence d'aptitude professionnelle, l'autorité compétente peut l'autoriser à exercer la profession de transporteur routier sans désigner un gestionnaire de transport en application du paragraphe 1, à condition que:

- a) la personne physique ou morale désigne une personne physique résidant dans la Partie d'établissement du transporteur routier qui remplit les exigences énoncées à l'article 3, points b) et d), et qui est habilitée par contrat à exercer des fonctions de gestionnaire de transport pour le compte de l'entreprise;
- b) le contrat liant la personne physique ou morale à la personne visée au point a) précise les tâches que cette personne doit accomplir de façon effective et permanente et indique ses responsabilités en tant que gestionnaire de transport. Les tâches ainsi précisées incluent notamment la gestion de l'entretien des véhicules, la vérification des contrats et des documents de transport, la comptabilité de base, l'affectation des chargements ou des services aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité;
- c) la personne visée au point a) puisse diriger, en tant que gestionnaire de transport, les activités de transport de quatre transporteurs routiers différents au maximum, effectuées avec une flotte totale maximale de cinquante véhicules pour l'ensemble de ces transporteurs; et

- d) la personne visée au point a) exécute les tâches précisées dans le seul intérêt de la personne physique ou morale et exerce ses responsabilités indépendamment de toute personne physique ou morale pour laquelle elle effectue des opérations de transport.
3. Une Partie peut décider qu'un gestionnaire de transport désigné conformément au paragraphe 1 ne peut pas être, en outre, désigné conformément au paragraphe 2, ou peut l'être uniquement pour ce qui concerne un nombre limité de personnes physiques ou morales et une flotte de véhicules plus restreinte que celle visée au paragraphe 2, point c).
4. La personne physique ou morale informe l'autorité compétente du ou des gestionnaires de transport désignés.

ARTICLE 5

Conditions relatives à l'exigence d'établissement

Afin de remplir l'exigence d'établissement stable et effectif dans la Partie d'établissement, une personne physique ou morale:

- a) dispose de locaux dans lesquels elle peut avoir accès aux originaux de ses principaux documents d'entreprise, qu'ils soient sous forme électronique ou sous toute autre forme, notamment ses contrats de transport, les documents relatifs aux véhicules dont la personne physique ou morale dispose, les documents comptables, les documents de gestion du personnel, les contrats de travail, les documents de sécurité sociale, les documents contenant les données relatives aux voyages, aux temps de conduite et aux temps de repos, ainsi que tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect des conditions prévues par la présente partie;

- b) est inscrite au registre des sociétés commerciales de cette Partie ou dans un registre similaire lorsque le droit national l'exige;
- c) est soumise à l'impôt sur le revenu et, lorsque le droit national l'exige, dispose d'un numéro d'identification TVA;
- d) 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 de cette Partie, 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);
- e) dirige ses activités administratives et commerciales de façon effective et permanente en disposant des équipements et des installations appropriés dans des locaux tels que visés au point a) situés dans cette Partie et gère de façon effective et permanente ses opérations de transport en utilisant les véhicules visés au point f) avec l'équipement technique approprié situé dans cette Partie; et
- f) dispose régulièrement, de manière continue, d'un certain nombre de véhicules remplissant les conditions visées au point d) et de conducteurs normalement rattachés à un centre opérationnel de cette Partie, en proportion du volume d'opérations de transport exécutées par l'entreprise.

ARTICLE 6

Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité

1. Sous réserve du paragraphe 2, les Parties déterminent les conditions que doivent remplir les personnes physiques ou morales et les gestionnaires de transport pour satisfaire l'exigence d'honorabilité.

Pour déterminer si une personne physique ou morale satisfait à cette exigence, les Parties tiennent compte du comportement de cette personne physique ou morale, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs et de toute autre personne pertinente désignée par la Partie. Toute référence, dans le présent article, à une condamnation, à une sanction ou à une infraction inclut les condamnations prononcées à l'encontre de la personne physique ou morale elle-même, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs et de toute autre personne pertinente désignée par la Partie, ainsi que les sanctions qui leur sont infligées et les infractions qu'ils ont commises.

Les conditions visées au présent paragraphe incluent au moins ce qui suit:

- a) aucun motif sérieux ne met en doute l'honorabilité du gestionnaire de transport ou du transporteur routier, tel que des condamnations ou des sanctions pour toute infraction grave aux dispositions nationales en vigueur dans les domaines suivants:
 - i) le droit commercial;
 - ii) le droit de l'insolvabilité;
 - iii) les conditions salariales et de travail dans la profession;

- iv) le trafic routier;
 - v) la responsabilité professionnelle;
 - vi) la traite des êtres humains ou le trafic de stupéfiants; et
 - vii) le droit fiscal; et
- b) le gestionnaire de transport ou le transporteur routier n'a pas fait l'objet, dans l'une des Parties ou dans les deux Parties, d'une condamnation pour une infraction pénale grave ou d'une sanction pour une violation grave des règles des articles 278 à 282 du présent accord ou des règles nationales concernant notamment les sujets suivants:
- i) les temps de conduite et de repos des conducteurs, le temps de travail et l'installation et l'utilisation des appareils de contrôle;
 - ii) les poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires utilisés dans le trafic international;
 - iii) la qualification initiale et la formation continue des conducteurs;
 - iv) le contrôle technique des véhicules utilitaires, y compris les inspections techniques obligatoires des véhicules à moteur;
 - v) l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
 - vi) la sécurité du transport de marchandises dangereuses par route;

- vii) l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse dans certaines catégories de véhicules;
- viii) les permis de conduire;
- ix) l'accès à la profession;
- x) le transport des animaux;
- xi) le détachement de travailleurs dans le secteur du transport par route,
- xii) la législation applicable aux obligations contractuelles; et
- xiii) les trajets dont les points de chargement et de déchargement sont situés dans l'autre Partie.

2. Aux fins du paragraphe 1, troisième alinéa, point b), du présent article, lorsque le gestionnaire de transport ou le transporteur routier a été condamné pour une infraction pénale grave ou a encouru une sanction pour l'une des infractions les plus graves visées à l'appendice 27-A-1-1, dans l'une des Parties ou dans les deux Parties, l'autorité compétente de la Partie d'établissement mène à bien, d'une manière appropriée et en temps utile, une procédure administrative comprenant, s'il y a lieu, un contrôle sur place dans les locaux de la personne physique ou morale concernée.

Au cours de cette procédure administrative, l'autorité compétente évalue si, compte tenu de circonstances particulières, la perte de l'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée dans ce cas. Dans le contexte de cette évaluation, l'autorité compétente tient compte du nombre d'infractions graves aux dispositions visées au paragraphe 1, troisième alinéa, du présent article, ainsi que du nombre d'infractions les plus graves visées à l'appendice 27-A-1-1, pour lesquelles le gestionnaire de transport ou le transporteur routier ont été condamnés ou ont fait l'objet de sanctions. Toute conclusion dans ce sens est dûment motivée et justifiée.

Lorsque l'autorité compétente estime que la perte de l'honorabilité serait disproportionnée, elle décide que la personne physique ou morale concernée continue à jouir de l'honorabilité. Si l'autorité compétente ne conclut pas que la perte de l'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée, la condamnation ou la sanction entraînent la perte de l'honorabilité.

3. Outre la liste des infractions les plus graves figurant à l'appendice 27-A-1-1, les infractions graves figurant à l'appendice 27-A-1-1 *bis* peuvent aboutir à la perte de l'honorabilité.

4. L'exigence d'honorabilité n'est pas remplie tant qu'une mesure de réhabilitation ou toute autre mesure ayant un effet équivalent n'est pas intervenue en application des dispositions applicables du droit national des Parties.

ARTICLE 7

Conditions relatives à l'exigence de capacité financière

1. Pour satisfaire à l'exigence de capacité financière, une personne physique ou morale est à tout moment en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. La personne physique ou morale démontre, sur la base de comptes annuels certifiés par un auditeur ou par une personne dûment habilitée, que, chaque année, elle dispose de capitaux et de réserves:

- a) d'une valeur au moins égale à 9 000 EUR / 8 000 GBP si un seul véhicule à moteur est utilisé, de 5 000 EUR / 4 500 GBP pour chaque véhicule à moteur ou ensemble de véhicules supplémentaire utilisé dont la masse en charge autorisée dépasse 3,5 tonnes et de 900 EUR / 800 GBP pour chaque véhicule à moteur ou ensemble de véhicules supplémentaire dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais inférieure à 3,5 tonnes;
- b) les personnes physiques ou morales exerçant la profession de transporteur routier uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais inférieure à 3,5 tonnes démontrent, sur la base de comptes annuels certifiés par un auditeur ou par une personne dûment habilitée, qu'elles disposent chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale à 1 800 EUR / 1 600 GBP si un seul véhicule est utilisé et de 900 EUR / 800 GBP pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.

2. Par dérogation au paragraphe 1, l'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, déterminée 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'un ou plusieurs autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance, ou par tout autre document contraignant, instituant une caution solidaire pour l'entreprise pour les montants fixés au paragraphe 1, point a).
3. Par dérogation au paragraphe 1, en l'absence de comptes annuels certifiés pour l'année de l'immatriculation d'une entreprise, l'autorité compétente accepte qu'une entreprise soit tenue de démontrer sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire, un document délivré par un organisme financier attestant l'ouverture d'un crédit au nom de l'entreprise, ou par tout autre document contraignant, déterminé par l'autorité compétente, attestant que l'entreprise dispose des montants fixés au paragraphe 1, point a).
4. Les comptes annuels visés au paragraphe 1, ainsi que la garantie visée au paragraphe 2, qui doivent être vérifiés, sont ceux de l'entité économique établie sur le territoire de la Partie dans laquelle une autorisation a été demandée et non ceux d'une quelconque autre entité établie dans l'autre Partie.

ARTICLE 8

Conditions relatives à l'exigence d'aptitude professionnelle

1. Pour satisfaire à l'exigence d'aptitude professionnelle, la ou les personnes concernées possèdent les connaissances correspondant au niveau prévu à la partie I de l'appendice 27-A-1-2 dans les matières qui y sont énumérées. Ces connaissances sont démontrées au moyen d'un examen écrit obligatoire qui peut, si une Partie le décide, être complété par un examen oral. Ces examens sont organisés conformément à la partie II de l'appendice 27-A-1-2. À cette fin, une Partie peut décider d'imposer une formation avant l'examen.
2. Les personnes concernées passent l'examen dans la Partie dans laquelle elles ont leur résidence normale.
3. Seules les autorités ou instances dûment autorisées à cet effet par une Partie, selon des critères qu'elle définit, peuvent organiser et certifier les examens écrits et oraux visés au paragraphe 1 du présent article. Les Parties vérifient régulièrement que les conditions dans lesquelles ces autorités ou instances organisent les examens sont conformes à l'appendice 27-A-1-2.
4. Une Partie peut dispenser les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique qui ont été délivrés dans cette même Partie, désignés spécialement à cet effet et impliquant la connaissance de toutes les matières énumérées à la partie I de l'appendice 27-A-1-2, de l'examen dans les matières couvertes par ces diplômes. Cette dispense ne s'applique qu'aux sections de la partie I de l'appendice 27-A-1-2 pour lesquelles le diplôme couvre toutes les matières énumérées sous le titre de chaque section.

Une Partie peut dispenser de certaines parties des examens les titulaires de certificats d'aptitude professionnelle valables permettant d'effectuer des transports nationaux dans cette Partie.

ARTICLE 9

Dispense d'examen

Aux fins de l'octroi d'une licence à un transporteur routier qui utilise exclusivement des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, une Partie peut 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 personne physique ou morale du même type durant la période de dix années précédant le 20 août 2020.

ARTICLE 10

Procédure de suspension et de retrait des autorisations

1. Lorsqu'une autorité compétente établit qu'une personne physique ou morale risque de ne plus satisfaire aux exigences énoncées à l'article 3, elle en informe cette personne physique ou morale. Lorsqu'une autorité compétente constate qu'une ou plusieurs de ces exigences ne sont plus remplies, elle peut accorder l'un des délais suivants à la personne physique ou morale pour lui permettre de régulariser sa situation:

- a) un délai ne dépassant pas six mois, prorogeable de trois mois en cas de décès ou d'incapacité physique du gestionnaire de transport, en vue du recrutement d'un remplaçant pour le gestionnaire de transport si celui-ci ne remplit plus les exigences d'honorabilité ou d'aptitude professionnelle;
- b) un délai ne dépassant pas six mois lorsque la personne physique ou morale doit régulariser sa situation en démontrant qu'elle est établie de façon stable et effective; ou
- 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.

2. L'autorité compétente peut exiger d'une personne physique ou morale dont l'autorisation a été suspendue ou retirée qu'elle veille à ce que ses gestionnaires de transport aient réussi les examens visés à l'article 8, paragraphe 1, avant que toute mesure de réhabilitation ne soit prise.

3. Si l'autorité compétente constate que la personne physique ou morale ne satisfait plus à une ou plusieurs des exigences prévues à l'article 3, elle suspend ou retire, dans les délais visés au paragraphe 1 du présent article, l'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier.

ARTICLE 11

Déclaration d'inaptitude du gestionnaire de transport

1. Lorsqu'un gestionnaire de transport perd son honorabilité conformément à l'article 6, l'autorité compétente le déclare inapte à gérer les activités de transport d'un transporteur routier.

L'autorité compétente ne procède pas à la réhabilitation du gestionnaire de transport avant un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité et avant que le gestionnaire de transport n'ait démontré avoir suivi une formation appropriée pendant une période d'au moins trois mois ou un examen sur les sujets énumérés dans la partie I de l'appendice 27-A-1-2.

2. Lorsqu'un gestionnaire de transport perd son honorabilité conformément à l'article 6, une demande de réhabilitation peut être introduite au plus tôt un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité.

ARTICLE 12

Examen et enregistrement des demandes

1. Les autorités compétentes de chaque Partie enregistrent dans les registres électroniques nationaux visés à l'article 13, paragraphe 1, les données relatives aux entreprises qu'elles autorisent.
2. Lorsqu'elles évaluent l'honorabilité d'une entreprise, les autorités compétentes vérifient si, au moment de la demande, le ou les gestionnaires de transport désignés sont déclarés, dans l'une des Parties, inaptes à gérer les activités de transport d'une entreprise conformément à l'article 11.
3. Les autorités compétentes vérifient régulièrement que les entreprises qu'elles ont autorisées à exercer la profession de transporteur routier continuent de satisfaire aux exigences prévues à l'article 3. À cette fin, les autorités compétentes effectuent des contrôles, y compris, le cas échéant, des contrôles sur place dans les locaux de l'entreprise concernée, visant les entreprises classées comme présentant un risque accru.

ARTICLE 13

Registres électroniques nationaux

1. Les autorités compétentes tiennent un registre électronique national des entreprises de transport routier qui ont été autorisées à exercer la profession de transporteur routier.

2. Les données figurant dans les registres nationaux des entreprises de transport routier et les conditions d'accès à ces données figurent à l'appendice 27-A-1-5.

ARTICLE 14

Coopération administrative entre les autorités compétentes

1. Les autorités compétentes de chaque Partie désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autorités compétentes de l'autre Partie en ce qui concerne l'application de la présente partie.
2. Les autorités compétentes de chaque Partie coopèrent étroitement, se prêtent rapidement assistance mutuelle et se communiquent toute autre information utile afin de faciliter la mise en œuvre et l'application de la présente partie.
3. Les autorités compétentes de chaque Partie effectuent des contrôles individuels pour vérifier si une entreprise remplit les conditions d'accès à la profession de transporteur routier lorsqu'une autorité compétente de l'autre Partie le leur demande dans des cas dûment justifiés. Elles informent l'autorité compétente de l'autre Partie des résultats de ces contrôles et des mesures prises s'il est établi que l'entreprise ne remplit plus les conditions énoncées dans la présente partie.
4. Les autorités compétentes de chaque Partie échangent des informations sur les condamnations et les sanctions applicables à toute infraction grave visée à l'article 6, paragraphe 2.
5. Les règles détaillées sur les modalités de l'échange d'informations visé aux paragraphes 3 et 4 sont énoncées à l'appendice 27-A-1-5.

INFRACTIONS LES PLUS GRAVES
AUX FINS DE L'ARTICLE 6, PARAGRAPHE 2
DE LA PARTIE A DE LA PRÉSENTE ANNEXE

1. Dépassement des temps de conduite maximaux, comme suit:
 - a) dépassement de 25 % ou plus des temps de conduite maximaux fixés pour six jours ou pour deux semaines;
 - 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.
2. Absence de tachygraphe et/ou de limiteur de vitesse, 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.
3. Conduite sans certificat de contrôle technique valide et/ou conduite d'un véhicule présentant une défaillance très grave, notamment en ce qui concerne le système de freinage, la timonerie de direction, les roues/pneus, la suspension ou le châssis, qui engendrerait un risque immédiat pour la sécurité routière tel que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule.

4. Transport de marchandises dangereuses interdites au transport ou transportées avec un moyen de confinement interdit ou non approuvé ou sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies humaines et l'environnement dans une mesure telle que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule.
5. Transport de marchandises par un conducteur non titulaire d'un permis de conduire valable ou par une entreprise non titulaire d'une licence de transporteur valable telle que visée à l'article 278 du présent accord.
6. Conducteur utilisant une carte de conducteur falsifiée ou une carte dont il n'est pas le titulaire ou qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés.
7. Transport de marchandises excédant la masse maximale en charge autorisée de 20 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est supérieur à 12 tonnes et de 25 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est inférieur à 12 tonnes.

LISTE DES INFRACTIONS GRAVES
AUX FINS DE L'ARTICLE 6, PARAGRAPHE 2
DE LA PARTIE A DE LA PRÉSENTE ANNEXE

Les tableaux ci-après contiennent les catégories et types d'infractions graves de la présente annexe, classées en trois niveaux de gravité en fonction du risque de décès ou de blessures graves et/ou de distorsion de la concurrence sur le marché du transport routier qu'elles peuvent représenter: infraction les plus graves (ILPG), infraction très grave (ITG), infraction grave (IG).

1) Groupes d'infractions à la partie B, section 2, de la présente annexe, sauf indication contraire

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ			
			ILPG	ITG	IG	
Durées de conduite						
1.	Article 4, paragraphe 1, et appendice 27-A-1-1	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9 h, en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10 h	10 h ≤ ... < 11 h			X
2.			11 h ≤ ...		X	
3.		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h	13 h 30 ≤ ...	X		
4.		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 heures, lorsqu'une extension est autorisée	11 h ≤ ... < 12 h			X
5.			12 h ≤ ...		X	
6.		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 10 h	15 h ≤ ...	X		

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION		NIVEAU DE GRAVITÉ		
				ILPG	ITG	IG
7.	Article 4, paragraphe 2, et appendice 27-A-1-1	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	$60 \text{ h} \leq \dots < 65 \text{ h}$			X
8.			$65 \text{ h} \leq \dots < 70 \text{ h}$		X	
9.		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire	$70 \text{ h} \leq \dots$	X		
10.	Article 4, paragraphe 3, et appendice 27-A-1-1	Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	$100 \text{ h} \leq \dots < 105 \text{ h}$			X
11.			$105 \text{ h} \leq \dots < 112 \text{ h } 30$		X	
12.		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	$112 \text{ h } 30 \leq \dots$	X		
Pauses						
13.	Article 5	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de quatre heures et demie avant la prise d'une pause	$5 \text{ h} \leq \dots < 6 \text{ h}$			X
14.			$6 \text{ h} \leq \dots$		X	
Temps de repos						
15.	Article 6, paragraphe 2	Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit n'est pas autorisé	$8 \text{ h } 30 \leq \dots < 10 \text{ h}$			X
16.			$\dots < 8 \text{ h } 30$		X	
17.		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier est autorisé	$7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}$			X
18.			$\dots < 7 \text{ h}$		X	
19.		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3 h + 9 h insuffisant	$3 \text{ h} + [7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}]$			X
20.			$3 \text{ h} + [\dots < 7 \text{ h}]$		X	

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
21.	Article 6, paragraphe 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage insuffisant	$7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}$		X
22.			$\dots < 7 \text{ h}$		X
23.	Article 6, paragraphe 6	Temps de repos hebdomadaire réduit inférieur à 24 h insuffisant	$20 \text{ h} \leq \dots < 24 \text{ h}$		X
24.			$\dots < 20 \text{ h}$		X
25.		Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	$36 \text{ h} \leq \dots < 42 \text{ h}$		X
26.			$\dots < 36 \text{ h}$		X
27.		Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 h depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$		X
28.			$12 \text{ h} \leq \dots$		X
29.	Article 6, paragraphe 7	Absence de repos compensateur pour deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs		X	
30.	Article 6, paragraphe 9	Déroutement à bord d'un véhicule du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures		X	
31.		Absence de prise en charge par l'employeur des frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule			X
Organisation du travail					
32.	Article 6, paragraphe 10	L'entreprise de transport n'organise pas le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur ou de retourner à leur lieu de résidence		X	
33.	Article 7, paragraphe 1	Existence d'un lien entre le salaire/la rémunération et la distance parcourue, la rapidité de la livraison et/ou le volume des marchandises transportées		X	
34.	Article 7, paragraphe 2	Organisation du travail du conducteur inexistante ou mauvaise, instructions au conducteur pour lui permettre de se conformer à la réglementation inexistantes ou mauvaises		X	

2) Groupes d'infractions à la partie B, section 4, et de la partie C, section 2, de la présente annexe

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
Installation du tachygraphe					
1.	Partie C, section 2, articles 3 et 5, et appendice 27-A-1-1	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué	X		
Utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement					
2.	Partie C, section 2, article 6, paragraphe 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X	
3.	Partie B, section 4, article 3, et appendice 27-A-1-1	Le conducteur est titulaire de plus d'une carte de conducteur et/ou utilise plus d'une carte de conducteur		X	
4.		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
5.		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
6.		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
7.	Partie B, section 4, article 7, paragraphe 1, et partie C, section 2, article 15, paragraphe 1	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement (ex.: tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé)		X	
8.		Utilisation incorrecte du tachygraphe (ex.: utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.)		X	

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
9.	Partie B, section 4, article 7, paragraphe 2, et appendice 27-A-1-1	Présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X		
10.		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement ou stockées et téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte de conducteur	X		
11.	Partie C, section 2, article 15, paragraphe 2	Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X	
12.		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X	
13.	Partie B, section 4, article 6, paragraphe 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X	
14.		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X	
15.		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données		X	
16.	Partie B, section 4, article 6, paragraphe 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées et données illisibles		X	
17.	Partie B, section 4, article 6, paragraphe 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X	
18.	Partie B, section 4, article 6, paragraphe 4	Utilisation d'une mauvaise feuille d'enregistrement ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
19.	Partie B, section 4, article 6, paragraphe 5	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation		X	
Présentation de documents					
20.	Partie B, section 4, article 6, paragraphe 5, point b) v)	Utilisation incorrecte ou non-utilisation des signes "ferry/train"			X
21.	Partie B, section 4, article 6, paragraphe 6	Absence des informations requises sur la feuille d'enregistrement		X	
22.	Partie B, section 4, article 6, paragraphe 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dont les frontières ont été franchies par le conducteur au cours de la période de travail journalière			X
23.	Partie B, section 4, article 6, paragraphe 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dans lesquels la période de travail journalière du conducteur a commencé et s'est achevée			X
24.	Partie B, section 4, article 10	Refus d'être contrôlé		X	
25.		Incapacité de présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 56 jours précédents		X	
26.		Incapacité de présenter une carte de conducteur, si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X	
Mauvais fonctionnement					
27.	Partie C, section 2, article 16, paragraphe 1, et article 5, paragraphe 1	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X	
28.	Partie B, section 4, article 11	Non-report, par le conducteur, de toutes les indications requises relatives aux différentes périodes dans la mesure où celles-ci ne sont plus enregistrées durant la période de panne ou de défaillance du tachygraphe		X	

3) Groupes d'infractions à la partie B, section 3, de la présente annexe

BASE JURIDIQUE		TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			IPG	ITG	IG
Durée maximale hebdomadaire du travail					
1.	Article 3	Dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail de 48 h si les possibilités d'étendre cette durée à 60 h ont déjà été utilisées	56 h ≤ ... < 60 h		X
2.			60 h ≤ ...	X	
3.		Dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail de 60 h en l'absence de dérogation octroyée au titre de l'article 7	65 h ≤ ... < 70 h		X
4.			70 h ≤ ...	X	
Temps de pause					
5.	Article 4	Pause obligatoire prise insuffisante, lorsque la durée de travail est comprise entre 6 et 9 heures	10 min < ... ≤ 20 min		X
6.			... ≤ 10 min	X	
7.		Pause obligatoire prise insuffisante, lorsque la durée de travail est supérieure à 9 heures	20 min < ... ≤ 30 min		X
8.			... ≤ 20 min	X	
Travail de nuit					
9.	Article 6	Temps de travail quotidien pour chaque période de 24 heures si du travail de nuit est effectué, en l'absence de dérogation octroyée au titre de l'article 7	11 h ≤ ... < 13 h		X
10.			13 h ≤ ...	X	
Registres					
11.	Article 8	Falsification, par un employeur, des registres des temps de travail ou refus de sa part de remettre les registres à un agent de contrôle		X	
12.		Falsification des registres par un conducteur employé/indépendant, ou refus de sa part de remettre les registres à un agent de contrôle		X	

4) Groupes d'infractions à la partie C, section 1, de la présente annexe

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			MPG	ITG	IG
Poids					
1.	Article 1 ^{er} et appendice 27-A-1-1	Dépassement du poids maximal autorisé pour les véhicules de catégorie N3	5 % ≤ ... < 10 %		X
2.			10 % ≤ ... < 20 %		X
3.			20 % ≤ ...	X	
4.		Dépassement du poids maximal autorisé pour les véhicules de catégorie N2	5 % ≤ ... < 15 %		X
5.			15 % ≤ ... < 25 %		X
6.			25 % ≤ ...	X	
Longueur					
7.	Article 1 ^{er}	Dépassement de la longueur maximale autorisée	2 % < ... < 20 %		X
8.			20 % ≤ ...		X
Largeur					
9.	Article 1 ^{er}	Dépassement de la largeur maximale autorisée	2,65 mètres ≤ ... < 3,10 mètres		X
10.			3,10 mètres ≤ ...		X

5) Groupes d'infractions aux règles relatives au contrôle technique routier

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
Contrôle technique					
1.	Annexe 27, partie A, article 6, paragraphe 1, point b) iv), et appendice 27-A-1-1	Conduite sans preuve valable de réussite du contrôle technique, telle qu'elle est requise par le droit de l'Union et le droit du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar	X		
2.		Défaut de maintien d'un véhicule en condition de sécurité et d'aptitude technique à circuler, entraînant une défaillance très grave du système de freinage, du système de direction, des roues/pneus, de la suspension ou du châssis ou de tout autre équipement qui présenterait un risque immédiat pour la sécurité routière tel que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule	X		

6) Groupes d'infractions aux règles relatives aux limiteurs de vitesse

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
1.	Annexe 27, partie A, article 6, paragraphe 1, point b) vii)	Limiteur de vitesse non installé	X		
2.		Limiteur de vitesse non conforme aux exigences techniques applicables		X	
3.		Limiteur de vitesse non installé par un atelier agréé			X
4.		Présence et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de falsifier les données du limiteur de vitesse, ou présence et/ou utilisation d'un limiteur de vitesse frauduleux	X		

7) Groupes d'infractions à la partie B, section 1, de la présente annexe

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
Formation et licence					
1.	Article 3	Transport de marchandises sans obligation de qualification initiale et/ou obligation de formation continue		X	
2.	Article 9 et appendice 27-B-1-2	Incapacité du conducteur de présenter une carte de qualification valable ou un permis de conduire muni du marquage requis par la législation nationale (ex.: document égaré, oublié, endommagé, illisible)			X

8) Groupes d'infractions aux exigences en matière de permis de conduire

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
1.	Annexe 27, partie A, article 6, paragraphe 1, point b) viii), et appendice 27-A-1-1	Transport de marchandises sans permis de conduire valable	X		
2.		Utilisation d'un permis de conduire endommagé, illisible ou non conforme au modèle commun			X

9) Groupes d'infractions aux règles relatives au transport de marchandises dangereuses par route

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
1.	Annexe 27, partie A, article 6, paragraphe 1, point b) vi), et appendice 27-A-1-1	Transport de marchandises dangereuses interdites au transport	X		
2.		Transport de marchandises dangereuses avec un moyen de confinement interdit ou non agréé, ce qui représente un danger pour les vies humaines et l'environnement dans une mesure telle que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule	X		
3.		Transport de marchandises dangereuses sans qu'il soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies humaines et l'environnement dans une mesure telle que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule	X		
4.		Fuite de substances dangereuses		X	
5.		Transport en vrac dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état		X	
6.		Transport dans un véhicule dépourvu d'un certificat d'agrément		X	
7.		Le véhicule n'est plus conforme aux normes d'agrément et présente un danger immédiat		X	

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
8.		Non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage du chargement		X	
9.		Non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis		X	
10.		Non-respect des dispositions limitant les quantités transportées par unité de transport, y compris des degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis		X	
11.		Absence d'informations relatives à la substance transportée permettant de déterminer le niveau de gravité de l'infraction (ex.: numéro ONU, désignation officielle de transport, groupe d'emballage)		X	
12.		Le conducteur ne détient pas de certificat de formation professionnelle en cours de validité		X	
13.		Utilisation de feu ou d'ampoules à nu		X	
14.		Non-respect de l'interdiction de fumer		X	
15.		Le véhicule n'est pas convenablement surveillé ou garé			X
16.		L'unité de transport est composée de plus d'une remorque/semi-remorque			X
17.		Le véhicule n'est plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat			X
18.		Le véhicule ne transporte pas d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits			X

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
19.		Le véhicule ne transporte pas les équipements prescrits dans l'ADR ou dans les consignes écrites			X
20.		Transport d'emballages contenant des colis, des CAV et de grands emballages endommagés, ou d'emballages vides, non nettoyés et endommagés.			X
21.		Transport de marchandises en colis dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état			X
22.		Des citernes ou des wagons-citernes (y compris vides et non nettoyés) n'ont pas été fermés convenablement			X
23.		Étiquetage, marquage ou placardage incorrect sur le véhicule et/ou le confinement			X
24.		Absence de consignes écrites conformes à l'ADR, ou présence de consignes écrites non pertinentes pour les marchandises transportées			X

- 10) Groupes d'infractions à la troisième partie, titre III, chapitre 2, du présent accord, sauf indication contraire

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			EPG	ITG	IG
Licence					
1.	Article 278, paragraphe 1, et appendice 27-A-1-1	Transport de marchandises sans licence valable (licence inexistante, falsifiée, retirée, périmée, etc.)	X		
2.	Article 278, paragraphe 3	Incapacité de l'entreprise de transport ou du conducteur à présenter à l'agent de contrôle une licence valable ou une copie certifiée conforme valable de celle-ci (licence ou copie certifiée conforme égarée, oubliée, endommagée, etc.)		X	
Attestation de conducteur					
3.	Annexe 27, partie A, article 6, paragraphe 1, point b) v)	Transport de marchandises sans attestation de conducteur valable (attestation de conducteur inexistante, falsifiée, retirée, périmée, etc.)		X	
4.	Annexe 27, partie A, article 6, paragraphe 1, point b) v)	Incapacité du conducteur ou de l'entreprise de transport routier de marchandises à présenter à l'agent de contrôle une attestation de conducteur valable, ou une copie certifiée conforme valable de celle-ci (attestation de conducteur ou copie certifiée conforme égarée, oubliée, endommagée, etc.)			X
Opérations de transport spécifiques autorisées au titre du présent accord					
5.	Article 277	Exécution d'un transport de cabotage ou d'autres opérations de transport non conformes aux dispositions législatives, réglementaires et administratives, y compris les limitations du nombre de trajets, en vigueur dans la Partie hôte.		X	

11) Groupes d'infractions aux règles relatives au transport d'animaux

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
1.	Annexe 27, partie A, article 6, paragraphe 1, point b) x)	Les séparations ne sont pas suffisamment solides pour supporter le poids des animaux		X	
2.		Utilisation de rampes de chargement ou de déchargement dont les surfaces sont glissantes, qui ne disposent pas de protections latérales ou dont la pente est trop forte			X
3.		Utilisation de plateformes de levage ou d'étages supérieurs ne disposant pas de barrières de sécurité empêchant les animaux de tomber ou de s'échapper lors des opérations de chargement et de déchargement			X
4.		Moyen de transport non agréé pour les longs trajets ou non agréé pour le type d'animaux transportés			X
5.		Transport sans documentation requise, carnet de route, autorisation de transporteur ou attestation de compétence en cours de validité			X

12) Groupes d'infractions aux lois applicables aux obligations contractuelles

	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
1.	Annexe 27, partie A, article 6, paragraphe 1, point b) xii)	Violation de la loi applicable aux obligations contractuelles		X	

Niveaux de gravité des infractions graves

- 1) Les niveaux de gravité des infractions sont les suivants: infraction grave (IG), infraction très grave (ITG) et infractions les plus graves (ILPG).
- 2) Les infractions graves et très graves, lorsqu'elles sont commises à plusieurs reprises par le même transporteur, sont considérées comme plus graves par les autorités compétentes de la Partie d'établissement. Lors du calcul de la fréquence d'occurrence d'infractions répétées, les autorités compétentes de la Partie d'établissement tiennent compte des éléments suivants:
 - la gravité des infractions (IG ou ITG);
 - la période (au moins une année glissante à compter de la date d'un contrôle);
 - le nombre de véhicules affectés aux activités de transport dont le gestionnaire de transport assure la gestion (moyenne annuelle).
- 3) Compte tenu du risque que les infractions graves peuvent représenter pour la sécurité routière, la fréquence maximale d'occurrence au-delà de laquelle ces infractions sont considérées comme plus graves est établie comme suit:
 - trois IG par véhicule et par an = une ITG;
 - trois ITG par véhicule et par an = ouverture d'une procédure nationale d'appréciation de l'honorabilité.

- 4) Le nombre d'infractions relevées par véhicule et par an est un chiffre moyen calculé en divisant le nombre total de toutes les infractions du même niveau de gravité (IG ou ITG) par le nombre moyen de véhicules utilisés au cours de l'année. La formule de la fréquence prévoit un seuil maximal pour l'occurrence des infractions graves au-delà duquel elles sont considérées comme plus graves. Les autorités compétentes des Parties peuvent fixer des seuils plus rigoureux, selon les modalités prévues dans leur procédure administrative nationale d'appréciation de l'honorabilité.

PARTIE I

LISTE DES MATIÈRES

VISÉES À L'ARTICLE 8 DE LA PARTIE A DE LA PRÉSENTE ANNEXE

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation officielle de l'aptitude professionnelle par les Parties doivent porter au moins sur les matières visées dans la présente liste. Dans ces matières, les candidats transporteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour assurer la gestion d'une entreprise de transport.

Le niveau minimal des connaissances, tel qu'il est indiqué ci-après, ne peut pas être inférieur au niveau de connaissance atteint lors de la scolarité obligatoire complétée soit par une formation professionnelle et une formation technique complémentaire, soit par une formation technique scolaire ou autre, de niveau secondaire.

A. Éléments de droit civil

Le candidat doit notamment:

- a) connaître les principaux types de contrats en usage dans les activités de transport par route ainsi que les droits et obligations qui en découlent;
- b) être capable de négocier un contrat de transport légalement valide, notamment en ce qui concerne les conditions de transport;

- c) pouvoir analyser une réclamation du commettant du candidat concernant des dommages résultant soit de pertes ou d'avaries survenues à la marchandise en cours de transport soit du retard à la livraison, ainsi que les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle; et
- d) connaître les règles et obligations découlant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) établie à Genève le 19 mai 1956.

B. Éléments de droit commercial

Le candidat doit notamment:

- a) connaître les conditions et formalités prévues pour exercer le commerce, les obligations générales qui incombent aux transporteurs (immatriculation, livres de commerce, etc.), et les conséquences de la faillite; et
- b) avoir des connaissances appropriées des diverses formes de sociétés commerciales ainsi que de leurs règles de constitution et de fonctionnement.

C. Éléments de droit social

Le candidat doit notamment connaître:

- a) le rôle et le fonctionnement des différentes institutions sociales intervenant dans le secteur du transport par route (syndicats, comités d'entreprises, délégués du personnel, inspecteurs du travail, etc.);

- b) les obligations des employeurs en matière de sécurité sociale;
- c) les règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories de travailleurs des entreprises de transport par route (forme des contrats, obligations des Parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, rupture du contrat, etc.);
- d) les règles applicables en matière de temps de conduite, de temps de repos et de temps de travail, ainsi que les modalités pratiques d'application de ces dispositions, et
- e) les règles applicables à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs établies à la partie B, section 1, de la présente annexe.

D. Éléments de droit fiscal

Le candidat doit notamment connaître les règles relatives:

- a) à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport;
- b) à la taxe de circulation des véhicules;
- c) aux taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route ainsi qu'aux péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures; et
- d) aux impôts sur le revenu.

E. Gestion commerciale et financière

Le candidat doit notamment:

- a) connaître les dispositions légales et pratiques concernant l'utilisation des chèques, des lettres de change, des billets à ordre, des cartes de crédit et des autres moyens ou méthodes de paiement;
- b) connaître les différentes formes de crédits (bancaires, documentaires, cautionnement, hypothèques, crédit-bail, location, affacturage, etc.), ainsi que les charges et les obligations qui en découlent;
- c) savoir ce qu'est un bilan, comment il se présente et pouvoir l'interpréter;
- d) pouvoir lire et interpréter un compte de résultat;
- e) pouvoir analyser la situation financière et la rentabilité de l'entreprise, notamment sur la base de ratios financiers;
- f) pouvoir préparer un budget;
- g) connaître les différents éléments du prix de revient de son entreprise (coûts fixes, coûts variables, fonds d'exploitation, amortissements, etc.) et pouvoir calculer les coûts par véhicule, au kilomètre, au voyage ou à la tonne;
- h) pouvoir réaliser un organigramme relatif à l'ensemble du personnel de l'entreprise et organiser des plans de travail, etc.;

- i) connaître les principes du marketing, de la publicité, des relations publiques, y compris de la promotion des ventes des services de transport et de l'élaboration de fichiers clients, etc.;
- j) connaître les différents types d'assurances propres aux transports par route (assurances de responsabilité, assurances dommages accidentels/sur la vie, assurances dommages, assurances des bagages), ainsi que les garanties et les obligations qui en découlent;
- k) connaître les applications télématiques dans le domaine du transport routier;
- l) pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport de marchandises par route, et connaître la signification et les effets des Incoterms; et
- m) connaître les différentes catégories d'auxiliaires de transport, leur rôle, leurs fonctions et leur statut éventuel.

F. Accès au marché

Le candidat doit notamment connaître:

- a) les réglementations professionnelles régissant les transports par route pour le compte de tiers, la location de véhicules industriels et la sous-traitance, et notamment les règles relatives à l'organisation officielle de la profession, à son accès, aux autorisations pour les transports par route, aux contrôles et aux sanctions;
- b) les réglementations relatives à la création d'une entreprise de transport par route;

- c) les différents documents requis pour l'exécution des services de transport par route et pouvoir mettre en place des procédés de vérification pour assurer la présence, tant dans l'entreprise qu'à bord des véhicules, des documents conformes se rapportant à chaque transport effectué, notamment les documents relatifs au véhicule, au chauffeur, à la marchandise ou aux bagages;
- d) les règles relatives à l'organisation du marché des transports de marchandises par route, aux bureaux de fret, et à la logistique; et
- e) les formalités lors du passage des frontières, le rôle et la portée des documents T et des carnets TIR, ainsi que les obligations et responsabilités qui découlent de leur utilisation.

G. Normes et exploitation techniques

Le candidat doit notamment:

- a) connaître les règles relatives aux poids et aux dimensions des véhicules dans les Parties, ainsi que les procédures à suivre en cas de chargements exceptionnels dérogeant à ces règles;
- b) pouvoir choisir, en fonction des besoins de l'entreprise, les véhicules ainsi que leurs éléments (châssis, moteurs, organes de transmission, systèmes de freinage, etc.);
- c) connaître les formalités relatives à la réception, l'immatriculation et le contrôle technique de ces véhicules;

- d) pouvoir prendre en compte les mesures à prendre pour lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur ainsi que contre le bruit;
- e) pouvoir établir des plans d'entretien périodique des véhicules et de leur équipement;
- f) connaître les différents types d'engins de manutention et de chargement (rayons, conteneurs, palettes, etc.) et pouvoir mettre en place des procédures et donner des consignes concernant le chargement et le déchargement des marchandises (répartition de la charge, gerbage, arrimage, calage, etc.);
- g) connaître les différentes techniques du transport combiné par ferroutage ou transroulage;
- h) pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des règles relatives au transport de marchandises dangereuses et de déchets;
- i) pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des règles relatives au transport de denrées périssables, notamment celles qui découlent de l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), fait à Genève le 1^{er} septembre 1970; et
- j) pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des réglementations relatives au transport des animaux vivants.

H. Sécurité routière

Le candidat doit notamment:

- a) connaître les qualifications requises du personnel de conduite (permis de conduire, certificats médicaux, attestations de capacité, etc.);
- b) pouvoir prendre les mesures nécessaires pour veiller au respect par les conducteurs des règles, des interdictions et des restrictions en matière de circulation en vigueur dans les Parties (limitations de vitesse, priorités, arrêt et stationnement, emploi des feux, signalisation routière, etc.);
- c) pouvoir élaborer des consignes destinées aux conducteurs pour vérifier le respect des normes de sécurité relatives à l'état des véhicules, de leur équipement et de leur chargement et concernant les mesures préventives qu'il convient de prendre;
- d) pouvoir instituer des procédures à suivre en cas d'accident et mettre en œuvre des procédures appropriées pour éviter la répétition d'accidents ou d'infractions routières graves; et
- e) pouvoir mettre en œuvre les procédures pour un arrimage sans risque des marchandises et connaître les techniques correspondantes.

PARTIE II

ORGANISATION DE L'EXAMEN

1. Les Parties organiseront un examen écrit obligatoire qu'elles peuvent compléter par un examen oral facultatif pour vérifier si les candidats transporteurs routiers de marchandises possèdent le niveau de connaissances requis dans les matières énumérées dans la partie I et, en particulier, la capacité à utiliser les outils et les techniques correspondant à ces matières et à accomplir les tâches d'exécution et de coordination prévues.
 - a) L'examen écrit obligatoire comportera deux épreuves, à savoir:
 - i) des questions écrites sous la forme soit d'un questionnaire à choix multiple (quatre réponses possibles), soit d'un questionnaire à réponses directes, soit d'une combinaison des deux systèmes; et
 - ii) des exercices écrits/études de cas.

La durée minimale de chaque épreuve sera de deux heures.

- b) Lorsqu'un examen oral est organisé, les Parties peuvent subordonner la participation à cet examen à la réussite de l'examen écrit.

2. Dans la mesure où les Parties organisent également un examen oral, elles doivent prévoir, pour chacune des trois épreuves, une pondération des points qui ne peut être inférieure à 25 % ni supérieure à 40 % du total des points à attribuer.

Dans la mesure où les Parties organisent seulement un examen écrit, elles doivent prévoir, pour chaque épreuve, une pondération des points qui ne peut être inférieure à 40 % ni supérieure à 60 % du total des points à attribuer.

3. Pour l'ensemble des épreuves, les candidats doivent obtenir une moyenne de 60 % au moins du total des points à attribuer sans que le pourcentage des points obtenus dans chaque épreuve ne puisse être inférieur à 50 % des points possibles. Une Partie peut, uniquement pour une épreuve, réduire le pourcentage de 50 % à 40 %.

PARTIE A
MODÈLE DE LICENCE POUR MUNICI-
P
A
L
I
T
E
E
C
O
M
M
U
N
A
U
T
É
E
U
R
O
P
É
E
N
N
E

a)

(Papier cellulosique de couleur bleu clair Pantone 290,
ou aussi proche que possible de cette couleur, au format DIN A4, 100 g/m² ou plus)

(Première page de la licence)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

Signe distinctif de
l'État membre⁽¹⁾ qui délivre la licence

Dénomination de l'autorité ou de
l'organisme compétent

LICENCE N° ...

ou

COPIE CERTIFIÉE CONFORME N° ...

pour le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui

La présente licence autorise⁽²⁾

à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui tels que définis dans le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 (JO UE L 300 du 14.11.2009, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>) établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route et conformément aux dispositions générales de la présente licence.

Observations particulières:

La présente licence est valable du au

Délivrée à, le

(3)

- (1) Les signes distinctifs des États membres sont les suivants: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (MT) Malte, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal, (RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède.
- (2) Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.
- (3) Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme compétent qui délivre la licence.

b)

(Seconde page de la licence)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La présente licence est délivrée en vertu du règlement (CE) n° 1072/2009.

Elle autorise son titulaire à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les objets effectués sur le territoire de la Communauté et, le cas échéant, dans les conditions qu'elle fixe, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui:

- dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,
- au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,
- entre pays tiers traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres, ainsi que les déplacements à vide en relation avec ces transports.

Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, la présente licence est valable pour le trajet effectué sur le territoire de la Communauté. Elle n'est valable dans l'État membre de chargement ou de déchargement qu'après la conclusion de l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers en question conformément au règlement (CE) n° 1072/2009.

La licence est personnelle et ne peut être transférée à un tiers.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente de l'État membre qui l'a délivrée lorsque le titulaire a notamment:

- omis de respecter toutes les conditions auxquelles l'utilisation de la licence était soumise,
- fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de la licence.

L'original de la licence doit être conservé par l'entreprise de transport.

Une copie certifiée conforme de la licence doit être conservée à bord du véhicule⁽¹⁾. Elle doit, dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, accompagner le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble des véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque ne sont pas immatriculées ou admises à la circulation au nom du titulaire de la licence ou qu'elles sont immatriculées ou admises à la circulation dans un autre État.

La licence doit être présentée à la demande des agents chargés du contrôle.

Le titulaire est tenu de respecter sur le territoire de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

⁽¹⁾ Par "véhicule", on entend un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, destinés exclusivement au transport de marchandises.

PARTIE B

MODÈLE DE LICENCE POUR LE ROYAUME-UNI, EN CE QUI CONCERNE GIBRALTAR

Licence du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, pour la Communauté

a)

(Papier cellulosique de couleur bleu clair Pantone au format DIN A4, 100 g/m² ou plus)

(Première page de la licence)

(Texte en anglais)

ROYAUME-UNI, EN CE QUI CONCERNE GIBRALTAR	NOM DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE DU ROYAUME-UNI, EN CE QUI CONCERNE GIBRALTAR ⁽¹⁾
---	---

NUMÉRO DE LICENCE:

ou

COPIE CERTIFIÉE CONFORME N°:

pour le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui

La présente licence autorise⁽²⁾

à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire d'un État membre, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui tels que définis dans le règlement (CE) n° 1072/2009⁽³⁾.

Observations particulières:	
.....	
La présente licence est valable du	au
Délivrée à	le
	

(1) Autorité compétente du territoire pour laquelle le certificat est délivré.

(2) Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

(3) Règlement (CE) n° 1072/2009, tel qu'il est inclus dans le droit britannique, en ce qui concerne Gibraltar, par l'article 6 de la loi de 2019 (sur le retrait) de Gibraltar de l'Union européenne (Gibraltar European Union (Withdrawal) Act 2019), et tel qu'il a été modifié par les règlements adoptés en vertu de l'article 11 de ladite loi.

b)

(Seconde page de la licence)

(Texte en anglais)

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La présente licence est délivrée en vertu du règlement (CE) n° 1072/2009⁽¹⁾.

Elle autorise son titulaire à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire d'un État membre, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui autorisés par tout accord international entre le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, et l'Union européenne ou un État membre.

La licence est personnelle et ne peut être transférée à un tiers.

Elle peut être retirée par le "Driver and Vehicle Licensing Department" (service d'octroi des permis de conduire et des licences de véhicule du ministère des transports, de la circulation et des services techniques du gouvernement de Gibraltar), par exemple lorsque le titulaire a :

- omis de respecter toutes les conditions auxquelles l'utilisation de la licence était soumise,
- fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de la licence.

L'original de la licence doit être conservé par l'entreprise de transport.

Une copie certifiée conforme de la licence doit être conservée à bord du véhicule⁽²⁾. Elle doit, dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, accompagner le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble des véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque ne sont pas immatriculées ou admises à la circulation au nom du titulaire de la licence ou qu'elles sont immatriculées ou admises à la circulation dans un autre État.

La licence doit être présentée à la demande des agents chargés du contrôle.

Le titulaire est tenu de respecter sur le territoire de Gibraltar ou de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

-
- ⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1072/2009 tel qu'il est inclus dans le droit du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, par l'article 6 de la loi de 2019 (sur le retrait) de Gibraltar de l'Union européenne (Gibraltar European Union (Withdrawal) Act 2019), et tel qu'il a été modifié par les règlements adoptés en vertu de l'article 11 de ladite loi.
- ⁽²⁾ Par "véhicule", on entend un véhicule à moteur immatriculé à Gibraltar ou dans un État membre ou un ensemble de véhicules à moteur couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé à Gibraltar ou dans un État membre, destinés exclusivement au transport de marchandises.

ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ DE LA LICENCE

La licence doit comporter au moins deux des éléments de sécurité suivants:

- hologramme;
- fibres spéciales dans le papier, qui deviennent visibles sous exposition aux UV;
- au moins une ligne en micro-impression (visible uniquement à la loupe et ne pouvant être reproduite par photocopie);
- caractères, symboles ou motifs tactiles;
- double numérotation: numéro de série de la licence, de la copie certifiée conforme de celle-ci ainsi que, dans chaque cas, le numéro de délivrance;
- fond de sécurité constitué d'un motif guilloché fin et d'une impression irisée.

Partie 1

Données figurant dans les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier
et conditions d'accès à ces données

1. Les registres électroniques nationaux visés à l'article 13, paragraphe 1, de la partie A de la présente annexe contiennent au moins les données suivantes:
 - a) le nom et la forme juridique de l'entreprise de transport routier;
 - b) l'adresse de son établissement;
 - c) les noms des gestionnaires de transport désignés comme répondant aux exigences d'honorabilité et d'aptitude professionnelle énoncées à l'article 3 de la partie A de la présente annexe ou, le cas échéant, le nom d'un représentant légal;
 - d) le type d'autorisation, le nombre de véhicules qu'elle couvre et, le cas échéant, le numéro de série de la licence visée à l'article 278, paragraphe 1, du présent accord et celui des copies certifiées conformes;
 - e) le nombre, la catégorie et le type d'infractions graves visées à la partie A, article 6, paragraphe 2, de la présente annexe qui ont donné lieu à une condamnation ou à une sanction au cours des deux dernières années;

- f) le nom de toute personne déclarée inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise, tant que l'honorabilité de cette personne n'a pas été rétablie en vertu de la partie A, article 6, paragraphe 4, de la présente annexe, et les mesures de réhabilitation applicables;
- g) les numéros d'immatriculation des véhicules dont disposent les entreprises en vertu de l'article 5, point f), de la partie A de la présente annexe; et
- h) le niveau de risque de l'entreprise en vertu du droit et/ou des procédures applicables sur le territoire de chaque Partie.

2. Les données visées au paragraphe 1, points a) à d), sont accessibles au public, conformément aux dispositions pertinentes de la législation sur la protection des données à caractère personnel applicable sur le territoire de chaque Partie.

Les autorités compétentes de chaque partie peuvent décider de conserver les données visées au paragraphe 1, points e) à h), dans des registres distincts. En pareils cas, les données visées aux points e) et f) du paragraphe 1 sont mises à disposition sur demande ou directement accessibles pour l'ensemble des autorités compétentes de la Partie concernée. Les informations demandées sont fournies dans les cinq jours ouvrables qui suivent la réception de la demande.

Les données visées au paragraphe 1, points g) et h), sont mises à la disposition des autorités compétentes lors des contrôles routiers.

Les données visées au paragraphe 1, points e) à h), 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 au secret.

3. Les données concernant une entreprise dont l'autorisation a été suspendue ou retirée sont conservées dans le registre électronique national pendant un délai de deux ans suivant l'expiration de la suspension ou du retrait de la licence et sont ensuite immédiatement supprimées.

Les données concernant toute personne déclarée inapte à exercer la profession de transporteur routier sont conservées dans le registre électronique national tant que l'honorabilité de cette personne n'a pas été rétablie conformément à la partie A, article 6, paragraphe 4, de la présente annexe. Lorsque cette mesure de réhabilitation ou toute autre mesure ayant un effet équivalent est intervenue, les données sont immédiatement supprimées.

Les données visées aux premier et second alinéas précisent les raisons qui ont motivé la suspension ou le retrait des autorisations ou la déclaration d'inaptitude, selon le cas, et la durée de ces mesures.

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

Partie 2

Exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national des entreprises de transport routier

1. Les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans les registres électroniques nationaux établis par les autorités compétentes de chaque partie conformément à la partie A, article 13, de la présente annexe sont celles énoncées dans l'annexe de la décision 2009/992/UE de la Commission¹ et à l'article 1^{er} de la décision d'exécution (UE) 2024/2164 de la Commission², telles qu'elles ont été adaptées par les paragraphes suivants.
2. Aux fins du présent appendice, les adaptations suivantes de l'annexe de la décision 2009/992/UE s'appliquent:
 - a) la référence à l'"État membre" est remplacée par une référence au "pays"³;
 - b) les références à la "licence communautaire" sont remplacées par des références à la "licence visée à l'article 278, paragraphe 1, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";

¹ Décision 2009/992/UE de la Commission du 17 décembre 2009 concernant les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national des entreprises de transport routier (JO UE L 339 du 22.12.2009, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

² Décision d'exécution (UE) 2024/2164 de la Commission du 11 juillet 2024 concernant les exigences minimales relatives aux données des véhicules loués qui doivent figurer dans le registre électronique national des entreprises de transport routier (JO UE L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ On entend par "pays" un État membre pour l'Union, et, en ce qui concerne Gibraltar, le territoire de Gibraltar pour le Royaume-Uni.

- c) dans le cas du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, les champs suivants ne sont pas requis: "Nombre de personnes ayant un emploi" et "Niveau de risque";
 - d) la référence à "l'article 16, paragraphe 2, point c), du règlement (CE) n° 1071/2009" est remplacée par une référence à "l'annexe 27, appendice 27-1-1-5, partie 1, point c), de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
3. Aux fins du présent appendice, dans le cas du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, l'objet des données "Pays d'immatriculation du véhicule" visé à l'article 1^{er} de la décision d'exécution (UE) 2024/2164 est, par défaut, "GI".

Partie 3

Modalités de l'échange d'informations visé à l'article 14, paragraphes 3 et 4, de la partie A de la présente annexe

1. Le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, et les États membres de l'Union utilisent le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), établi par le règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission⁴, pour l'échange d'informations visé à l'article 14, paragraphes 3 et 4, de la partie A, de la présente annexe.
2. Le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, assure l'interconnexion de son registre électronique national à l'ERRU conformément aux procédures et aux exigences techniques énoncées dans le règlement (UE) 2016/480 moyennant les adaptations prévues dans la partie 4 du présent appendice.

⁴ Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1^{er} avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) n° 1213/2010 (JO UE L 87 du 2.4.2016, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Chaque Partie veille à ce que le traitement des données à caractère personnel dans le cadre du présent appendice soit effectué uniquement aux fins de vérifier le respect du chapitre 2 du titre III de la troisième partie du présent accord et de la présente annexe.
4. Le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, et chaque État membre de l'Union désignent un point de contact ERRU responsable de l'échange d'informations d'avec l'autre Partie en ce qui concerne l'application du présent appendice.

Partie 4

Adaptations des spécifications techniques de l'ERRU

Aux fins du présent appendice, les adaptations suivantes du règlement (UE) 2016/480 s'appliquent:

1. Les références à l'"État membre" s'entendent dans tous les cas comme faites au "pays"⁵ et les références aux "États membres" s'entendent dans tous les cas comme faites aux "pays"⁶.
2. Les références au "présent règlement", quelles que soient leur emplacement, aux "annexes I à VII du présent règlement" et à l'"annexe VIII du présent règlement" s'entendent comme faites à l'"annexe 27, appendice 27-A-1-5, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".

⁵ On entend par "pays" un État membre pour l'Union et, le territoire de Gibraltar pour le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar.

⁶ On entend par "pays" à la fois les États membres et, pour le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, le territoire de Gibraltar.

3. Les références à la "licence communautaire", quelles que soient leur emplacement, s'entendent comme faites à la "licence visée à l'article 278, paragraphe 1, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
4. Aux articles 1^{er} à 3, les références à "l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009" et à "l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1071/2009" sont remplacées par des références à "l'appendice 27-A-1-5 de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
5. À l'article 2, la référence à "l'article 2 du règlement (CE) n° 1071/2009" est remplacée par une référence à "l'annexe 27, partie A, article 2, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
6. À l'article 2, point e), la référence à "l'article 8, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1071/2009" est remplacée par une référence à "l'article 280, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
7. Les articles 6 et 7 ne sont pas applicables aux fins du présent appendice.
8. À l'annexe II, point 1.3:
 - a) les termes "niveau de risque et fourchette de notation des risques" sont remplacés par "fourchette de notation des risques";
 - b) la référence au "nombre de salariés" est supprimée.

9. Dans l'appendice de l'annexe III,
- a) les champs suivants ne figurent pas dans un message "Réponse à une demande de vérification des données de l'entreprise de transport" : "Nombre de personnes ayant un emploi" et "Niveau de risque";
 - b) les termes "à l'annexe IV du règlement (CE) n° 1071/2009 et à l'annexe I du règlement (UE) 2016/403 de la Commission" sont remplacés par "à l'appendice 27-A-1-1 et l'appendice 27-A-1-1 *bis* de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
10. À l'annexe VIII, section 1, la référence à "l'article 11, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1071/2009" est remplacée par une référence à "l'annexe 27, partie A, article 12, paragraphe 2, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".

11. À l'annexe VIII, section 2.1, les termes "dans la directive 2006/22/CE ou dans le règlement (CE) n° 1071/2009" sont remplacés par "dans l'appendice 27-A-1-1 et l'appendice 27-A-1-1 *bis* de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".

Partie 5

Suspension de la connexion du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, à l'ERRU

L'Union peut suspendre l'accès du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, à l'ERRU si le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, cesse de remplir les conditions énoncées dans le présent appendice.

PARTIE B

EXIGENCES APPLICABLES AUX CONDUCTEURS PARTICIPANT AU TRANSPORT DE MARCHANDISES CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 280 DU PRÉSENT ACCORD

SECTION 1

CERTIFICAT D'APTITUDE PROFESSIONNELLE

ARTICLE 1

Champ d'application

La présente section s'applique à l'activité de conduite exercée par toute personne employée ou utilisée par un transporteur routier d'une Partie effectuant des trajets visés à l'article 276 ou 277 du présent accord et utilisant des véhicules pour lesquels un permis de conduire des catégories C1, C1+E, C ou C+E, ou un permis reconnu comme équivalent par le comité spécialisé chargé de l'économie et du commerce, est requis.

ARTICLE 2

Dérogations

Le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) n'est pas requis pour les conducteurs de véhicules:

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h;
- b) affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers, des forces responsables du maintien de l'ordre public et des services de transport d'urgence en ambulance, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services;
- c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- d) utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
- e) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à l'utilisation par les conducteurs dans l'exercice de leur métier, à condition que la conduite de ces véhicules ne représente pas l'activité principale des conducteurs; ou
- f) utilisés ou loués sans conducteur par des entreprises agricoles, horticoles, forestières, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur propre activité entrepreneuriale, sauf si la conduite fait partie de l'activité principale du conducteur ou si la conduite dépasse une distance fixée par le droit national par rapport à la base de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou le prend en leasing.

ARTICLE 3

Qualification et formation

1. L'activité de conduite telle qu'elle est définie à l'article 1^{er} est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. À cette fin, les Parties prévoient:

a) un système de qualification initiale correspondant à l'une des options suivantes:

i) option comportant à la fois la fréquentation de cours et un examen

Conformément à la section 2, point 2.1, de l'appendice 27-B-1-1, ce type de qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours pendant une durée déterminée. Elle est clôturée par un examen. En cas de réussite de cet examen, elle est sanctionnée par le CAP prévu à l'article 6, paragraphe 1, point a).

ii) option comportant uniquement des examens

Conformément à la section 2, point 2.2, de l'appendice 27-B-1-1, ce type de qualification initiale ne comporte pas la fréquentation obligatoire de cours, mais seulement des examens théoriques et pratiques. En cas de réussite de ces examens, elle est sanctionnée par le CAP prévu à l'article 6, paragraphe 1, point b).

Toutefois, une Partie peut autoriser un conducteur à conduire sur son territoire avant d'avoir obtenu le CAP, lorsqu'il est engagé dans une formation professionnelle nationale d'au moins six mois, pendant une période maximale de trois ans. Dans le cadre de cette formation professionnelle, les examens visés aux points i) et ii) du présent point peuvent être effectués par étapes; et

- b) un système de formation continue.

Conformément à la section 4 de l'appendice 27-B-1-1, la formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours. Elle est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 8, paragraphe 1.

2. Une Partie peut également prévoir un système de qualification initiale accélérée afin qu'un conducteur puisse conduire dans les cas visés à l'article 5, paragraphe 2, points a, ii) et b).

Conformément à la section 3 de l'appendice 27-B-1-1, la qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours. Elle est clôturée par un examen. En cas de réussite de cet examen, elle est sanctionnée par le CAP prévu à l'article 6, paragraphe 2.

3. Une Partie peut dispenser les conducteurs qui ont obtenu le certificat d'aptitude professionnelle prévu à la partie A des examens visés au paragraphe 1, points a) i) et ii), et au paragraphe 2 du présent article dans les matières couvertes par l'examen prévu dans cette partie de la présente annexe et, le cas échéant, de la fréquentation de la partie des cours correspondant à ces matières.

ARTICLE 4

Droits acquis

Les conducteurs titulaires d'un permis de catégorie C1, C1+E, C ou C+E, ou d'un permis reconnu comme équivalent par le comité spécialisé chargé de l'économie et du commerce, délivré au plus tard le 10 septembre 2009, sont exemptés de l'obligation d'obtenir une qualification initiale.

ARTICLE 5

Qualification initiale

1. L'accès à la qualification initiale ne nécessite pas l'acquisition préalable du permis de conduire correspondant.
2. Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de marchandises peuvent conduire:
 - a) à partir de l'âge de dix-huit ans:
 - i) un véhicule des catégories de permis de conduire C et C+E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1; et
 - ii) un véhicule des catégories de permis de conduire C1 et C1+E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2;
 - b) à partir de l'âge de vingt-et-un ans un véhicule des catégories de permis de conduire C et C+E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.
3. Sans préjudice des limites d'âge fixées au paragraphe 2, les conducteurs effectuant des transports de marchandises titulaires du CAP visé à l'article 6 pour l'une des catégories de véhicules prévues au paragraphe 2 du présent article sont dispensés d'obtenir un tel CAP pour une autre des catégories de véhicules prévues audit paragraphe.

4. Les conducteurs effectuant des transports de marchandises qui élargissent ou modifient leurs activités pour effectuer du transport de voyageurs, ou inversement, et qui sont titulaires du CAP visé à l'article 6 ne doivent plus refaire les parties communes à la qualification initiale, mais uniquement les parties spécifiques à la nouvelle qualification.

ARTICLE 6

CAP attestant de la qualification initiale

1. CAP attestant d'une qualification initiale

a) CAP délivré sur la base de la fréquentation de cours et d'un examen

Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point a) i), les Parties imposent au candidat conducteur la fréquentation de cours dans un centre de formation agréé par les autorités compétentes conformément à la section 5 de l'appendice 27-B-1-1, ci-après dénommé "centre de formation agréé". Ces cours portent sur toutes les matières visées à la section 1 de l'appendice 27-B-1-1.

Cette formation est clôturée par la réussite de l'examen prévu à la section 2, point 2.1, de l'appendice 27-B-1-1. Cet examen est organisé par les autorités compétentes des Parties ou par une entité désignée par celles-ci et sert à vérifier si, pour les matières susmentionnées, le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à la section 1 de l'appendice 27-B-1-1. Lesdites autorités ou entités supervisent l'examen et délivrent aux conducteurs un CAP attestant d'une qualification initiale après leur réussite.

b) CAP délivré sur la base d'examens

Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point a) ii), les Parties exigent des candidats conducteurs qu'ils passent les examens théoriques et pratiques visés à la section 2, point 2.2, de l'appendice 27-B-1-1. Ces examens sont organisés par les autorités compétentes des Parties ou par une entité désignée par celles-ci et servent à vérifier si, pour les matières susmentionnées, le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à la section 1 de l'appendice 27-B-1-1. Lesdites autorités ou entités supervisent les examens et délivrent aux conducteurs un CAP attestant d'une qualification initiale après leur réussite.

2. CAP attestant d'une qualification initiale accélérée

Conformément à l'article 3, paragraphe 2, les Parties imposent aux candidats conducteurs la fréquentation de cours dans un centre de formation agréé. Ces cours portent sur toutes les matières visées à la section 1 de l'appendice 27-B-1-1.

Cette formation est clôturée par l'examen prévu à la section 3 de l'appendice 27-B-1-1. Cet examen est organisé par les autorités compétentes des Parties ou par une entité désignée par celles-ci et sert à vérifier si, pour les matières susmentionnées, le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à la section 1 de l'appendice 27-B-1-1. Lesdites autorités ou entités supervisent les examens et délivrent aux conducteurs un CAP attestant d'une qualification accélérée initiale après leur réussite.

ARTICLE 7

Formation continue

La formation continue consiste en une formation permettant aux titulaires d'un CAP de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur fonction, en mettant en particulier l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail, et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement.

Cette formation doit être organisée par un centre de formation agréé, conformément à la section 5 de l'appendice 27-B-1-1. La formation comprend un enseignement en classe, une formation pratique et, le cas échéant, une formation au moyen de technologies de l'information et de la communication (TIC) ou sur des simulateurs haut de gamme. Si un conducteur est engagé dans une nouvelle entreprise, la formation continue déjà effectuée doit être prise en considération.

La formation continue est conçue pour développer et réviser certaines des matières visées à la section 1 de l'appendice 27-B-1-1. Elle couvre un large éventail de matières et comprend toujours au moins une matière liée à la sécurité routière. Les matières de la formation tiennent compte des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et prennent en considération, dans la mesure du possible, les besoins de formation particuliers du conducteur.

ARTICLE 8

CAP attestant de la formation continue

1. À l'issue de la formation continue visée à l'article 7, les autorités compétentes des Parties ou le centre de formation agréé délivrent au conducteur un CAP attestant de la formation continue.
2. Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:
 - a) les titulaires du CAP visés à l'article 6, dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du CAP; et
 - b) les conducteurs visés à l'article 4, dans les cinq ans à compter du 10 septembre 2009.

Une Partie peut réduire ou prolonger les périodes visées au point a) ou b) d'un maximum de deux ans.

3. Le conducteur ayant accompli la première formation continue visée au paragraphe 2 du présent article suit une formation continue tous les cinq ans, avant la fin de la période de validité du CAP attestant de la formation continue.
4. Les titulaires du CAP visé à l'article 6 ou du CAP visé au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les conducteurs visés à l'article 4 qui ont arrêté l'exercice de la profession et ne satisfont pas aux exigences des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, suivent une formation continue avant de reprendre l'exercice de la profession.

5. Les conducteurs effectuant des transports de marchandises par route ayant suivi une formation continue pour l'une des catégories de permis prévues à l'article 5, paragraphe 2, sont dispensés de suivre une formation continue pour une autre des catégories prévues audit paragraphe.

ARTICLE 9

Application

Les autorités compétentes d'une Partie apposent directement sur le permis de conduire (permis) du conducteur, à côté des catégories de permis correspondantes, un signe distinctif attestant la possession d'un CAP et indiquant la date d'expiration, ou introduisent une carte spéciale de qualification de conducteur qui devrait être établie conformément au modèle reproduit à l'appendice 27-B-1-2. Tout autre modèle peut être acceptable à condition qu'il soit reconnu comme équivalent par le comité spécialisé chargé de l'économie et du commerce. La carte de qualification de conducteur ou tout document équivalent tel que visé ci-dessus délivré par les autorités compétentes d'une Partie est reconnu par l'autre Partie aux fins de la présente section.

Les conducteurs doivent être en mesure de présenter, à la demande de tout agent chargé du contrôle, un permis de conduire (permis) ou une carte de qualification de conducteur spécifique ou un document équivalent portant le signe distinctif confirmant la possession d'un CAP.

EXIGENCES MINIMALES POUR LA QUALIFICATION ET LA FORMATION

Pour assurer une harmonisation aussi large que possible des règles régissant le transport de marchandises par route relevant des articles 276 et 277 du présent accord, les exigences minimales pour la qualification et la formation des conducteurs ainsi que pour l'agrément des centres de formation sont établies dans les sections 1 à 5 du présent appendice. Tout autre contenu lié à cette qualification ou à cette formation peut être acceptable à condition qu'il soit considéré comme équivalent par le comité spécialisé chargé de l'économie et du commerce.

SECTION 1

LISTE DES MATIÈRES

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation de la qualification initiale et de la formation continue du conducteur par les Parties doivent porter au moins sur les matières visées dans la présente liste. Les candidats conducteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour conduire en toute sécurité les véhicules de la catégorie de permis concernée. Le niveau minimal des connaissances ne peut être inférieur au niveau atteint lors de la scolarité obligatoire, complétée par une formation professionnelle.

1. Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité

1.1. Objectif: connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation:

courbes de couples, de puissance et de consommation spécifique d'un moteur, zone d'utilisation optimale du compte-tours, diagrammes de recouvrement de rapports de boîtes de vitesse.

- 1.2. Objectif: connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements:

limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance, utilisation de dispositifs électroniques et mécaniques tels que le programme électronique de stabilité (ESP), les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), le système de freinage antiblocage (ABS), les systèmes de contrôle de traction (TCS) et les systèmes de surveillance des véhicules (IVMS) et d'autres dispositifs d'aide à la conduite ou d'automation dont l'utilisation a été approuvée.

- 1.3. Objectif: pouvoir optimiser la consommation de carburant:

optimisation de la consommation de carburant par l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2, importance d'anticiper les flux de trafic, distance appropriée par rapport aux autres véhicules et utilisation de l'élan du véhicule, vitesse constante, conduite fluide et pression appropriée des pneumatiques, ainsi que connaissance des systèmes de transport intelligents qui améliorent l'efficacité de la conduite et aident à planifier les itinéraires.

1.4. Objectif: pouvoir anticiper les risques de trafic, les évaluer et s'y adapter:

avoir conscience des différences concernant les routes, la circulation et les conditions météorologiques et s'y adapter, anticiper les événements à venir, comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles; être familiarisé avec l'utilisation de l'équipement de sécurité adéquat et comprendre quand un trajet doit être reporté ou annulé en raison de conditions météorologiques extrêmes; s'adapter aux risques de trafic, y compris aux comportements dangereux tels que la distraction au volant (causée par l'utilisation d'appareils électroniques, la consommation de nourriture ou de boisson, etc.); reconnaître les situations dangereuses et s'y adapter, et être capable de gérer le stress qui en découle, notamment en ce qui concerne la taille et le poids des véhicules et les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés;

identifier les situations potentiellement dangereuses et interpréter correctement comment celles-ci pourraient déboucher sur des situations dans lesquelles il ne serait plus possible d'éviter les accidents, et choisir et effectuer des actions qui augmentent suffisamment les marges de sécurité pour être encore en mesure d'éviter l'accident au cas où les dangers potentiels se produiraient.

1.5. Objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule:

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, utilisation des systèmes de transmission automatique, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume total, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge;

principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calage et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage.

2. Application des réglementations

2.1. Objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation:

durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos ainsi qu'à celles relatives au tachygraphe; sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du tachygraphe; connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.

2.2. Objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises:

titres d'exploitation transport, documents à transporter dans le véhicule, interdiction d'utiliser certaines routes, péages routiers, obligations résultant des contrats types de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations résultant de la convention CMR relative au contrat de transport international de marchandises par route, signée à Genève le 19 mai 1956, rédaction de la lettre de voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise.

3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique

3.1. Objectif: être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail:

typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques des accidents de la circulation, implication des poids lourds/autocars, conséquences humaines, matérielles, financières.

3.2. Objectif: être capable de prévenir la criminalité et le trafic de clandestins:

information générale, implications pour les conducteurs, mesures de prévention, liste de vérifications, législation relative à la responsabilité des transporteurs.

3.3. Objectif: être capable de prévenir les risques physiques:

principes ergonomiques: gestes et postures à risques, condition physique, exercices de manutention, protections individuelles.

3.4. Objectif: être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale:

principes d'une alimentation saine et équilibrée, effets de l'alcool, des médicaments ou de toute substance susceptible de modifier le comportement, symptômes, causes, effets de la fatigue et du stress, rôle fondamental du cycle de base activité/repos.

3.5. Objectif: être apte à évaluer des situations d'urgence:

comportement en situation d'urgence: évaluer la situation, éviter le sur-accident, prévenir les secours, secourir les blessés et appliquer les premiers soins, réagir en cas d'incendie, évacuer les occupants du poids lourd, réagir en cas d'agression; principes de base de la rédaction du constat amiable.

3.6. Objectif: pouvoir adopter des comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise:

attitudes du conducteur et image de marque: importance pour l'entreprise de la qualité de prestation du conducteur, différents rôles du conducteur, différents interlocuteurs du conducteur, entretien du véhicule, organisation du travail, conséquences d'un litige sur le plan commercial et financier.

3.7. Objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché:

transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, marchandises dangereuses, transport d'animaux, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, rail-route, sous-traitance, etc.).

SECTION 2

QUALIFICATION INITIALE OBLIGATOIRE PRÉVUE À L'ARTICLE 3, PARAGRAPHE 1 (POINT 5), DE LA PARTIE B, SECTION 1, DE LA PRÉSENTE ANNEXE

Une Partie peut tenir compte de toute autre formation spécifique relative au transport de marchandises par route requise en vertu de sa législation dans le cadre de la formation relevant de la présente section et de la section 3 du présent appendice.

2.1. Option combinant la fréquentation d'un cours et un examen

La qualification initiale doit comporter l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1 du présent appendice. La durée de cette qualification initiale doit être de deux cent quatre-vingts heures.

Chaque candidat conducteur doit effectuer au moins vingt heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen.

Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur doit être accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque candidat conducteur peut effectuer au maximum huit des vingt heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.

Une Partie et, dans le cas de l'Union, un État membre peuvent autoriser qu'une partie de la formation soit dispensée par le centre de formation agréé au moyen d'outils des TIC, tels que l'apprentissage en ligne, tout en veillant à maintenir la grande qualité et l'efficacité de la formation et en choisissant les matières pour lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. En pareil cas, la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés est exigée.

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 4, de la partie B, section 1, la durée de la qualification initiale doit être de soixante-dix heures, dont cinq heures de conduite individuelle.

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des Parties ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1 du présent appendice.

2.2. Option comportant un examen

Les autorités compétentes des Parties ou l'entité désignée par elles organisent les examens, théorique et pratique, visés précédemment pour vérifier si les candidats conducteurs possèdent le niveau des connaissances requis à la section 1 du présent appendice concernant les objectifs et les matières y indiqués.

a) L'examen théorique est constitué d'au moins deux épreuves:

- i) des questions comportant soit des questions à choix multiple, soit des questions à réponse directe, soit une combinaison des deux systèmes; et

- ii) des études de cas.

La durée minimale de l'examen théorique est de quatre heures.

- b) L'examen pratique est constitué de deux épreuves:
 - i) une épreuve de conduite destinée à évaluer le perfectionnement de la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité. Cette épreuve doit avoir lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes (ou similaires), ainsi que sur tous les types de voies urbaines, celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer. Il serait souhaitable que cette épreuve puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic. Le temps de conduite sur route doit être utilisé de manière optimale afin d'évaluer le candidat dans toutes les zones de circulation susceptibles d'être rencontrées. La durée minimale de cette épreuve doit être de quatre-vingt-dix minutes;
 - ii) une épreuve pratique portant au moins sur les points 1.5, 3.2, 3.3 et 3.5 de la section 1 du présent appendice.

La durée minimale de cette épreuve doit être de trente minutes.

Les véhicules utilisés lors des examens pratiques doivent répondre au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen.

L'examen pratique peut être complété par une troisième épreuve se déroulant sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit.

La durée de cette épreuve optionnelle n'est pas fixée. Au cas où le conducteur passerait cette épreuve, sa durée pourrait être déduite de la durée de quatre-vingt-dix minutes de l'épreuve de conduite visée au point i), cette déduction ne pouvant pas dépasser un maximum de trente minutes.

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 4 de la partie B, section 1, l'examen théorique doit être limité aux matières, prévues à la section 1 du présent appendice, qui concernent les véhicules sur lesquels porte la nouvelle qualification initiale. Ces conducteurs sont, toutefois, tenus d'effectuer l'examen pratique dans son intégralité.

SECTION 3

QUALIFICATION INITIALE ACCÉLÉRÉE PRÉVUE À L'ARTICLE 3, PARAGRAPHE 2, DE LA PARTIE B, SECTION 1, DE LA PRÉSENTE ANNEXE

La qualification initiale accélérée doit comporter l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1 du présent appendice. Sa durée doit être de cent quarante heures.

Chaque candidat conducteur doit effectuer au moins dix heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen.

Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur doit être accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque candidat conducteur peut effectuer au maximum quatre des dix heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle et sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.

Les dispositions du point 2.1, quatrième alinéa, de la section 2 du présent appendice s'appliquent également à la qualification initiale accélérée.

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 4, de la partie B, section 1, la durée de la qualification initiale accélérée doit être de trente-cinq heures, dont deux heures et demie de conduite individuelle.

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des Parties ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1 du présent appendice.

Une Partie peut tenir compte de toute autre formation spécifique relative au transport de marchandises par route requise en vertu de sa législation dans le cadre de la formation relevant de la présente section.

SECTION 4

FORMATION CONTINUE OBLIGATOIRE PRÉVUE À L'ARTICLE 3, PARAGRAPHE 1, POINTS), DE LA PARTIE B, SECTION 1, DE LA PRÉSENTE ANNEXE

Des cours de formation continue obligatoire doivent être organisés par un centre de formation agréé. Leur durée doit être de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensées par périodes de sept heures au minimum étalées, le cas échéant, sur deux jours consécutifs. En cas de recours à l'apprentissage en ligne, le centre de formation agréé veille au maintien de la qualité de la formation, y compris en choisissant les matières pour lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. Les Parties exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. La durée maximale de l'apprentissage en ligne ne dépasse pas douze heures. Au moins l'une des périodes de cours de formation porte sur une matière liée à la sécurité routière. Le contenu de la formation tient compte des besoins de formation spécifiques pour les opérations de transport effectuées par le conducteur et des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et devrait, dans la mesure du possible, prendre en compte les besoins de formation particuliers du conducteur. Cette durée de trente-cinq heures devrait couvrir un large éventail de matières, y compris des formations répétées lorsqu'il apparaît que le conducteur a besoin d'un rattrapage particulier.

Une Partie et, dans le cas de l'Union, un État membre peuvent tenir compte de toute autre formation spécifique relative au transport de marchandises par route requise en vertu de leur législation dans le cadre de la formation relevant de la présente section.

SECTION 5

AGRÉMENT DE LA QUALIFICATION INITIALE ET DE LA FORMATION CONTINUE

- 5.1. Les centres de formation intervenant dans la qualification initiale et la formation continue doivent être agréés par les autorités compétentes des Parties. Cet agrément ne peut être accordé que sur demande écrite. La demande doit être accompagnée de documents comportant:
- 5.1.1. un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
 - 5.1.2. les qualifications et domaines d'activité des enseignants;
 - 5.1.3. des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés; et
 - 5.1.4. les conditions de participation aux cours (le nombre de participants).
- 5.2. L'autorité compétente doit accorder l'agrément par écrit et sous réserve des conditions suivantes:
- 5.2.1. la formation doit être dispensée conformément aux documents accompagnant la demande;

- 5.2.2. l'autorité compétente doit être habilitée à envoyer des personnes autorisées pour assister aux cours de formation, et à contrôler ces centres concernant les moyens mis en œuvre et le bon déroulement des formations et des examens; et
- 5.2.3. l'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

Le centre agréé doit garantir que les instructeurs connaissent bien les réglementations et prescriptions de formation les plus récentes. Dans le cadre d'une procédure de sélection spécifique, les instructeurs doivent attester de connaissances didactiques et pédagogiques. En ce qui concerne la partie pratique de la formation, les instructeurs doivent attester d'une expérience en tant que conducteurs professionnels ou d'une expérience de conduite analogue, telle que celle d'enseignants à la conduite automobile des véhicules lourds.

Le programme d'enseignement doit être établi conformément à l'agrément et doit couvrir les matières visées à la section 1.

MODÈLE DE CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR
VISÉ À LA PARTIE B, SECTION 1, ARTICLE 9, DE LA PRÉSENTE ANNEXE

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)

6. PHOTO

1.

2.

3.

4a. 4b.

4c. (4d.)

5a. 5b.

7.

(8.)

9.

Side 2

11.

1. Surname

2. First name

3. Date and place of birth

4a. Date of issue

4b. Administrative expiry date

4c. Issued by

5a. Licence No

5b. Serial No

10. Union code¹

9. 10.

C1

C

D1

D

C1E

CE

D1E

DE

¹ If applicable

SECTION 2

TEMPS DE CONDUITE, PAUSES ET TEMPS DE REPOS

ARTICLE 1

Champ d'application

1. La présente section établit les règles relatives aux temps de conduite, aux pauses et aux temps de repos pour les conducteurs tels qu'ils sont visés à l'article 280, point b), du présent accord, qui effectuent des trajets visés aux articles 276 et 277 dudit accord.
2. Lorsqu'un conducteur effectue un trajet tel qu'il est visé à l'article 276 ou 277 du présent accord, les règles de la présente section s'appliquent à toute opération de transport routier effectuée par ce conducteur.
3. La présente section s'applique:
 - a) aux véhicules, y compris aux véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes; ou
 - b) à partir du 1^{er} juillet 2026, aux véhicules, y compris aux véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes.

4. La présente section ne s'applique pas aux transports effectués par des:

a) véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour:

i) le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions; ou

ii) le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale,

uniquement dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise de transport et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur et que le transport ne soit pas effectué pour le compte d'autrui;

b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km/h;

c) véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle;

d) véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;

e) véhicules spécialisés affectés à des missions médicales;

f) véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;

g) véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service;

- h) véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes, utilisés pour le transport de marchandises, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui, mais pour le compte propre de l'entreprise ou du conducteur, et lorsque la conduite ne constitue pas l'activité principale de la personne qui conduit le véhicule; ou
- i) véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins de la présente section, on entend par:

- a) "transport par route", tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule;
- b) "pause", toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;
- c) "autre tâche", toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à la partie B, section 3, article 2, paragraphe 1, point a), y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;

- d) "repos", toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps;
- e) "temps de repos journalier", la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un "temps de repos journalier normal" ou un "temps de repos journalier réduit":
 - i) "temps de repos journalier normal", toute période de repos d'au moins onze heures, qui peut être prise en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures; et
 - ii) "temps de repos journalier réduit", toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;
- f) "temps de repos hebdomadaire", une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un "temps de repos hebdomadaire normal" ou un "temps de repos hebdomadaire réduit":
 - i) "temps de repos hebdomadaire normal", toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures; et
 - ii) "temps de repos hebdomadaire réduit", toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées à l'article 6, paragraphes 6 et 7;
- g) "semaine", la période comprise entre le lundi 0 heure et le dimanche 24 heures;

- h) "durée de conduite", durée de l'activité de conduite enregistrée:
- i) automatiquement ou semi-automatiquement par le tachygraphe tel qu'il est défini à la partie B, section 4, article 2, paragraphe 2, points e), f), g) et h), de la présente annexe; ou
 - ii) manuellement comme exigé par la partie B, section 4, article 9, paragraphe 2, et article 11, de la présente annexe;
- i) "durée de conduite journalière", la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire;
- j) "durée de conduite hebdomadaire", la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;
- k) "masse maximale autorisée", la masse maximale admissible d'un véhicule en ordre de marche, charge utile comprise;
- l) "conduite en équipage", la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période;
- m) "période de conduite", une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause; le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

ARTICLE 3

Exigences applicables aux convoyeurs

L'âge minimal des convoyeurs est fixé à dix-huit ans. Chaque Partie, dans le cas de l'Union, un État membre peuvent, toutefois, ramener à seize ans l'âge minimal des convoyeurs pour autant que la limite d'âge soit abaissée à des fins de formation professionnelle et que la mesure soit conforme aux limites imposées par le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, et, dans le cas de l'Union, par les lois nationales de l'État membre en matière d'emploi.

ARTICLE 4

Durées de conduite

1. La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures.

La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.

2. La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire, fixée à soixante heures.

3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures.

4. Les durées de conduite journalières et hebdomadaires comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire des Parties.

5. Un conducteur enregistre comme autre tâche tout temps tel que défini à l'article 2, point c), de la présente section, ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales pour lesquelles un conducteur n'est pas tenu d'enregistrer la durée de conduite, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie à la partie B, section 3, article 2, point 2, conformément à la partie B, section 4, article 6, paragraphe 5, point b) iii). Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement ou sur une sortie imprimée, ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.

ARTICLE 5

Pauses

Après une période de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins que le conducteur ne prenne un temps de repos.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

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.

ARTICLE 6

Temps de repos

1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.
2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.
4. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.
5. Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.
6. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:
 - a) deux temps de repos hebdomadaires normaux; ou

- b) un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures.

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

7. Par dérogation au paragraphe 6, un conducteur effectuant un transport international de marchandises peut, en dehors du territoire de la Partie du transporteur routier de marchandises ou, pour les conducteurs intervenant pour des transporteurs routiers de marchandises de l'Union, en dehors du territoire de l'État membre dudit transporteur, prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à condition de prendre, au cours de quatre semaines consécutives, au moins quatre temps de repos hebdomadaires, dont au moins deux sont des temps de repos hebdomadaires normaux.

Aux fins du présent paragraphe, un conducteur est considéré comme effectuant un transport international lorsqu'il commence les deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs en dehors du territoire de la Partie du transporteur routier de marchandises et en dehors de son lieu de résidence ou, dans le cas de l'Union, en dehors du territoire de l'État membre du transporteur routier de marchandises et en dehors du pays de son lieu de résidence.

Toute réduction du temps de repos hebdomadaire est compensée 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 hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive conformément au troisième alinéa, le temps de repos hebdomadaire suivant est précédé d'un temps de repos en compensation de ces deux temps de repos hebdomadaires réduits.

8. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

9. Les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de 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. Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats.

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

10. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur temps de repos hebdomadaire, situé à Gibraltar et, dans le cas de l'Union, dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou de retourner à leur lieu de résidence au cours de chaque période de quatre semaines consécutives, afin d'y passer au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire.

Toutefois, lorsqu'un conducteur a pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs conformément au paragraphe 7, l'entreprise de transport organise le travail du conducteur de telle sorte que celui-ci soit en mesure de rentrer avant le début du temps de repos hebdomadaire normal de plus de quarante-cinq heures pris en compensation.

L'entreprise documente la manière dont elle s'acquitte de cette obligation et conserve cette documentation dans ses locaux afin de la présenter à la demande des autorités de contrôle.

11. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

12. Par dérogation, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry ou par train, et qu'il prend un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit, 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 normal ou le temps de repos hebdomadaire réduit, le conducteur dispose d'une cabine couchette ou d'une couchette.

En ce qui concerne les temps de repos hebdomadaires normaux, cette dérogation s'applique uniquement aux voyages en ferry ou en train lorsque:

- a) le voyage est prévu pour une durée égale ou supérieure à huit heures; et
- b) le conducteur a accès à une cabine couchette sur le ferry ou dans le train.

13. Tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application de la présente section ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une cabine couchette ou à une couchette.

14. Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application de la présente section pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application de la présente section ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme une autre tâche.

ARTICLE 7

Responsabilité des transporteurs routiers de marchandises

1. Il est interdit aux transporteurs routiers de marchandises d'une Partie de rémunérer les conducteurs qu'ils emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue, de la rapidité de la livraison et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions à la présente section.
 2. Les transporteurs routiers de marchandises d'une Partie organisent les opérations de transport routier et donnent des instructions appropriées aux membres d'équipage de manière qu'ils puissent se conformer aux dispositions de la présente section.
 3. Tout transporteur routier de marchandises d'une Partie est tenu pour responsable des infractions commises par des conducteurs du transporteur, même si l'infraction a été commise sur le territoire de l'autre Partie.
- Sans préjudice du droit des Parties de tenir les transporteurs routiers de marchandises pour pleinement responsables, les Parties peuvent lier cette responsabilité au non-respect par le transporteur des paragraphes 1 et 2. Les Parties peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que le transporteur routier de marchandises ne peut pas raisonnablement être tenu pour responsable de l'infraction commise.
4. Les transporteurs routiers de marchandises, expéditeurs, chargeurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes à la présente section.

5. Tout transporteur routier de marchandises exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à la partie B, section 4, article 2, point f), g) ou h), et entrant dans le champ d'application de la présente section:

- i) veille à ce que toutes les données soient téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur aussi régulièrement que l'exige la Partie et que les données pertinentes soient téléchargées plus fréquemment pour faire en sorte que toutes les activités effectuées par ou pour ce transporteur routier de marchandises soient téléchargées; et
- ii) veille à ce que toutes les données téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur soient conservées au moins douze mois après l'enregistrement et qu'en cas où un agent de contrôle en ferait la demande, ces données soient consultables, directement ou à distance, dans les locaux du transporteur routier de marchandises.

Aux fins du présent paragraphe, le terme "téléchargées" est interprété conformément à la définition figurant à la partie C, section 2, article 2, paragraphe 2, point g).

La période maximale pendant laquelle les données pertinentes sont téléchargées en application du point i) du présent paragraphe est de quatre-vingt-dix jours pour les données provenant de l'unité embarquée et de vingt-huit jours pour celles provenant de la carte de conducteur.

ARTICLE 8

Exceptions

1. Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 4, 5 et 6 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 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 au point d'arrêt approprié.

2. Le conducteur peut également, dans des circonstances exceptionnelles, déroger à l'article 4, paragraphes 1 et 2, et à l'article 6, paragraphe 2, en dépassant la durée de conduite journalière et hebdomadaire d'une heure au maximum afin de rejoindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour prendre un temps de repos hebdomadaire, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière.

Dans les mêmes conditions, le conducteur peut dépasser la durée de conduite journalière et hebdomadaire de deux heures au maximum, à condition d'avoir observé une pause ininterrompue de trente minutes immédiatement avant la conduite supplémentaire afin d'atteindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour un temps de repos hebdomadaire normal.

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.

Tout dépassement de la durée de conduite est compensé par une période de repos équivalente, prise en bloc avec toute période de repos, au plus tard à la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

3. Pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière, chaque Partie et, dans le cas de l'Union, un État membre peuvent accorder des dérogations aux articles 3 à 6 et subordonner ces dérogations à des conditions particulières sur leur propre territoire ou, avec l'accord de l'autre Partie, sur le territoire de l'autre Partie, applicables aux transports effectués par les véhicules suivants:

- a) véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les transporteurs routiers de marchandises privés;
- b) véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise;
- c) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
- d) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale autorisée n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel pour livrer des envois dans le cadre du service universel. Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;
- e) véhicules circulant exclusivement sur des îles 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 ouvertes aux véhicules à moteurs;

- f) véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 tonnes;
- g) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
- h) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- i) véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt;
- j) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes et/ou pour ramener aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;
- k) véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur;
- l) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine;
- m) véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires;

- n) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 km;
- o) véhicules ou combinaisons de véhicules transportant des engins de construction pour une entreprise de construction dans un rayon de 100 km par rapport au siège de l'entreprise, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas la principale activité du conducteur; et
- p) véhicules utilisés pour la livraison de béton prêt à l'emploi.

4. Une Partie et, dans le cas de l'Union, un État membre peuvent accorder des dérogations temporaires à l'application des articles 4, 5 et 6 de la présente section pour les opérations de transport effectuées dans des circonstances exceptionnelles, conformément à la procédure applicable au sein de la Partie, pour autant que cela ne compromette ni les conditions de travail des conducteurs ni la sécurité routière et que les limites établies à la partie B, section 3, article 3, soient respectées.

Les dérogations temporaires sont motivées dûment et notifiées immédiatement à l'autre Partie. Le comité spécialisé chargé de l'économie et du commerce définit les modalités de cette notification. Chaque Partie publie immédiatement ces informations sur un site internet public et veille à ce que ses activités de contrôle tiennent compte des dérogations accordées par l'autre Partie.

SECTION 3

TEMPS DE TRAVAIL DES TRAVAILLEURS MOBILES

ARTICLE 1

Champ d'application

1. La présente section s'applique aux travailleurs mobiles employés par les transporteurs routiers de marchandises des Parties effectuant des trajets tels que visés aux articles 276 et 277 du présent accord.

La présente section s'applique également aux conducteurs indépendants.

2. La présente section complète les dispositions de la partie B, section 2, qui prévalent sur les dispositions de la présente section.

3. Une Partie peut ne pas appliquer la présente section aux travailleurs mobiles et aux conducteurs indépendants.

4. Lorsqu'une Partie n'applique pas la présente section en vertu du paragraphe 3, elle en informe l'autre Partie.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins de la présente section, on entend par:

- 1) "temps de travail":
 - a) dans le cas des travailleurs mobiles: toute période comprise entre le début et la fin de travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, c'est-à-dire:
 - le temps consacré à toutes les activités de transport routier, en particulier les activités suivantes:
 - i) la conduite;
 - ii) le chargement et le déchargement;
 - iii) l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule;
 - iv) le nettoyage et l'entretien technique; et
 - v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule et du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, etc.; et

- les périodes durant lesquelles le conducteur ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des Parties;
- b) dans le cas des conducteurs indépendants, cette définition s'applique à toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.

Sont exclus du temps de travail, les temps de pause visés à l'article 4, les temps de repos visés à l'article 5 ainsi que, sans préjudice de la législation des Parties ou d'accords entre partenaires sociaux prévoyant que de telles périodes sont compensées ou limitées, les temps de disponibilité visés au point 2) du présent article;

2) "temps de disponibilité":

- les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux. Sont notamment considérées comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des Parties;

- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette;

3) "poste de travail":

- le lieu où se situe l'établissement principal du transporteur routier de marchandises pour lequel la personne exécutant des activités mobiles de transport routier effectue des tâches ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal;
- le véhicule que la personne exécutant des activités mobiles de transport routier utilise lorsqu'elle effectue des tâches; et
- tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport;

4) "travailleur mobile", aux fins de la présente section, tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue des transports de voyageurs ou de marchandises par route sur le territoire de l'autre Partie;

- 5) "conducteur indépendant", toute personne dont l'activité professionnelle principale est le transport de marchandises par route contre rémunération, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.

Aux fins de la présente section, les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par la présente section;

- 6) "personne exécutant des activités mobiles de transport routier", tout travailleur mobile ou conducteur indépendant qui exécute de telles activités;
- 7) "semaine", la période comprise entre le lundi 0 heure et le dimanche 24 heures;
- 8) "période nocturne", toute période d'au moins quatre heures, telle qu'elle est définie par la législation nationale, entre 0 heure et 7 heures; et
- 9) "travail de nuit", tout travail accompli durant la période nocturne.

ARTICLE 3

Durée maximale hebdomadaire du travail

1. Chaque Partie prend les mesures nécessaires pour que la durée moyenne hebdomadaire de travail ne dépasse pas quarante-huit heures. La durée maximale hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures, pour autant qu'une moyenne de quarante-huit heures par semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée.
2. Chaque Partie prend les mesures nécessaires pour que la durée du travail pour le compte de plus d'un employeur soit la somme des heures effectuées. L'employeur demande, par écrit, au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le travailleur mobile fournit ces informations par écrit.

ARTICLE 4

Pauses

Chaque Partie prend les mesures nécessaires pour que, sans préjudice des dispositions de la partie B, section 2, de la présente annexe, les personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ne travaillent en aucun cas pendant plus de six heures consécutives sans pause. Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

ARTICLE 5

Temps de repos

Aux fins de la présente section, les apprentis et les stagiaires qui sont au service d'une entreprise effectuant des transports de marchandises par route sur le territoire de l'autre Partie bénéficient des mêmes dispositions en matière de temps de repos que les autres travailleurs mobiles conformément à la partie B, section 2, de la présente annexe.

ARTICLE 6

Travail de nuit

Chaque Partie prend les mesures nécessaires pour que:

- a) si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien ne dépasse pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures; et
- b) le travail de nuit soit compensé conformément aux dispositions législatives nationales, aux conventions collectives, aux accords entre partenaires sociaux et/ou à la pratique nationale, et à condition que cette compensation ne soit pas de nature à compromettre la sécurité routière.

ARTICLE 7

Dérogations

1. Des dérogations aux articles 3 et 6 peuvent, pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, être adoptées au moyen de conventions collectives, d'accords entre les partenaires sociaux ou, en cas d'impossibilité, de dispositions législatives, réglementaires et administratives, à condition que les représentants des partenaires sociaux concernés soient consultés et que des efforts soient consentis pour promouvoir toutes les formes pertinentes de dialogue social.
2. La possibilité de déroger à l'article 3 ne peut aboutir à la mise en place d'une période de référence dépassant six mois pour le calcul de la moyenne de la durée maximale hebdomadaire de travail de quarante-huit heures.
3. Le comité spécialisé chargé de l'économie et du commerce est informé des dérogations appliquées par une Partie conformément au paragraphe 1.

ARTICLE 8

Information et registres

Chaque Partie veille à ce que:

- a) les travailleurs mobiles soient informés des prescriptions nationales pertinentes, du règlement intérieur de leur transporteur routier de marchandises et des accords entre partenaires sociaux, notamment des conventions collectives et des accords d'entreprise éventuels, établis sur la base de la présente section; et
- b) le temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier soit enregistré. Les registres sont conservés au moins deux ans après l'expiration de la période couverte. Les employeurs sont responsables de l'enregistrement du temps de travail des travailleurs mobiles. Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de l'enregistrement des heures prestées.

ARTICLE 9

Dispositions plus favorables

La présente section ne porte pas atteinte à la faculté de chaque Partie d'appliquer ou d'introduire des dispositions législatives, réglementaires ou administratives plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ou à leur faculté de favoriser ou de permettre l'application de conventions collectives ou d'autres accords conclus entre partenaires sociaux plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs mobiles. Ces règles sont appliquées de manière non discriminatoire.

SECTION 4

UTILISATION DES TACHYGRAPHES PAR LES CONDUCTEURS

ARTICLE 1

Objet et principes

La présente section établit les exigences applicables aux conducteurs entrant dans le champ d'application de la partie B, section 2, en ce qui concerne l'utilisation des tachygraphes visés à l'article 280, point b), du présent accord.

ARTICLE 2

Définitions

1. Aux fins de la présente section, les définitions figurant à la partie B, section 2, article 2, sont applicables.
2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, aux fins de la présente section, on entend par:
 - a) "tachygraphe" ou "appareil de contrôle", le dispositif destiné à être installé à bord de véhicules routiers pour indiquer, enregistrer, imprimer, stocker et fournir d'une manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules, y compris leur vitesse, et des données sur certaines périodes d'activité de leurs conducteurs;

- b) "feuille d'enregistrement", une feuille conçue pour recevoir et fixer des données enregistrées, à placer dans un tachygraphe analogique et sur laquelle les dispositifs scripteurs du tachygraphe analogique inscrivent en continu les données à enregistrer;
- c) "carte tachygraphique", une carte à mémoire destinée à être utilisée sur le tachygraphe, qui permet l'identification, par le tachygraphe, du détenteur de la carte et qui permet le transfert et le stockage de données;
- d) "carte de conducteur", une carte tachygraphique délivrée par les autorités compétentes d'une Partie à un conducteur. La carte tachygraphique permet l'identification du conducteur et le stockage des données relatives à son activité;
- e) "tachygraphe analogique", un tachygraphe conforme aux spécifications figurant à l'annexe I du règlement (CEE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil⁷, telle qu'elle a été adaptée par l'appendice 27-B-4-1;
- f) "tachygraphe numérique", un tachygraphe conforme à l'un des ensembles de spécifications suivants, tels qu'adaptés par l'appendice 27-B-4-2:
- annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85, applicable jusqu'au 30 septembre 2011;
 - annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85, applicable à partir du 1^{er} octobre 2011; ou
 - annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85, applicable à partir du 1^{er} octobre 2012;

⁷ 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 UE L 60 du 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- g) "tachygraphe intelligent 1", un tachygraphe conforme à l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission⁸, applicable à partir du 15 juin 2019 et jusqu'au 20 août 2023, telle qu'adaptée par l'appendice 27-B-4-3;
- h) "tachygraphe intelligent 2", un tachygraphe conforme à l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799, telle qu'adaptée par l'appendice 27-B-4-4;
- i) "événement", une opération anormale détectée par le tachygraphe numérique pouvant résulter d'une tentative de fraude; et
- j) "carte non valable", une carte détectée comme présentant une anomalie, dont l'authentification initiale a échoué, dont la date de début de validité n'a pas encore été atteinte ou dont la date d'expiration est dépassée.

ARTICLE 3

Utilisation des cartes de conducteur

1. La carte de conducteur est personnelle.
2. Le conducteur ne peut être titulaire que d'une seule carte en cours de validité et il n'est autorisé à utiliser que sa propre carte personnalisée. Il ne doit pas utiliser de carte défectueuse ou dont la validité a expiré.

⁸ Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants (JO UE L 139 du 26.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ARTICLE 4

Délivrance des cartes de conducteur

1. Les cartes de conducteur sont demandées auprès de l'autorité compétente de la Partie dans laquelle le conducteur a sa résidence normale.
2. Aux fins du présent article, on entend par "résidence normale" le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins cent quatre-vingt-cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles, ou dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans les deux Parties est censée se trouver au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne séjourne dans une Partie pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée.

3. Les conducteurs apportent la preuve de leur résidence normale, par tous les moyens, notamment par leur carte d'identité, ou par tout autre document valable.

ARTICLE 5

Renouvellement des cartes de conducteur

Lorsqu'un conducteur souhaite renouveler sa carte de conducteur, il doit en faire la demande auprès des autorités compétentes de la Partie dans laquelle il a sa résidence normale, au plus tard quinze jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.

ARTICLE 6

Utilisation des cartes de conducteur et des feuilles d'enregistrement

1. 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 du pays 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.
2. Les conducteurs protègent de manière adéquate les feuilles d'enregistrement ou cartes de conducteur et n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées. Le conducteur veille à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression de données provenant du tachygraphe à la demande d'un agent de contrôle puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

3. Lorsque, du fait de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser le tachygraphe installé dans le véhicule, les périodes visées au paragraphe 5, points b) ii), b) iii) et b) iv), sont:

- a) si le véhicule est équipé d'un tachygraphe analogique, inscrites sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillure, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou
- b) si le véhicule est équipé d'un tachygraphe numérique, d'un tachygraphe intelligent 1 ou d'un tachygraphe intelligent 2, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose le tachygraphe.

Aucune des Parties n'impose aux conducteurs la présentation de formulaires attestant de leurs activités lorsqu'ils sont éloignés de leur véhicule.

4. Lorsque plusieurs conducteurs se trouvent à bord d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, d'un tachygraphe intelligent 1 ou d'un tachygraphe intelligent 2, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.

Lorsque plusieurs conducteurs se trouvent à bord d'un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique, ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires, de telle sorte que les informations pertinentes soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

5. Les conducteurs:

- a) veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille d'enregistrement et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule;

b) actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes:

i) sous le signe  : le temps de conduite;

ii) sous le signe  : toute "autre tâche", à savoir toute activité autre que la conduite, au sens de la partie B, section 3, article 2, point a), ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;

iii) sous le signe  : la "disponibilité", au sens de la partie B, section 3, article 2, point b);

iv) sous le signe  : les pauses, repos, congés annuels ou congés de maladie; et

v) sous le signe "ferry/train": en plus du signe  : le temps de repos passé à bord d'un ferry ou d'un train, tel que l'exige la partie B, section 2, article 6, paragraphe 12.

6. Chaque conducteur d'un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique porte sur sa feuille d'enregistrement les indications suivantes:

a) ses nom et prénom – au début de l'utilisation de la feuille d'enregistrement;

b) la date et le lieu du début et de la fin d'utilisation de la feuille d'enregistrement;

- c) le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule auquel il est affecté, avant le premier trajet enregistré sur la feuille d'enregistrement et ensuite, en cas de changement de véhicule, pendant l'utilisation de la feuille d'enregistrement;
- d) le relevé du compteur kilométrique:
- i) avant le premier trajet enregistré sur la feuille d'enregistrement;
 - ii) à la fin du dernier trajet enregistré sur la feuille d'enregistrement; et
 - iii) en cas de changement de véhicule pendant la journée de service, le relevé du compteur du véhicule auquel il a été affecté et le relevé du compteur du véhicule auquel il va être affecté;
- e) le cas échéant, l'heure du changement de véhicule; et
- 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 ou du territoire où il entre après avoir franchi la frontière d'un État membre et de Gibraltar, au début de son premier arrêt dans ledit État membre ou à Gibraltar. Ce premier arrêt s'effectue au point d'arrêt le plus proche possible à la frontière ou après celle-ci. Lorsque le franchissement de la frontière intervient à bord d'un ferry ou d'un train, le conducteur introduit le symbole du pays dans le port ou dans la gare d'arrivée.

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.

Le conducteur introduit également le symbole du pays ou du territoire où il entre après avoir franchi la frontière d'une Partie ou, dans le cas de l'Union, d'un État membre au début de son premier arrêt dans ladite Partie ou, dans le cas de l'Union, dans l'État membre. Ce premier arrêt s'effectue au point d'arrêt le plus proche possible à la frontière ou après celle-ci. Lorsque le franchissement de la frontière intervient à bord d'un ferry ou d'un train, le conducteur introduit le symbole du pays dans le port ou dans la gare d'arrivée.

Une Partie ou, dans le cas de l'Union, un État membre peut imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur son territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que chaque Partie notifie lesdites spécifications géographiques détaillées à l'avance à l'autre Partie.

Le conducteur n'est pas tenu d'introduire les informations visées au premier alinéa, première phrase, si le tachygraphe enregistre automatiquement ces données de localisation.

ARTICLE 7

Utilisation correcte des tachygraphes

1. Les entreprises de transport et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation des tachygraphes numériques et des cartes de conducteur. Les entreprises de transport et les conducteurs qui utilisent des tachygraphes analogiques veillent à leur bon fonctionnement et à la bonne utilisation des feuilles d'enregistrement.

2. Il est interdit de falsifier, de dissimuler, d'effacer ou de détruire les enregistrements faits sur la feuille d'enregistrement ou les données stockées dans le tachygraphe ou sur la carte de conducteur, ou imprimées au départ du tachygraphe. Il est également interdit de manipuler le tachygraphe, la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur de manière à falsifier les données stockées et/ou imprimées, à les effacer ou à les détruire. Aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus ne doit être présent dans le véhicule.

ARTICLE 8

Vol, perte ou mauvais fonctionnement de la carte du conducteur

1. L'autorité de délivrance des Parties tient un registre des cartes de conducteur délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à leur durée de validité.
2. En cas de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte de conducteur, le conducteur la retourne à l'autorité compétente du pays dans lequel il a sa résidence normale. Le vol de la carte de conducteur fait l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État où le vol s'est produit.
3. Toute perte de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de la Partie qui l'a délivrée et auprès de celles de la Partie de la résidence normale du conducteur dans le cas où celles-ci seraient différentes.
4. En cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de sa carte de conducteur, le conducteur en demande, dans les sept jours, le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie dans laquelle il a sa résidence normale.

5. Dans les circonstances décrites au paragraphe 4, le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans carte de conducteur durant une période maximale de quinze jours, ou pendant une période plus longue s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner les locaux où il est basé, à condition qu'il puisse justifier de l'impossibilité de présenter ou d'utiliser sa carte durant cette période.

ARTICLE 9

Cartes de conducteur et feuilles d'enregistrement endommagées

1. En cas de détérioration d'une feuille d'enregistrement qui contient des enregistrements ou d'une carte de conducteur, le conducteur joint la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur endommagée à toute feuille d'enregistrement de réserve utilisée pour la remplacer.
2. En cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de sa carte de conducteur, le conducteur:
 - a) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette feuille imprimée:
 - i) les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature; et
 - ii) les périodes visées à l'article 6, paragraphe 5, points b) ii), b) iii) et b) iv); et
 - b) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par le tachygraphe, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos prises depuis l'impression des données obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.

ARTICLE 10

Enregistrements à produire par le conducteur

1. Lorsqu'un conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle habilité:

- i) les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et des vingt-huit jours précédents;
- ii) la carte de conducteur, s'il est titulaire d'une telle carte; et
- iii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les vingt-huit jours précédents.

2. Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, d'un tachygraphe intelligent 1 ou d'un tachygraphe intelligent 2, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle habilité:

- i) sa carte de conducteur;
- ii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les vingt-huit jours précédents; et
- iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point ii), dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique.

À partir du 31 décembre 2024, la période de vingt-huit jours visée au paragraphe 1, points i) et iii), et au paragraphe 2, point ii), est remplacée par une période de cinquante-six jours.

3. Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect de la partie B, section 2, en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées, imprimées ou téléchargées qui ont été enregistrées par le tachygraphe ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document justifiant le non-respect d'une disposition de ladite section.

ARTICLE 11

Procédures à suivre par les conducteurs en cas de mauvais fonctionnement de l'équipement

Durant la période de panne ou de défaillance du tachygraphe, le conducteur reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou de sa carte de conducteur), y compris sa signature, ainsi que les indications relatives aux différentes périodes dans la mesure où celles-ci ne sont plus enregistrées ou imprimées par le tachygraphe de façon correcte:

- a) sur la ou les feuilles d'enregistrement; ou
- b) sur une feuille ad hoc à joindre à la feuille d'enregistrement ou à conserver avec la carte de conducteur.

ARTICLE 12

Mesures d'application

1. Chaque Partie adopte toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect des dispositions de la partie B, sections 2, 3 et 4, notamment en veillant à ce que soient effectués annuellement des contrôles d'un niveau adéquat, sur la route et dans les locaux des entreprises, couvrant une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules de toutes les catégories de transport entrant dans le champ d'application desdites sections.

Les autorités compétentes de chaque Partie organisent les contrôles de façon à ce que:

- i) au cours de chaque année civile, 3 % au moins des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant de la partie B, section 2, soient contrôlés; et
- ii) au moins 30 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le soient sur la route et au moins 50 % dans les locaux des entreprises.

Les contrôles sur route portent, entre autres, sur les éléments suivants:

- i) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les interruptions et les temps de repos journaliers et hebdomadaires;
- ii) les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule, et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire du tachygraphe et/ou sur les sorties imprimées, le cas échéant; et

iii) le fonctionnement correct du tachygraphe.

Ces contrôles sont effectués sans discrimination entre les véhicules, les entreprises et les conducteurs résidents ou non-résidents, et indépendamment du point de départ ou de la destination du trajet ou du type de tachygraphe.

Outre les éléments soumis aux contrôles sur route, les contrôles dans les locaux des entreprises portent sur les éléments suivants:

- i) les temps de repos hebdomadaires et les périodes de conduite entre ces temps de repos;
- ii) les durées de conduite maximales fixées pour deux semaines;
- iii) la compensation des temps de repos hebdomadaires réduits conformément à la partie B, section 2, article 6, paragraphes 6 et 7; et
- iv) l'utilisation des feuilles d'enregistrement et/ou des données et des copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte de conducteur et/ou l'aménagement du temps de travail des conducteurs.

2. Si les constatations effectuées lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé sur le territoire de l'autre Partie donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des données nécessaires, les autorités compétentes de chaque Partie s'accordent mutuellement assistance en vue de clarifier la situation. Lorsque les autorités compétentes d'une Partie effectuent, à cette fin, un contrôle dans les locaux de l'entreprise, les résultats de ce contrôle sont communiqués aux autorités compétentes de l'autre Partie.

3. Les autorités compétentes des Parties coopèrent pour organiser des contrôles sur route concertés.
4. Chaque Partie met en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions définies à l'appendice 27-A-1-1 et de toute autre infraction figurant dans la liste de l'appendice 27-A-1-1 bis.
5. Les entreprises classées "à haut risque" font l'objet de contrôles plus stricts et plus fréquents.
6. Chaque Partie et, dans le cas de l'Union, chaque État membre permettent à leurs autorités compétentes d'infliger une sanction à un transporteur routier de marchandises et/ou à un conducteur pour infraction aux dispositions applicables en matière de temps de conduite, de pauses et de temps de repos constatée sur leur territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si cette infraction a été commise sur le territoire de l'autre Partie ou, dans le cas de l'Union, sur le territoire d'un État membre ou d'un pays tiers.

ADAPTATIONS DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
DU TACHYGRAPHE ANALOGIQUE

Aux fins de la présente section, l'annexe I du règlement (UE) n° 165/2014 est adaptée comme suit:

- a) à la section III (Conditions de construction de l'appareil de contrôle), sous-section c) (Dispositifs enregistreurs), point 4.1, la référence à "l'article 34, paragraphe 5, point b), ii), iii) et iv), du présent règlement" est remplacée par une référence à "l'annexe 27, partie B, section 4, article 6, paragraphe 5, point b), ii), iii) et iv), de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
- b) à la section III (Conditions de construction de l'appareil de contrôle), sous-section c), point 4.2 (Dispositifs enregistreurs), la référence à "l'article 34 du présent règlement" est remplacée par une référence à "l'annexe 27, partie B, section 4, article 6, paragraphe 5, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
- c) à la section IV (Feuilles d'enregistrement), sous-section a) (Points généraux), point 1, troisième alinéa, la référence à "l'article 34 du présent règlement" est remplacée par une référence à "l'annexe 27, partie B, section 4, article 6, paragraphe 6, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";

- d) à la section V (Installation de l'appareil de contrôle), point 5, premier alinéa, les termes "du présent règlement" sont remplacés par les termes "de la partie B, section 4, et de la partie C, section 2, de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
- e) à la section V (Installation de l'appareil de contrôle), point 5, troisième alinéa, les termes "à l'annexe II, point A, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil" sont remplacés par "dans la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules C.E.E.", et les termes "au présent règlement" sont remplacés par "à la partie C, section 2, de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
- f) à la section VI (Vérifications et contrôles), dans le texte précédant le point 1, les termes "et le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar," sont insérés après les termes "États membres".
- g) à la section VI (Vérifications et contrôles), point 1 (Certification des instruments neufs ou réparés), deuxième alinéa, les termes "et le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar," sont insérés après les termes "États membres", et les termes "du présent règlement" sont remplacés par les termes "de la partie B, section 4, et de la partie C, section 2, de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
- h) à la section VI (Vérifications et contrôles), point 3 (Contrôles périodiques), point b), les termes "et le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar" sont insérés après les termes "État membre".

ADAPTATIONS DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
DU TACHYGRAPHE NUMÉRIQUE

Aux fins de la présente section, l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85, y compris les appendices, introduite par le règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil⁹, est adaptée comme suit.

1. dans le cas du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, les références à l'"État membre" sont remplacées par des références à la "Partie", à l'exception des références figurant à la sous-section IV (Exigences constructives et fonctionnelles applicables aux cartes tachygraphiques), paragraphe 174, et à la sous-section VII (Délivrance des cartes), paragraphe 268 *bis*;
2. les termes "règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil" et "règlement (CE) n° 561/2006" sont remplacés par les termes "annexe 27, partie B, section 2, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".

⁹ Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 (JO CE L 274 du 9.10.1998, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

Aux fins de la présente section, la section I (Définitions) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adaptée comme suit:

3. le point u) est remplacé par le texte suivant:

"u) "circonférence effective des roues": la moyenne des distances parcourues par chacune des roues entraînant le véhicule (roues motrices) lors d'une rotation complète. La mesure de ces distances doit se faire dans les conditions normales d'essais telles que définies dans l'exigence 414 et est exprimée sous la forme " $l = \dots \text{km}$ ". Les constructeurs de véhicules peuvent remplacer la mesure de ces distances par un calcul théorique tenant compte de la répartition du poids du véhicule sur les essieux à vide et en ordre de marche, c'est-à-dire avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage, roue de secours et conducteur. Les méthodes suivies pour effectuer ce calcul théorique devront être approuvées par l'autorité compétente d'une Partie et ne pourront s'appliquer qu'avant l'activation du tachygraphe";

4. au point bb), la référence à la "directive 92/6/CEE du Conseil" est remplacée par une référence au "droit applicable de chaque Partie";

5. le point ii) est remplacé par le texte suivant:

""certification de sécurité": le processus consistant à certifier, par un organisme de certification "critères communs", que l'appareil de contrôle (ou le composant de cet appareil) ou la carte tachygraphique satisfait aux exigences de sécurité définies à l'appendice 10 (Objectifs généraux de sécurité)";

6. au point mm), la référence à la "directive 92/23/CEE" est remplacée par une référence au "règlement n° 54 de la CEE-ONU";

7. au point nn), la note de bas de page n° 17 est remplacée par le texte suivant:

""numéro d'identification du véhicule": une combinaison structurée de caractères attribuée à chaque véhicule par le constructeur, qui est composée de deux parties. La première, constituée de six caractères au plus (lettres ou chiffres), ayant pour but d'indiquer les caractéristiques générales du véhicule, notamment le type et la version; la seconde, constituée de huit caractères dont les quatre premiers peuvent être des lettres ou des chiffres et les quatre autres des chiffres uniquement, destinée à identifier sans équivoque, en combinaison avec la première partie, un véhicule déterminé.";

8. au point rr), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

"— installé et utilisé uniquement sur les types de véhicules M1 et N1 tels que définis dans la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)".

Aux fins de la présente section, la section II (Caractéristiques générales et fonctions de l'appareil de contrôle) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adaptée comme suit:

9. au paragraphe 004, le dernier alinéa est supprimé.

Aux fins de la présente section, la section III (Exigences constructives et fonctionnelles applicables à l'appareil de contrôle) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adaptée comme suit:

10. au paragraphe 065, la référence à la "directive 2007/46/CE" est remplacée par une référence à la "résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)";

11. au paragraphe 162, la référence à la "directive 95/54/CE de la Commission du 31 octobre 1995 portant adaptation au progrès technique de la directive 92/245/CEE du Conseil" est remplacée par une référence au "règlement n° 10 de la CEE-ONU".

Aux fins de la présente section, la section IV (Exigences constructive et fonctionnelles applicables aux cartes tachygraphiques) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adaptée comme suit:

12. au paragraphe 174, la référence à "UK: Royaume-Uni" est remplacée par "Pour le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, le signe distinctif est GBZ";
13. au paragraphe 185, la référence au "territoire communautaire" est remplacée par une référence au "territoire de l'Union et à Gibraltar";
14. au paragraphe 188, la référence à la "directive 95/54/CE de la Commission, du 31 octobre 1995," est remplacée par une référence au "règlement n° 10 de la CEE-ONU";
15. au paragraphe 189, le dernier alinéa est supprimé.

Aux fins de la présente section, la section V (Installation de l'appareil de contrôle) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adaptée comme suit:

16. au paragraphe 250 *bis*, la référence au "règlement (CE) n° 68/2009" est remplacée par une référence à l'"appendice 12 de la présente annexe";

Aux fins de la présente section, la section VI (Contrôles, inspections et réparations) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adaptée comme suit:

17. la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

"Les prescriptions concernant les circonstances dans lesquelles les sociétés peuvent être retirés, comme indiqué dans la partie C, section 2, article 5, paragraphe 1, de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, sont définies au chapitre V, partie 3, de la présente annexe.";

18. dans la sous-section 1 (Agrément des monteurs ou des ateliers), la référence à "l'article 12, paragraphe 1, du présent règlement" est remplacée par une référence à "la partie C, section 2, article 5, paragraphe 1, et article 8, de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".

Aux fins de la présente section, la section VII (Délivrance des cartes) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adaptée comme suit:

19. au paragraphe 268 *bis*, les termes "et le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar," sont insérés après les termes "États membres", partout où figurent ces termes.

Aux fins de la présente section, la section VIII (Homologation de l'appareil de contrôle et des cartes tachygraphiques) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adaptée comme suit:

20. au paragraphe 271, les termes "conformément à l'article 5 du présent règlement" sont supprimés.

Aux fins de la présente section, l'appendice 1 (Dictionnaire de données) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adapté comme suit:

21. au point 2.111, la référence à la "directive 92/23/CEE du 31.3.1992 (JO L 129 du 14.5.1992, p. 95)" est remplacée par une référence au "règlement n° 54 de la CEE-ONU".

Aux fins de la présente section, l'appendice 9 (Homologation de type – Liste des essais minimaux requis) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adapté comme suit:

22. à la section 2 (Essais de fonctionnement de l'unité embarquée sur le véhicule), sous-point 5.1, la référence à la "directive 95/54/CE" est remplacée par une référence au "règlement n° 10 de la CEE-ONU";
23. À la section 3 (Essais de fonctionnement du détecteur de mouvement), sous-section 5.1, la référence à la "directive 95/54/CE" est remplacée par une référence au "règlement n° 10 de la CEE-ONU".

Aux fins de la présente section, l'appendice 12 (Adaptateur pour les véhicules des types M 1 et N 1) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est adapté comme suit:

24. à la section 4 (Construction et exigences fonctionnelles pour l'adaptateur), paragraphe 4.5 (Caractéristiques de performance), ADA_023, les termes "la directive 2006/28/CE de la Commission portant adaptation au progrès technique de la directive 71/247/CEE du Conseil", sont remplacés par les termes "le règlement n° 10 de la CEE-ONU";
25. à la sous-section 7.2 (Certificat fonctionnel), point 5.1 du tableau, les termes "la directive 2006/28/CE" sont remplacés par les termes "le règlement n° 10 de la CEE-ONU".

ADAPTATIONS DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
DU TACHYGRAPHE INTELLIGENT

Aux fins de la présente section, le règlement d'exécution (UE) 2016/798, y compris ses annexes et appendices, dans sa rédaction antérieure au 20 août 2023, est adapté comme suit.

1. dans le cas du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, les références à l'"État membre" sont remplacées par des références à la "Partie", à l'exception des références figurant à la sous-section 4.1, point 229), et à la section 7, point 424);
2. les termes "règlement (CEE) n° 3820/85" et "règlement (CE) n° 561/2006" sont remplacés par les termes "annexe 27, partie B, section 2, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
3. les termes "règlement (UE) n° 165/2014" sont remplacés par les termes "partie B, section 4, et partie C, section 2, de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part", à l'exception des références figurant à la sous-section 5.3, point 402), et à la section 7, point 424);
4. les termes "directive (UE) 2015/719" et "directive 96/53/CE" sont remplacés par les termes "annexe 27, partie C, section 1, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";

Aux fins de la présente section, la section 1 (Définitions) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

5. le point u) est remplacé par le texte suivant:

"u) "circonférence effective des roues":

la moyenne des distances parcourues par chacune des roues entraînant le véhicule (roues motrices) lors d'une rotation complète. La mesure de ces distances doit se faire dans les conditions normales d'essai telles que définies dans l'exigence 414 et est exprimée sous la forme "l = ... mm". Les constructeurs de véhicules peuvent remplacer la mesure de ces distances par un calcul théorique tenant compte de la répartition du poids du véhicule sur les essieux, à vide et en ordre de marche, c'est-à-dire avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage, roue de secours et conducteur. Les méthodes suivies pour effectuer ce calcul théorique devront être approuvées par l'autorité compétente d'une Partie et ne pourront s'appliquer qu'avant l'activation du tachygraphe;"

6. au point hh), la référence à la "directive 92/6/CEE du Conseil" est remplacée par une référence au "droit applicable de chaque Partie";
7. au point uu), la référence à la "directive 92/23/CEE" est remplacée par une référence au "règlement n° 54 de la CEE-ONU";

8. au point vv), la note de bas de page n° 9 est remplacée par le texte suivant:

""numéro d'identification du véhicule": une combinaison structurée de caractères attribuée à chaque véhicule par le constructeur, qui est composée de deux parties. La première, constituée de six caractères au plus (lettres ou chiffres), ayant pour but d'indiquer les caractéristiques générales du véhicule, notamment le type et la version; la seconde, constituée de huit caractères dont les quatre premiers peuvent être des lettres ou des chiffres et les quatre autres des chiffres uniquement, destinée à identifier sans équivoque, en combinaison avec la première partie, un véhicule déterminé.";

9. au point yy), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

"— installé et utilisé uniquement sur les types de véhicules M₁ et N₁ tels que définis dans la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3);";

10. le point aaa) est supprimé;

11. au point ccc), le premier alinéa est remplacé par la date du "15 juin 2019";

Aux fins de la présente section, la section 2 (Caractéristiques générales et fonctions de l'appareil de contrôle) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

12. à la sous-section 2.1, paragraphe 7, le dernier alinéa, est supprimé.

Aux fins de la présente section, la section 3 (Exigences constructives et fonctionnelles applicables à l'appareil de contrôle) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

13. à la sous-section 3.20, point 200), troisième alinéa, la deuxième phrase est supprimée;
14. à la sous-section 3.20, le point 201) est remplacé par le texte suivant:

"L'unité embarquée sur le véhicule doit également permettre de transmettre les données suivantes à l'aide d'une liaison série dédiée indépendante appropriée à partir d'un bus de connexion CAN optionnel [ISO 11898 Véhicules routiers – échanges d'information numérique – Gestionnaire de réseau de communication à vitesse élevée (CAN)], afin qu'elles puissent être traitées par d'autres unités électroniques installées dans le véhicule:

- date et heure TUC,
- vitesse du véhicule,
- distance totale parcourue par le véhicule (compteur kilométrique),
- activité en cours pour le conducteur et le convoyeur,
- indication éventuelle qu'une carte tachygraphique est insérée dans le lecteur "conducteur" et dans le lecteur "convoyeur" et (le cas échéant) informations concernant l'identification de ces cartes (numéro et pays de délivrance).

D'autres données peuvent être transmises en plus de cette liste minimale.

Lorsque le contact du véhicule est en position MARCHE, ces données sont transmises en permanence. Lorsque le contact est en position ARRÊT, la transmission se poursuit au moins pour les données concernant les changements d'activité du conducteur et du convoyeur et/ou l'insertion ou le retrait d'une carte tachygraphique. Si ces données n'ont pu être transmises alors que le contact du véhicule était en position ARRÊT, elles le sont lorsque le contact est à nouveau en position MARCHE.

Le consentement du conducteur est nécessaire lorsque des données à caractère personnel sont transmises."

Aux fins de la présente section, la section 4 (Exigences de fabrication et exigences fonctionnelles applicables aux cartes tachygraphiques) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

15. à la sous-section 4.1, point 229), l'alinéa suivant est ajouté:

"Pour le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, le code est GBZ.";

16. au point 237), les termes "à l'article 26, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 165/2014" sont remplacés par les termes "à l'annexe 27, partie C, section 2, article 9, paragraphe 2, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";

17. au chapitre 4, sous-section 4.4, point 241), de la présente annexe, les termes "territoire communautaire" sont remplacés par les termes "territoire de l'Union et de Gibraltar";

18. à la sous-section 4.5, le point 246) est supprimé.

Aux fins de la présente section, la section 5 (Installation de l'appareil de contrôle) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

19. à la sous-section 5.2, point 397) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"397) Pour les véhicules des catégories M1 et N1 uniquement, équipés d'un adaptateur conformément à l'appendice 16 de la présente annexe et pour lesquels il n'est pas possible d'inclure toutes les informations nécessaires en vertu de l'exigence 396, une plaque supplémentaire peut être utilisée. Dans ce cas, celle-ci comporte au moins les informations figurant aux quatre derniers tirets de l'exigence 396.";

20. à la sous-section 5.3, point 402), la référence à "l'article 22, paragraphe 3 du règlement (UE) n° 165/2014" sont remplacés par une référence à "l'annexe 27, partie C, section 2, article 5, paragraphe 3, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".

Aux fins de la présente section, la section 6 (Contrôles, inspections et réparations) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

21. la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

"Les prescriptions concernant les circonstances dans lesquelles les scellements peuvent être retirés sont définies au chapitre 5.3 de la présente annexe.".

Aux fins de la présente section, la section 7 (Délivrance des cartes) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

22. au point 424), après la référence aux "États membres", insérer "le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar", et remplacer la référence à "l'article 31 du règlement (UE) n° 165/2014" par une référence à "l'annexe 27, partie C, section 2, article 13, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".

Aux fins de la présente section, l'appendice 1 (Dictionnaire de données) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:

23. au point 2.163, les termes "la directive 92/23/CEE" sont remplacés par les termes "le règlement n° 54 de la CEE-ONU".

Aux fins de la présente section, l'appendice 11 (Mécanismes de sécurité communs) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:

24. au point 9.1.4 (Niveau équipement: unités embarquées sur véhicule), dans la première remarque après CSM_78, les termes "le règlement (UE) n° 581/2010" sont remplacés par les termes "l'annexe 27, partie B, section 2, article 7, paragraphe 5, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
25. au point 9.1.5 (Niveau équipement: cartes tachygraphiques), dans la note après CSM_89, la référence au "règlement (UE) n° 581/2010" est remplacée par une référence à "l'annexe 27, partie B, section 2, article 7, paragraphe 5, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".

Aux fins de la présente section, l'appendice 12 [Positionnement basé sur un système mondial de navigation par satellite (GNSS)] de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:

26. à la section 1 (Introduction), le deuxième alinéa est supprimé;
27. à la section 2 (Spécifications du récepteur GNSS), la référence à la "compatibilité avec les services fournis par le programme Galileo et le programme EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) tels qu'ils sont définis par le règlement (UE) n° 1215/2013 du Parlement européen et du Conseil" est remplacée par une référence à la "compatibilité avec les systèmes de renforcement satellitaire (SBAS)".

Aux fins de la présente section, l'appendice 16 (Adaptateur pour les véhicules des types M 1 et N 1) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:

28. à la section 7 (Homologation de l'appareil de contrôle lorsqu'un adaptateur est utilisé), point 5.1 du tableau, la référence à la "directive 2006/28/CE" est remplacée par une référence au "règlement n° 10 de la CEE-ONU".

ADAPTATIONS DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
POUR LE TACHYGRAPHE INTELLIGENT 2

Aux fins de la présente section, le règlement d'exécution (UE) 2016/789, y compris ses annexes et appendices, est adapté comme suit:

Les adaptations suivantes s'appliquent à l'ensemble de l'annexe I C, y compris ses appendices 1 à 17:

- a) dans le cas du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, les références à l'"État membre" sont remplacées par des références à la "Partie", à l'exception des références figurant à la sous-section 4.1, point 229), et à la section 7, point 424);
- b) les termes "règlement (CE) n° 561/2006 du Conseil" et "règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil" sont remplacés par les termes "annexe 27, partie B, section 2, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
- c) les termes "règlement (UE) n° 165/2014" sont remplacés par les termes "partie B, section 4, et partie C, section 2, de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part", à l'exception des références figurant aux points 226 *quinquies*), 237), 402), 424), ITS_01, MIG_025 et, à l'appendice 14, à la section 1, premier alinéa, à la section 2, deuxième alinéa, à la section 3 et au point DSC_26;

- d) les termes "directive (UE) 2015/719" et "directive 96/53/CE" sont remplacés par les termes "annexe 27, partie C, section 1, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
- e) les termes "annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85" sont remplacés par les termes "annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85, telle qu'adaptée par l'appendice 27-B-A-2 de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
1. La section 1 (Définitions) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:
- f) le point u) est remplacé par le texte suivant:
- "u) "circonférence effective des roues": la moyenne des distances parcourues par chacune des roues entraînant le véhicule (roues motrices) lors d'une rotation complète. La mesure de ces distances doit se faire dans les conditions normales d'essai telles que définies dans l'exigence 414 et est exprimée sous la forme " $l = \dots$ mm". Les constructeurs de véhicules peuvent remplacer la mesure de ces distances par un calcul théorique tenant compte de la répartition du poids du véhicule sur les essieux, à vide et en ordre de marche, c'est-à-dire avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage, roue de secours et conducteur. Les méthodes suivies pour effectuer ce calcul théorique devront être approuvées par l'autorité compétente d'une Partie et ne pourront s'appliquer qu'avant l'activation du tachygraphe;"

- g) au point hh), la référence à la "directive 92/6/CEE du Conseil" est remplacée par une référence au "droit applicable de chaque Partie";
- h) au point uu), la référence à la "directive 92/23/CEE, telle que modifiée en dernier lieu" est remplacée par une référence au "règlement n° 54 de la CEE-ONU";
- i) la note de bas de page au point vv) est remplacée par le texte suivant:

"numéro d'identification du véhicule": une combinaison structurée de caractères attribuée à chaque véhicule par le constructeur, qui est composée de deux parties: la première, constituée de six caractères au plus (lettres ou chiffres), ayant pour but d'indiquer les caractéristiques générales du véhicule, notamment le type et la version; la seconde, constituée de huit caractères dont les quatre premiers peuvent être des lettres ou des chiffres et les quatre autres des chiffres uniquement, destinée à identifier sans équivoque, en combinaison avec la première partie, un véhicule déterminé.";

- j) au point yy), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

"— installé et utilisé uniquement sur les types de véhicules M1 et N1 tels que définis dans la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).";

- k) le point aaa) est supprimé;

- l) au point ccc), la définition de la "date de mise en œuvre" est remplacée par "21 février 2024".

2. La section 2 (Caractéristiques générales et fonctions de l'appareil de contrôle) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

m) à la sous-section 2.1, point 7), le dernier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Ces fonctions sont assurées conformément à l'annexe 27, partie C, section 2, article 4, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part."

3. La section 3 (Exigences constructives et fonctionnelles applicables à l'appareil de contrôle) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

n) à la sous-section 3.20, le point 201) est remplacé par le texte suivant:

"L'unité embarquée sur le véhicule peut également permettre de transmettre les données suivantes à l'aide d'une liaison série dédiée indépendante appropriée à partir d'un bus de connexion CAN optionnel [ISO 11898 Véhicules routiers – échanges d'information numérique – Gestionnaire de réseau de communication à vitesse élevée (CAN)], afin qu'elles puissent être traitées par d'autres unités électroniques installées dans le véhicule:

- date et heure TUC,
- vitesse du véhicule,
- distance totale parcourue par le véhicule (compteur kilométrique),

- activité en cours pour le conducteur et le convoyeur,
- indication éventuelle qu'une carte tachygraphique est insérée dans le lecteur "conducteur" et dans le lecteur "convoyeur" et (le cas échéant) informations concernant l'identification de ces cartes (numéro et pays de délivrance).

D'autres données peuvent être transmises en plus de cette liste minimale.

Lorsque le contact du véhicule est en position MARCHE, ces données sont transmises en permanence. Lorsque le contact est en position ARRÊT, la transmission se poursuit au moins pour les données concernant les changements d'activité du conducteur et du convoyeur et/ou l'insertion ou le retrait d'une carte tachygraphique. Si ces données n'ont pu être transmises alors que le contact du véhicule était en position ARRÊT, elles le sont lorsque le contact est à nouveau en position MARCHE.

Le consentement du conducteur est nécessaire lorsque des données à caractère personnel sont transmises.";

- o) au point 226 *quinquies*) de la section 3.28, les termes ", conformément à l'article 12, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014" sont supprimés.
- 4. La section 4 (Exigences de fabrication et exigences fonctionnelles applicables aux cartes tachygraphiques) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:
 - p) à la sous-section 4.1, point 229), l'alinéa suivant est ajouté:

"Pour le Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, le code est GBZ.";

q) au point 237), les termes "l'article 26.4, du règlement (UE) n° 165/2014" sont remplacés par les termes "la partie C, section 2, article 9, paragraphe 2, de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";

r) à la sous-section 4.4, point 241), les termes "territoire communautaire" sont remplacés par les termes "territoire de l'Union et de Gibraltar".

5. La section 5 (Installation de l'appareil de contrôle) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:

s) à la sous-section 5.2, point 397) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"397) Pour les véhicules des catégories M1 et N1 uniquement, équipés d'un adaptateur conformément à l'appendice 16 de la présente annexe et pour lesquels il n'est pas possible d'inclure toutes les informations nécessaires en vertu de l'exigence 396, une plaque supplémentaire peut être utilisée. Dans ce cas, celle-ci comporte au moins les informations figurant aux quatre derniers tirets de l'exigence 396.";

t) à la sous-section 5.3, point 402), la référence à "l'article 22, paragraphe 3 du règlement (UE) n° 165/2014" sont remplacés par une référence à "l'annexe 27, partie C, section 2, article 5, paragraphe 3, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".

6. La section 6 (Contrôles, inspections et réparations) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:
- u) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant: "Les prescriptions concernant les circonstances dans lesquelles les scellements peuvent être retirés sont définies au chapitre 5.3 de la présente annexe."
7. La section 7 (Délivrance des cartes) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adaptée comme suit:
- v) au point 424), après la référence aux "États membres", insérer "et le Royaume-Uni en ce qui concerne Gibraltar", et remplacer la référence à "l'article 31 du règlement (UE) n° 165/2014" par une référence à "l'annexe 27, partie C, section 2, article 13, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
8. L'appendice 1 (Dictionnaire de données) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:
- w) au point 2.163, les termes "la directive 92/23/CEE du 31.3.1992 (JO L 129, p. 95)" sont remplacés par les termes "le règlement n° 54 de la CEE-ONU".
9. L'appendice 11 (Mécanismes de sécurité communs) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:

- x) au point 9.1.4 (Niveau équipement: unités embarquées sur véhicule), dans la première remarque après CSM_78, les termes "le règlement (UE) n° 581/2010" sont remplacés par les termes "l'annexe 27, partie B, section 2, article 7, paragraphe 5 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
- y) au point 9.1.5 (Niveau équipement: cartes tachygraphiques), dans la note après CSM_89, la référence au "règlement (UE) n° 581/2010" est remplacée par une référence à l'annexe 27, partie B, section 2, article 7, paragraphe 5, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
10. L'appendice 12 [Positionnement basé sur un système mondial de navigation par satellite (GNSS)] de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:
- z) à la section 2 (Spécifications du récepteur GNSS), la référence à la "compatibilité avec les services fournis par le programme Galileo et le programme EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) tels qu'ils sont définis par le règlement (UE) n° 1285/2013 du Parlement européen et du Conseil" est remplacée par une référence à la "compatibilité avec les systèmes de renforcement satellitaire (SBAS)".
11. L'appendice 13 (Interface ITS) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:
- aa) dans l'exigence ITS_01, les termes ", demandés aux articles 10 et 11 du règlement (UE) n° 165/2014" sont supprimés.

12. L'appendice 14 (Fonction de communication à distance) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:
- dans l'alinéa introductif de la section 1, les termes "conformément aux dispositions de l'article 9 du règlement (UE) n° 165/2014 (le règlement)" sont omis;
 - à la section 2, deuxième alinéa, les termes "conformément à l'article 9 du règlement (UE) n° 165/2014" sont supprimés;
 - au point DSC_26, les termes "conformément à l'article 9 du règlement (UE) n° 165/2014" sont supprimés.
13. L'appendice 15 (Migration: gérer la coexistence de plusieurs générations d'équipements) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:
- bb) à la sous-section 2.2, les termes "annexe I C du présent règlement" sont remplacés par les termes "annexe I C du présent règlement, telle qu'adaptée par l'appendice 27-B-4-4 de l'annexe 27 de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part";
 - cc) à la sous-section 5, exigence MIG_025, la référence à "l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014" est remplacée par une référence à "l'annexe 27, partie B, section 4, article 6, paragraphe 7, de l'accord en ce qui concerne Gibraltar entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part".
14. L'appendice 16 (Adaptateur pour les véhicules des types M 1 et N 1) de l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 est adapté comme suit:
- dd) à la section 7 (Homologation de l'appareil de contrôle lorsqu'un adaptateur est utilisé), point 5.1 du tableau, la référence à la "directive 2006/28/CE" est remplacée par une référence au "règlement n° 10 de la CEE-ONU".

PARTIE C

EXIGENCES APPLICABLES AUX VÉHICULES UTILISÉS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 281 DU PRÉSENT ACCORD

SECTION 1

POIDS ET DIMENSIONS

ARTICLE 1

Objet et principes

Les poids et dimensions maximaux des véhicules pouvant être utilisés pour les trajets visés à l'article 276, paragraphe 1, et à l'article 277 du présent accord sont ceux établis à l'appendice 27-C-1-1.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins de la présente section, on entend par:

- a) "véhicule à moteur", tout véhicule pourvu d'un moteur à propulsion et circulant sur route par ses moyens propres;
- b) "remorque", tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises;
- c) "semi-remorque", tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle qu'une partie de cette remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises;
- d) "ensemble de véhicules":
 - soit un train routier constitué d'un véhicule à moteur attelé à une remorque; ou
 - soit un véhicule articulé constitué d'un véhicule à moteur couplé à une semi-remorque;
- e) "véhicule conditionné", tout véhicule dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 millimètres;

- f) "dimensions maximales autorisées", les dimensions maximales pour l'utilisation d'un véhicule;
- g) "poids maximal autorisé", le poids maximal pour l'utilisation d'un véhicule chargé;
- h) "poids maximal autorisé par essieu", le poids maximal pour l'utilisation d'un essieu ou d'un groupe d'essieux chargé;
- i) "tonne", le poids que représente la masse d'une tonne et qui correspond à 9,8 kN (newtons) (kN);
- j) "charge indivisible", la charge qui ne peut, aux fins du transport par route, être divisée en deux ou plusieurs chargements sans frais ou risque de dommage inconsidéré et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masses, être transportée par un véhicule à moteur, une remorque, un train routier ou un véhicule articulé qui réponde à tous égards aux dispositions de la présente section;
- k) "carburants de substitution", les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports; ils comprennent:
 - i) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques;
 - ii) l'hydrogène;
 - iii) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé – GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié – GNL);

- iv) le gaz de pétrole liquéfié (GPL); ou
- v) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué/d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle;
- l) "véhicule à carburant de substitution", un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution;
- m) "véhicule à émission nulle", un poids lourd dépourvu de moteur à combustion interne ou pourvu d'un moteur à combustion interne émettant moins de 1 g de CO₂/kWh, et
- n) "opération de transport intermodal", le transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds lorsque le poids lourd, la remorque, la semi-remorque (avec ou sans véhicule tracteur), la caisse mobile ou le conteneur utilisent la route pour la partie initiale et/ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime.

ARTICLE 3

Autorisations spéciales

Tout véhicule ou ensemble de véhicules qui dépasse les poids ou dimensions maximaux établis à l'appendice 27-C-1-1 peut uniquement être admis à circuler sur la base d'une autorisation spéciale délivrée sans discrimination par les autorités compétentes, ou sur la base de modalités non discriminatoires convenues cas par cas avec ces autorités lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont prévus pour transporter des charges indivisibles.

ARTICLE 4

Restrictions locales

La présente section ne fait pas obstacle à l'application non discriminatoire des dispositions en vigueur dans chaque Partie en matière de circulation routière permettant de limiter les poids et/ou les dimensions des véhicules sur certaines routes ou certains ouvrages d'art.

Il est possible, notamment, d'imposer des restrictions au niveau local concernant les dimensions maximales et/ou les poids maximaux autorisés des véhicules qui peuvent être utilisés dans des zones ou sur des routes spécifiées, lorsque l'infrastructure n'est pas adaptée pour les véhicules longs et lourds, telles que les centres des villes, les petits villages ou les lieux présentant un intérêt naturel particulier.

ARTICLE 5

Dispositifs aérodynamiques adjoints à l'arrière des véhicules ou des ensembles de véhicules

1. Les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques peuvent dépasser les longueurs maximales prévues à l'appendice 27-C-1-1, point 1.1, pour permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou des ensembles de véhicules. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces dispositifs sont conformes à l'appendice 27-C-1-1, point 1.5, et les dépassements des longueurs maximales n'entraînent pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.

2. Les dispositifs aérodynamiques visés au paragraphe 1 satisfont aux conditions opérationnelles suivantes:

- a) en cas de risque pour la sécurité d'autres usagers de la route ou du conducteur, ils sont repliés, rétractés ou enlevés par le conducteur;
- b) les dispositifs et équipements aérodynamiques dont la longueur dépasse 500 millimètres en position d'utilisation sont rétractables ou repliables;
- c) lors de leur utilisation sur des infrastructures routières urbaines et interurbaines, il y a lieu de tenir compte des caractéristiques spéciales des zones où la vitesse est limitée à 50 km/h et où la présence d'usagers vulnérables est plus probable; et
- d) lorsqu'ils sont rétractés ou repliés, ils ne dépassent pas de plus de 20 centimètres la longueur maximale autorisée.

ARTICLE 6

Cabines aérodynamiques

Les véhicules ou les ensembles de véhicules peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'appendice 27-C-1-1, point 1.1, pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques et l'efficacité énergétique, ainsi que les performances en matière de sécurité. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines sont conformes à l'appendice 27-C-1-1, point 1.5, et les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la charge utile de ces véhicules.

ARTICLE 7

Opérations de transport intermodal

1. Les longueurs maximales fixées à l'appendice 27-C-1-1, point 1.1, sous réserve, le cas échéant, de l'article 6, et la distance maximale fixée à l'appendice 27-C-1-1, point 1.6, peuvent être dépassées de 15 centimètres pour les véhicules ou les ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs d'une longueur de 45 pieds ou de caisses mobiles d'une longueur de 45 pieds, vides ou chargés, pour autant que le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile en question s'inscrive dans une opération de transport intermodal effectuée conformément aux conditions établies par chaque Partie.
2. Pour les opérations de transport intermodal, le poids maximal autorisé des véhicules articulés à cinq ou six essieux peut être dépassé de deux tonnes dans l'ensemble défini à l'appendice 27-C-1-1, point 2.2.2, a), et de quatre tonnes dans l'ensemble défini à l'appendice 27-C-1-1, point 2.2.2, b). Le poids maximal autorisé de ces véhicules ne peut dépasser 44 tonnes.

ARTICLE 8

Preuve de conformité

1. Pour prouver leur conformité avec la présente section, les véhicules relevant de celle-ci sont munis d'une des preuves suivantes:

a) une combinaison des deux plaques suivantes:

- la plaque réglementaire du constructeur, c'est-à-dire une plaque ou une étiquette apposée sur le véhicule par le constructeur indiquant les principales caractéristiques techniques nécessaires à l'identification du véhicule et fournissant aux autorités compétentes les informations utiles concernant les masses maximales en charge admissibles; et
- une plaque relative aux dimensions fixée dans la mesure du possible à côté de la plaque réglementaire du constructeur et contenant les informations suivantes:
 - i) nom du constructeur;
 - ii) numéro d'identification du véhicule;
 - iii) longueur (L) du véhicule à moteur, de la remorque ou de la semi-remorque;
 - iv) largeur (W) du véhicule à moteur, de la remorque ou de la semi-remorque; et

v) données pour la mesure de la longueur des ensembles de véhicules:

- la distance (a) entre l'avant du véhicule à moteur et le centre de son dispositif d'attelage (crochet ou sellette d'attelage); dans le cas d'une sellette à plusieurs points d'attelage, il faut indiquer les valeurs minimale et maximale ($a_{\min}$ et $a_{\max}$);
- la distance (b) entre le centre du dispositif d'attelage de la remorque (anneau) ou de la semi-remorque (pivot d'attelage) et l'arrière de la remorque ou de la semi-remorque; dans le cas d'un dispositif à plusieurs points d'attelage, il faut indiquer les valeurs minimale et maximale ($b_{\min}$ et $b_{\max}$);

La longueur des ensembles de véhicules est la longueur mesurée lorsque le véhicule à moteur, la remorque ou la semi-remorque sont placés en ligne droite;

- b) une plaque unique contenant les informations des deux plaques visées au point a); ou
- c) un document unique délivré par l'autorité compétente de la Partie dans laquelle le véhicule est immatriculé ou mis en circulation ou, dans le cas de l'Union européenne, de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation, contenant les mêmes informations que celles qui figurent sur les plaques mentionnées au point a). Il sera conservé à un endroit facilement accessible au contrôle et suffisamment protégé.

2. Si les caractéristiques du véhicule ne correspondent plus à celles indiquées sur la preuve de conformité, la Partie dans laquelle le véhicule est immatriculé ou mis en circulation ou, dans le cas de l'Union, l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation prend les mesures nécessaires pour assurer que la preuve de conformité est modifiée.

3. Les plaques et documents visés au paragraphe 1 sont reconnus par les Parties comme la preuve de la conformité des véhicules prévue par la présente section.

ARTICLE 9

Application

1. Chaque Partie prend des mesures spécifiques pour identifier les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé et qui doivent donc être contrôlés par les autorités compétentes des Parties pour s'assurer du respect des exigences de la présente section. Cela peut se faire à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures routières, ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord des véhicules. Lesdits équipements de pesage embarqués sont précis et fiables, totalement interopérables et compatibles avec tous les types de véhicules.
2. Une Partie n'impose pas l'installation d'équipements de pesage embarqués sur les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont immatriculés dans l'autre Partie.
3. Lorsque des systèmes automatiques sont utilisés pour établir des violations de la présente section et imposer des sanctions, lesdits systèmes automatiques doivent être certifiés. Lorsque les systèmes automatiques ne sont utilisés qu'à des fins d'identification, ils n'ont pas besoin d'être certifiés.
4. Les Parties veillent, conformément à la partie A, article 14, à ce que les autorités compétentes échangent des informations sur les infractions et sanctions relatives au présent article.

**POIDS ET DIMENSIONS MAXIMALES
ET CARACTÉRISTIQUES CONNEXES DES VÉHICULES**

1. Dimensions maximales autorisées des véhicules (en mètres; "m")

1.1. Longueur maximale:

– véhicule à moteur	12,00 m
– remorque	12,00 m
– véhicule articulé	16,50 m
– train routier	18,75 m

1.2. Largeur maximale:

a) tous les véhicules, à l'exception de ceux visés au point b)	2,55 m
b) superstructures des véhicules conditionnés ou des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés transportés par des véhicules	2,60 m

1.3. Hauteur maximale (tout véhicule) 4,00 m

1.4. Sont comprises dans les dimensions indiquées aux points 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 et 4.4 les superstructures amovibles et les pièces de cargaison standardisées telles que les conteneurs

1.5. Tout véhicule à moteur ou ensemble de véhicules en mouvement doit pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m

1.6. Distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage
et l'arrière de la semi-remorque

12,00 m

1.7. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule à moteur et l'avant de la remorque

15,65 m

1.8. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble

16,40 m

2. Poids maximal autorisé des véhicules (en tonnes)

2.1. Véhicules faisant partie d'un ensemble de véhicules

2.1.1. Remorque à deux essieux

18 tonnes

2.1.2. Remorques à trois essieux

24 tonnes

2.2. Ensembles de véhicules

En cas d'ensemble de véhicules incluant des véhicules à carburant de substitution ou à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu dans la présente section est augmenté du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution ou l'absence d'émissions, dans la limite de 1 tonne et de 2 tonnes, respectivement.

2.2.1. Trains routiers à cinq ou six essieux

- a) véhicule à moteur à deux essieux avec remorque à trois essieux 40 tonnes
- b) véhicule à moteur à trois essieux avec remorque à deux ou trois essieux 40 tonnes

2.2.2. Véhicules articulés à cinq ou six essieux

- a) véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux 40 tonnes
- b) véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux 40 tonnes

2.2.3. Trains routiers à quatre essieux composés d'un véhicule à moteur à deux essieux et d'une remorque à deux essieux

36 tonnes

2.2.4. Véhicules articulés à quatre essieux composés d'un véhicule à moteur à deux essieux et d'une semi-remorque à deux essieux, si l'écartement des essieux de la semi-remorque:

- est égal ou supérieur à 1,3 m et égal ou inférieur à 1,6 m 26 tonnes
- est supérieur à 1,8 m 36 tonnes

[+ 2 tonnes de tolérance lorsque le poids maximal autorisé du véhicule à moteur (18 t) et le poids maximal autorisé de l'essieu tandem de la semi-remorque (20 t) sont respectés et que l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou équivalentes]

2.3. Véhicules à moteur

En cas de véhicules à moteur à carburant de substitution ou de véhicules à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu aux sous-sections 2.3.1 et 2.3.2 est augmenté du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution ou l'absence d'émissions, dans la limite de 1 tonne et de 2 tonnes, respectivement.

2.3.1. Véhicules à moteur à deux essieux 18 tonnes

2.3.2. Véhicules à moteur à trois essieux 25 tonnes (26 tonnes lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou équivalentes, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal pour chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes)

2.3.3. Véhicules à moteur à quatre essieux avec deux essieux directeurs 32 tonnes lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou équivalentes, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal pour chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes

3. Poids maximal autorisé par essieu des véhicules (en tonnes)

3.1. Essieux simples

Essieu non moteur simple 10 tonnes

3.2. Essieux tandem des remorques et semi-remorques

La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:

- | | |
|---|-----------|
| – est inférieur à 1,0 m ($d < 1,0$) | 11 tonnes |
| – est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) | 16 tonnes |
| – est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) | 18 tonnes |
| – est égal ou supérieur à 1,8 m ($1,8 \leq d$) | 20 tonnes |

3.3. Essieux tridem des remorques et semi-remorques

La somme des poids par essieu d'un tridem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:

est égal ou inférieur à 1,3 m ($d \leq 1,3$) 21 tonnes

est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$) 24 tonnes

3.4. Essieu moteur

Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2 et 2.3 11,5 tonnes

3.5. Essieux tandem des véhicules à moteur

La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:

- est inférieur à 1,0 m ($d < 1,0$) 11,5 tonnes
- est égal ou supérieur à 1,0 m
et inférieur à 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) 16 tonnes
- est égal ou supérieur à 1,3 m
et inférieur à 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) 18 tonnes (19 tonnes lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou équivalentes, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal pour chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes)

4. Autres caractéristiques des véhicules

4.1. Tous les véhicules

Le poids supporté par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules ne doit pas être inférieur à 25 % du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules.

4.2. Trains routiers

La distance entre l'essieu arrière d'un véhicule à moteur et l'essieu avant d'une remorque ne doit pas être inférieure à 3,00 m.

4.3. Poids maximal autorisé en fonction de l'empattement

Le poids maximal autorisé en tonnes d'un véhicule à moteur à quatre essieux ne peut dépasser cinq fois la distance en mètres entre les axes des essieux extrêmes du véhicule.

4.4. Semi-remorques

La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m.

SECTION 2

EXIGENCES APPLICABLES AUX TACHYGRAPHES, AUX CARTES DE CONDUCTEUR ET AUX CARTES D'ATELIER

ARTICLE 1

Objet et principes

La présente section établit les exigences applicables aux véhicules relevant du champ d'application de la partie B, section 2, de la présente annexe en ce qui concerne l'installation, les essais et le contrôle des tachygraphes, visés à l'article 281, paragraphe 2, du présent accord.

ARTICLE 2

Définitions

1. Aux fins de la présente section, les définitions figurant à la partie B, section 2, article 2, et section 4, article 2, de la présente annexe, sont applicables.

2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, aux fins de la présente section, on entend par:
- a) "unité embarquée", le tachygraphe à l'exclusion du capteur de mouvement et des câbles de connexion de ce capteur. L'unité embarquée sur le véhicule peut se présenter sous forme d'un seul élément ou de plusieurs composants répartis dans le véhicule, dans la mesure où elle est conforme aux exigences de sûreté de la présente section; l'unité embarquée sur le véhicule comprend, entre autres, une unité de traitement, une mémoire électronique, une fonction de mesure du temps, deux interfaces pour cartes à mémoire pour le conducteur et le convoyeur, une imprimante, un écran, des connecteurs ainsi que des dispositifs permettant la saisie de données par l'utilisateur;
 - b) "capteur de mouvement", un élément du tachygraphe émettant un signal représentatif de la vitesse et/ou de la distance parcourue par le véhicule;
 - c) "carte de contrôleur", une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'une Partie à une autorité nationale de contrôle compétente; ladite carte permettant l'identification de l'organisme de contrôle et éventuellement du responsable du contrôle, ainsi que l'accès aux données stockées dans la mémoire, sur les cartes de conducteur ou éventuellement sur les cartes d'atelier, pour lecture, impression et/ou téléchargement;
 - d) "carte d'atelier", une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'une Partie à certains membres du personnel d'un constructeur de tachygraphes, d'un installateur, d'un constructeur de véhicules ou d'un atelier, homologué par cette Partie. La carte d'atelier permet l'identification du détenteur ainsi que l'essai, l'étalonnage et l'activation de tachygraphes et/ou le téléchargement à partir de ceux-ci;
 - e) "activation", la phase au cours de laquelle le tachygraphe devient pleinement opérationnel et exécute toutes les fonctions, y compris les fonctions de sécurité, par l'utilisation d'une carte d'atelier;

- f) "étalonnage" du tachygraphe numérique, la mise à jour ou la confirmation des paramètres du véhicule, y compris l'identification du véhicule et les caractéristiques du véhicule, à conserver dans la mémoire électronique, par l'utilisation d'une carte d'atelier;
- g) "téléchargement" à partir d'un tachygraphe numérique ou intelligent, la copie, avec signature numérique, d'une partie ou de la totalité d'un ensemble de fichiers de données enregistrés dans la mémoire électronique de l'unité embarquée ou dans la mémoire d'une carte tachygraphique, pour autant que ce processus ne modifie ni ne supprime aucune des données stockées;
- h) "anomalie", une opération anormale détectée par le tachygraphe numérique et pouvant résulter d'un dysfonctionnement ou d'une panne de l'équipement;
- i) "installation", le montage d'un tachygraphe dans un véhicule;
- j) "inspection périodique", une série d'opérations de contrôle réalisées pour s'assurer que le tachygraphe fonctionne correctement, que ses réglages correspondent aux paramètres du véhicule et qu'aucun dispositif de manipulation n'est adjoint au tachygraphe;
- k) "réparation", toute réparation d'un capteur de mouvement ou d'une unité embarquée qui impose de le ou de la déconnecter de son alimentation électrique ou d'autres composants du tachygraphe, ou d'ouvrir le capteur de mouvement ou l'unité embarquée;
- l) "interopérabilité", la capacité des systèmes et des processus sous-jacents à échanger des données et à partager des informations;
- m) "interface", un mécanisme mis en place entre les systèmes, qui leur permet de se connecter et d'interagir;

- n) "mesure du temps", un enregistrement numérique en continu de la date et du temps universel coordonné (UTC); et
- o) "système de messagerie TACHOnet", le système de messagerie conforme aux spécifications techniques établies aux annexes I à VII du règlement d'exécution (UE) 2016/68 de la Commission¹⁰.

ARTICLE 3

Installation

1. Les tachygraphes visés au paragraphe 2 sont destinés:
 - a) aux véhicules, y compris aux véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes; ou
 - b) à partir du 1^{er} juillet 2026, aux véhicules, y compris aux véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes.
2. Les tachygraphes concernés sont:
 - a) pour les véhicules mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} mai 2006, un tachygraphe analogique;

¹⁰ Règlement d'exécution (UE) 2016/68 de la Commission du 21 janvier 2016 relatif aux procédures et spécifications communes nécessaires pour l'interconnexion des registres électroniques des cartes de conducteur (JO UE L 15 du 22.1.2016, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- b) pour les véhicules mis en circulation pour la première fois entre le 1^{er} mai 2006 et le 30 septembre 2011, la première version du tachygraphe numérique;
- c) pour les véhicules mis en circulation pour la première fois entre le 1^{er} octobre 2011 et le 30 septembre 2012, la deuxième version du tachygraphe numérique;
- d) pour les véhicules mis en circulation pour la première fois entre le 1^{er} octobre 2012 et le 14 juin 2019, la troisième version du tachygraphe numérique;
- e) pour les véhicules immatriculés pour la première fois à partir du 15 juin 2019 et jusqu'à deux ans après l'entrée en vigueur des spécifications détaillées visées à la partie B, section 4, article 2, paragraphe 2, point h), un tachygraphe intelligent 1; et
- f) pour les véhicules immatriculés pour la première fois plus de deux ans après l'entrée en vigueur des spécifications détaillées visées à la partie B, section 4, article 2, paragraphe 2, point h), un tachygraphe intelligent 2.

3. Chaque Partie peut exempter de l'application de la présente section les véhicules mentionnés dans la partie B, section 2, article 8, paragraphe 3, de la présente annexe.

4. Chaque Partie peut exempter de l'application de la présente section les véhicules utilisés pour des opérations de transport qui bénéficient d'une dérogation conformément à la partie B, section 2, article 8, paragraphe 4, de la présente annexe. Chaque Partie informe immédiatement l'autre Partie lorsqu'elle fait usage de cette disposition.

5. Au plus tard trois ans après la fin de l'année d'entrée en vigueur des spécifications techniques détaillées du tachygraphe intelligent 2, les véhicules visés au paragraphe 1, point a), dotés d'un tachygraphe analogique ou numérique sont équipés d'un tachygraphe intelligent 2 lorsqu'ils opèrent sur le territoire d'une Partie autre que celle dans laquelle ils sont immatriculés.
6. Au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur des spécifications techniques détaillées du tachygraphe intelligent 2, les véhicules visés au paragraphe 1, point a), dotés d'un tachygraphe intelligent 1 sont équipés d'un tachygraphe intelligent 2 lorsqu'ils opèrent sur le territoire d'une Partie autre que celle dans laquelle ils sont immatriculés.
7. À partir du 1^{er} juillet 2026, les véhicules visés au paragraphe 1, point b), sont équipés d'un tachygraphe intelligent 2 lorsqu'ils opèrent sur le territoire d'une Partie autre que celle dans laquelle ils sont immatriculés.
8. Aucune disposition de la présente section n'affecte l'application aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union, sur le territoire de l'Union, des règles de l'Union concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

ARTICLE 4

Protection des données

1. Chaque Partie veille à ce que les données à caractère personnel soient traitées dans le cadre de la présente section aux seules fins de contrôler le respect de la présente section.

2. Chaque Partie s'assure, en particulier, que les données à caractère personnel sont protégées à l'égard des utilisations autres que celles qui sont strictement visées au paragraphe 1 en ce qui concerne:

- a) l'utilisation d'un système global de navigation par satellite pour l'enregistrement des données de localisation visées dans les spécifications techniques relatives au tachygraphe intelligent 1 et au tachygraphe intelligent 2;
- b) l'échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur visé à l'article 13, et notamment tout échange transfrontalier de telles données avec des parties tierces, et
- c) la conservation des enregistrements par les transporteurs routiers de marchandises visée à l'article 15.

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 transporteurs routiers de marchandises et toute autre entité concernée se conforment aux dispositions pertinentes concernant la protection des données à caractère personnel.

ARTICLE 5

Installation et réparation

1. Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de tachygraphes les installateurs, ateliers ou constructeurs de véhicules agréés à cette fin par les autorités compétentes d'une Partie conformément à l'article 7.

2. Les installateurs, ateliers ou constructeurs de véhicules agréés scellent le tachygraphe après avoir vérifié qu'il fonctionne correctement et, en particulier, qu'aucun dispositif ne peut manipuler ou altérer les données enregistrées.
3. L'installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé insère une marque particulière sur les scellements qu'il appose et, en outre, pour les tachygraphes numériques, les tachygraphes intelligents 1 et les tachygraphes intelligents 2, introduit les données électroniques de sûreté permettant, notamment, les contrôles d'authentification. Chaque Partie conserve et publie un registre des marques et des données électroniques de sûreté utilisées ainsi que les informations nécessaires ayant trait aux données électroniques de sûreté utilisées.
4. La conformité de l'installation du tachygraphe aux prescriptions de la présente section est attestée par la plaquette d'installation apposée de façon bien visible et facilement accessible.
5. Les composants du tachygraphe sont scellés. Toute connexion au tachygraphe qui est susceptible d'être exposée à un risque de manipulation, y compris la connexion entre le capteur de mouvement et la boîte de vitesses ou la plaquette d'installation, le cas échéant, est scellée.

Un scellement ne peut être enlevé ou brisé que:

- par des installateurs ou des ateliers agréés par les autorités compétentes en vertu de l'article 7 de la présente section, à des fins de réparation, d'entretien ou de réétalonnage du tachygraphe, ou par des agents de contrôle dûment formés et, si nécessaire, agréés, à des fins de contrôle; ou
- à des fins de réparation ou de modification du véhicule affectant le scellement. En pareil cas, une déclaration écrite mentionnant la date et l'heure à laquelle le scellement a été brisé et indiquant les raisons pour lesquelles le scellement a été retiré est conservée à bord du véhicule.

Les scelllements enlevés ou brisés sont remplacés par un installateur ou un atelier agréé dans un délai raisonnable et au plus tard dans les sept jours suivant leur retrait ou leur casse. Lorsque les scelllements ont été enlevés ou brisés à des fins de contrôle, ils peuvent être remplacés sans retard injustifié par un agent de contrôle équipé d'un matériel de sceller 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:

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

Avant le remplacement d'un scellement, une vérification et un étalonnage du tachygraphe sont réalisés par un atelier agréé, sauf lorsque le scellement a été enlevé ou brisé à des fins de contrôle et remplacé par un agent de contrôle.

ARTICLE 6

Inspections des tachygraphes

1. Les tachygraphes sont soumis à des inspections régulières effectuées par des ateliers agréés. Ces inspections régulières sont réalisées au minimum tous les deux ans.
2. Les inspections visées au paragraphe 1 comprennent au moins les vérifications suivantes:
 - le tachygraphe est correctement installé et est approprié au véhicule;
 - le tachygraphe fonctionne correctement;
 - la marque d'homologation est apposée sur le tachygraphe;
 - la plaquette d'installation est apposée;
 - tous les scellements sont intacts et efficaces;
 - aucun dispositif de manipulation n'est fixé au tachygraphe et il n'y a aucune trace d'utilisation de ce type de dispositif; et
 - la taille des pneumatiques et la circonférence effective des pneumatiques.
3. Les ateliers établissent un rapport d'inspection dans les cas où des irrégularités dans le fonctionnement du tachygraphe ont dû être corrigées, que ce soit à la suite d'une inspection périodique ou d'une inspection effectuée à la demande expresse de l'autorité nationale compétente. Ils conservent une liste de tous les rapports d'inspection établis.

4. Les rapports d'inspection sont conservés pendant au moins deux ans à compter de la date d'établissement du rapport. Chaque Partie décide si les rapports d'inspection sont conservés ou transmis à l'autorité compétente au cours de cette période. Lorsqu'il les conserve, l'atelier fournit, sur demande de l'autorité compétente, les rapports relatifs aux inspections et étalonnages effectués durant cette période.

ARTICLE 7

Agrément des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules

1. Chaque Partie ou, dans le cas de l'Union, chaque État membre agréé, contrôle régulièrement et certifie les installateurs, les ateliers et les constructeurs de véhicules qui peuvent procéder aux installations, aux contrôles, aux inspections et aux réparations des tachygraphes.
2. Chaque Partie ou, dans le cas de l'Union, chaque État membre s'assure de la compétence et de la fiabilité des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicule. À cet effet, ils établissent et publient un ensemble de procédures nationales claires et veillent au respect des exigences minimales suivantes:
 - a) formation correcte du personnel;
 - b) disponibilité des équipements nécessaires pour effectuer les essais et travaux nécessaires; et
 - c) bonne réputation des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules.

3. Des audits des installateurs ou ateliers agréés sont réalisés comme suit:
- a) les installateurs ou ateliers agréés sont soumis à un contrôle au moins bisannuel des procédures qu'ils appliquent lorsqu'ils interviennent sur des véhicules graphiques. Le contrôle porte en particulier sur les mesures de sécurité adoptées et sur les interventions concernant les cartes d'atelier. Les Parties ou, dans le cas de l'Union, les États membres peuvent en procéder à ces contrôles sans procéder à une visite du site; et
 - b) des contrôles techniques inopinés sont également effectués chez les installateurs ou dans les ateliers agréés afin de vérifier les étalonnages, les inspections et les installations réalisées. Ces contrôles couvrent au moins 10 % des installateurs et des ateliers agréés chaque année.
4. Chaque Partie et ses autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour éviter tout conflit d'intérêts entre les installateurs ou les ateliers et les transporteurs routiers de marchandises. En particulier, en cas de risque sérieux de conflit d'intérêts, des mesures spécifiques supplémentaires sont prises pour veiller au respect de la présente section par l'installateur ou l'atelier.
5. Les autorités compétentes de chaque Partie révoquent, à titre temporaire ou permanent, les agréments des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules qui ne respectent pas les obligations qui leur incombent en vertu de la présente section.

ARTICLE 8

Cartes d'atelier

1. La durée de validité des cartes d'atelier ne peut dépasser un an. Lors du renouvellement de la carte d'atelier, l'autorité compétente vérifie que l'installateur, l'atelier ou le constructeur de véhicules remplit les critères énumérés à l'article 7, paragraphe 2.
2. L'autorité compétente renouvelle la carte d'atelier dans un délai de quinze jours ouvrables suivant la réception d'une demande valable de renouvellement et de tous les documents nécessaires. En cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte d'atelier, l'autorité compétente fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet. Les autorités compétentes tiennent un registre des cartes perdues, volées ou présentant des défaillances.
3. Si une Partie ou, dans le cas de l'Union, un État membre révoque l'agrément d'un installateur, d'un atelier ou d'un constructeur de véhicules conformément à l'article 7, elle ou il retire aussi les cartes d'atelier qui lui avaient été délivrées.
4. Chaque Partie prend toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes distribuées aux installateurs, aux ateliers et aux constructeurs de véhicules agréés.

ARTICLE 9

Délivrance des cartes de conducteur

1. Les cartes de conducteur sont délivrées, à la demande du conducteur par l'autorité compétente de la Partie dans laquelle le conducteur a sa résidence normale. Dans le cas où les autorités compétentes de la Partie de délivrance de la carte de conducteur ont des doutes sur la validité de la déclaration de la résidence normale ou aux fins de certains contrôles spécifiques, elles peuvent demander au conducteur des preuves ou des éléments d'information supplémentaires.

Aux fins du présent article, on entend par "résidence normale" le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins cent quatre-vingt-cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles, ou dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans les deux Parties est censée se trouver au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne séjourne dans une Partie pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée.

2. Dans des cas dûment justifiés et exceptionnels, chaque Partie ou, dans le cas de l'Union, un État membre peut délivrer une carte de conducteur temporaire et non prorogeable, valable pour une durée maximale de cent quatre-vingt-cinq jours, à un conducteur qui n'a pas sa résidence normale dans une Partie, à condition que ce conducteur ait une relation relevant du droit du travail avec une entreprise de transport établie dans la Partie de délivrance et, dans cette mesure, présente une attestation de conducteur s'il y a lieu.

3. Les autorités compétentes de la Partie de délivrance prennent les mesures appropriées pour s'assurer que le demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité et personnalisent la carte de conducteur, en veillant à ce que les données qui y figurent soient visibles et sécurisées.
4. La durée de validité de la carte de conducteur ne peut dépasser cinq ans.
5. Elle ne peut faire l'objet, pendant la durée de sa validité administrative, d'un retrait ou d'une suspension, sauf si les autorités compétentes d'une Partie constatent que la carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés. Si les mesures de suspension ou de retrait susmentionnées sont prises par une Partie autre que celle qui a délivré la carte ou, dans le cas de l'Union, par un État membre autre que celui qui a délivré la carte, cette Partie ou, dans le cas de l'Union, cet État membre renvoie dans les meilleurs délais la carte aux autorités de la Partie ou, dans le cas de l'Union, de l'État membre qui l'a délivrée en indiquant les raisons du retrait ou de la suspension. S'il est prévu que la restitution de la carte prenne plus de deux semaines, la Partie procédant à la suspension ou au retrait ou, dans le cas de l'Union, l'État membre procédant à la suspension ou au retrait informe la Partie de délivrance ou, dans le cas de l'Union, l'État membre de délivrance, dans ce délai de deux semaines, des raisons motivant une telle décision.
6. Les autorités compétentes de la Partie de délivrance peuvent imposer à un conducteur de remplacer la carte de conducteur par une nouvelle carte si cela est nécessaire pour répondre aux spécifications techniques pertinentes.
7. Chaque Partie prend toutes les mesures nécessaires pour éviter toute falsification des cartes de conducteur.

8. Le présent article ne fait pas obstacle à ce qu'une Partie ou, dans le cas de l'Union, un État membre délivre une carte de conducteur à un conducteur qui a sa résidence normale dans une partie de son territoire à laquelle la présente annexe ne s'applique pas, à condition que les dispositions pertinentes de la présente section soient appliquées en pareil cas.

ARTICLE 10

Renouvellement des cartes de conducteur

1. Lorsque, en cas de renouvellement, la Partie dans laquelle le conducteur a sa résidence normale est différente de celle qui a délivré sa carte actuelle et lorsque les autorités de la première Partie sont appelées à procéder au renouvellement de la carte de conducteur, elles informent les autorités qui ont délivré la précédente carte des motifs de son renouvellement.
2. En cas de demande de renouvellement d'une carte dont la date de validité arrive à expiration, l'autorité fournit une nouvelle carte avant la date d'échéance pour autant que cette demande lui ait été adressée dans les délais prévus à la partie B, section 4, article 5.

ARTICLE 11

Vol, perte ou mauvais fonctionnement de la carte du conducteur

1. L'autorité de délivrance tient un registre des cartes délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à leur durée de validité.

2. En cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les autorités compétentes de la Partie dans laquelle il a sa résidence normale fournissent une carte de remplacement dans un délai de huit jours ouvrables suivant la réception par celles-ci d'une demande circonstanciée à cet effet.

ARTICLE 12

Acceptation mutuelle des cartes de conducteur

1. Chaque Partie accepte les cartes de conducteur délivrées par l'autre Partie.
2. Lorsque le titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité délivrée par une Partie a fixé sa résidence normale dans l'autre Partie et a demandé l'échange de sa carte contre une carte de conducteur équivalente, il appartient à la Partie ou, dans le cas de l'Union, à l'État membre qui effectue l'échange de vérifier si la carte présentée est encore en cours de validité.
3. Les Parties ou, dans le cas de l'Union, les États membres qui effectuent un échange renvoient l'ancienne carte aux autorités de la Partie ou, dans le cas de l'Union, de l'État membre qui l'ont délivrée et indiquent les raisons de cette restitution.
4. Lorsqu'une Partie ou, dans le cas de l'Union, un État membre remplace ou échange une carte de conducteur, ce remplacement ou cet échange, ainsi que tout remplacement ou échange ultérieur, est enregistré dans ladite Partie ou, dans le cas de l'Union, dans ledit État membre.

ARTICLE 13

Échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur

1. Afin de s'assurer qu'un demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, les Parties ou, dans le cas de l'Union, les États membres conservent, durant une période correspondant au moins à la durée de validité des cartes, des registres électroniques nationaux contenant les informations suivantes sur les cartes de conducteur:

- le nom et le prénom du conducteur;
- la date et, si possible, le lieu de naissance du conducteur;
- le numéro de permis de conduire valide et le pays de délivrance du permis de conduire (le cas échéant);
- le statut de la carte de conducteur; et
- le numéro de la carte de conducteur.

2. Les registres électroniques des Parties ou, dans le cas de l'Union, des États membres sont interconnectés et accessibles sur tout le territoire des Parties, en utilisant le système de messagerie TACHOnet ou un système compatible. En cas d'utilisation d'un système compatible, l'échange électronique de données avec l'autre Partie est possible à l'aide du système de messagerie TACHOnet.

3. Lorsqu'une Partie ou, dans le cas de l'Union, un État membre délivre, remplace ou, s'il y a lieu, renouvelle une carte de conducteur, elle ou il vérifie par un échange électronique d'informations que le conducteur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité. Les données échangées sont limitées à celles qui sont nécessaires aux fins de cette vérification.
4. Les agents de contrôle peuvent avoir accès au registre électronique pour contrôler le statut d'une carte de conducteur.

ARTICLE 14

Réglages des tachygraphes

1. Les tachygraphes numériques ne sont pas configurés de façon à basculer automatiquement vers une catégorie d'activités spécifique lorsque le moteur du véhicule est arrêté ou que le contact est coupé, sauf si le conducteur demeure en mesure de sélectionner manuellement la catégorie d'activités appropriée.
2. Les véhicules ne sont équipés que d'un seul tachygraphe, sauf aux fins d'essais sur le terrain.
3. Chaque Partie interdit la production, la distribution, la publicité et/ou la vente de dispositifs construits pour la manipulation des tachygraphes ou destinés à cet effet.

ARTICLE 15

Responsabilité des transporteurs routiers de marchandises

1. Les transporteurs routiers de marchandises sont chargés de veiller à ce que leurs conducteurs soient dûment formés et aient reçu les instructions appropriées en ce qui concerne le bon fonctionnement des tachygraphes, qu'ils soient numériques, intelligents ou analogiques, ils procèdent à des contrôles réguliers pour s'assurer que leurs conducteurs utilisent correctement les tachygraphes et ils ne prennent aucune disposition susceptible d'encourager directement ou indirectement leurs conducteurs à faire une utilisation abusive des tachygraphes.

Les transporteurs routiers de marchandises délivrent, aux conducteurs de véhicules équipés de tachygraphes analogiques, un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère individuel des feuilles d'enregistrement, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles d'enregistrement endommagées ou saisies par un agent de contrôle habilité. Les transporteurs routiers de marchandises ne remettent aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

Le transporteur routier de marchandises veille à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression de données provenant du tachygraphe à la demande d'un agent de contrôle puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

2. Les transporteurs routiers de marchandises conservent, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les données imprimées chaque fois que celles-ci sont produites en application de la partie B, section 4, article 9, de la présente annexe, pendant au moins un an après leur utilisation et ils en remettent une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. Les transporteurs routiers de marchandises remettent également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les données imprimées et les données téléchargées sont présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.

3. Les transporteurs routiers de marchandises sont tenus pour responsables des infractions à la présente section et à la partie B, section 4, de la présente annexe, commises par leurs conducteurs ou par les conducteurs mis à leur disposition. Toutefois, chaque Partie peut subordonner cette responsabilité au non-respect par le transporteur routier de marchandises du paragraphe 1, premier alinéa, du présent article et de la partie B, section 2, article 7, paragraphes 1 et 2, de la présente annexe.

ARTICLE 16

Procédures à suivre par les transporteurs routiers de marchandises en cas de mauvais fonctionnement de l'équipement

1. En cas de panne ou de défaillance d'un tachygraphe, le transporteur routier de marchandises doit le faire réparer par un installateur ou un atelier agréé dès que les circonstances le permettent.
2. Si le retour dans les locaux du transporteur routier de marchandises ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation de la défaillance, la réparation doit être effectuée en cours de route.
3. Chaque Partie ou, dans le cas de l'Union, les États membres prévoient la faculté pour les autorités compétentes d'interdire l'usage du véhicule dans les cas où il n'a pas été remédié à la panne ou à la défaillance dans les conditions fixées aux paragraphes 1 et 2, à condition que cela soit conforme à la législation de la Partie concernée.

ARTICLE 17

Procédure pour la délivrance des cartes tachygraphiques

La Commission européenne fournit aux autorités compétentes du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar, le matériel cryptographique nécessaire à la délivrance des cartes tachygraphiques aux conducteurs, aux ateliers et aux autorités de contrôle, conformément à la politique de certification de l'autorité européenne de certification primaire (ERCA) et à la politique de certification du Royaume-Uni, en ce qui concerne Gibraltar.
