

## 32006R0561

**Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - Déclaration**

*Journal officiel n° L 102 du 11/04/2006 p. 0001 - 0014*

Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil  
du 15 mars 2006

relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission [1],

vu l'avis du Comité économique et social européen [2],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [3] au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 8 décembre 2005,

considérant ce qui suit:

(1) Dans le domaine des transports routiers, le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route [4] visait à harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur du transport routier, et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Les progrès réalisés dans ces domaines devraient être préservés et étendus.

(2) La directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier [5] impose aux États membres d'adopter des mesures limitant la durée maximale hebdomadaire du travail des travailleurs mobiles.

(3) Des difficultés ont été rencontrées en ce qui concerne l'uniformité de l'interprétation, de l'application, de l'exécution et du contrôle, dans tous les États membres, de certaines dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos à observer par les conducteurs effectuant des transports routiers nationaux et internationaux à l'intérieur de la Communauté, en raison du caractère général des termes dans lesquels ces règles sont rédigées.

(4) Il est souhaitable que lesdites dispositions soient appliquées d'une façon efficace et uniforme si l'on veut que leurs objectifs soient atteints et que l'application des règles ne soit pas discréditée. Il convient, par conséquent, d'établir un ensemble de règles plus claires et plus simples, qui seront plus facilement comprises, interprétées et appliquées par le secteur des transports routiers et par les autorités chargées de leur application.

(5) Les mesures prévues par le présent règlement concernant les conditions de travail ne devraient pas porter atteinte au droit des partenaires sociaux d'établir, au moyen de conventions de travail collectives ou dans un autre cadre, des dispositions plus favorables aux travailleurs.

(6) Il est souhaitable de définir clairement le champ d'application du présent règlement en

précisant quelles sont les principales catégories de véhicules visées.

(7) Le présent règlement devrait s'appliquer aux transports routiers effectués soit exclusivement dans la Communauté, soit entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

(8) L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route du 1er juillet 1970 (ci-après "l'AETR"), tel que modifié, devrait continuer de s'appliquer aux transports par route de marchandises ou de voyageurs effectués par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un pays qui est partie contractante à l'AETR, pour l'ensemble du trajet, à savoir tant la partie située entre la Communauté et un pays tiers, autre que la Suisse et les pays parties contractantes à l'accord sur l'Espace économique européen, que la partie traversant le territoire d'un tel pays. Il est essentiel de modifier l'AETR le plus tôt possible, idéalement dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, afin de mettre ses dispositions en conformité avec le présent règlement.

(9) Dans le cas des transports par route effectués par des véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, les dispositions de l'AETR devraient s'appliquer à la partie du trajet qui est effectuée à l'intérieur de la Communauté ou à l'intérieur des pays qui sont parties à l'AETR.

(10) Étant donné que l'objet de l'AETR relève du champ d'application du présent règlement, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question appartient à la Communauté.

(11) Si une modification des règles communautaires internes dans le domaine concerné exige une modification correspondante de l'AETR, les États membres devraient joindre leurs efforts pour obtenir dès que possible une telle modification, conformément à la procédure prévue dans l'AETR.

(12) La liste des exemptions devrait être mise à jour pour tenir compte de l'évolution du secteur du transport routier au cours des dix-neuf dernières années.

(13) Tous les termes clés devraient être définis de façon exhaustive afin de faciliter l'interprétation et de garantir une application uniforme du présent règlement. En outre, il convient de viser à garantir une interprétation et une application uniformes du présent règlement par les autorités de contrôle nationales. La définition du terme "semaine" qui figure dans le présent règlement ne devrait pas empêcher le conducteur de commencer sa semaine de travail n'importe quel jour de la semaine.

(14) Afin de garantir l'efficacité de l'exécution, il est indispensable que les autorités compétentes soient en mesure, lors des contrôles routiers et après une période transitoire, de s'assurer que les durées de conduite et les temps de repos de la journée en cours et des vingt-huit jours précédents ont été correctement respectés.

(15) Les règles de base concernant les durées de conduite doivent être clarifiées et simplifiées pour permettre un contrôle efficace et uniforme de leur application au moyen du tachygraphe numérique, comme le prévoient le règlement (CEE) no 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route [6] et le présent règlement. En outre, par l'intermédiaire d'un comité permanent, les autorités chargées de faire respecter ce dernier règlement dans les États membres devraient s'efforcer de parvenir à une interprétation commune de son application.

(16) Il a été constaté que les dispositions du règlement (CEE) no 3820/85 permettaient de programmer les durées de conduite et les temps de repos journaliers de telle manière qu'un conducteur pouvait être amené à conduire trop longtemps sans prendre une pause complète, ce qui entraînait une réduction de la sécurité routière et une détérioration des conditions de travail des conducteurs. Il convient, par conséquent, de veiller à ce que le fractionnement des pauses n'entraîne pas d'abus.

(17) Le présent règlement vise à améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière en général. Il vise à atteindre cet objectif principalement au moyen des dispositions relatives au temps de conduite maximum par jour, par semaine et par période de deux semaines consécutives, de la disposition obligeant un conducteur à prendre un temps de repos hebdomadaire normal au moins une fois sur une période de deux semaines consécutives, et des dispositions qui prévoient qu'en aucun cas un temps de repos journalier ne peut être inférieur à une période ininterrompue de neuf heures. Cet ensemble de dispositions garantissant un repos adéquat, et compte tenu également de l'expérience acquise ces dernières années en matière d'application des règles, un système de compensation pour les temps de repos journaliers

réduits n'est plus nécessaire.

(18) De nombreux transports par route à l'intérieur de la Communauté comportent un trajet en navire transbordeur ou en train. Il conviendrait donc d'établir des dispositions claires et appropriées en ce qui concerne les temps de repos journaliers et les pauses dans ce type de trajet.

(19) En vue de l'augmentation des transports internationaux de marchandises et de voyageurs, il est souhaitable que, dans l'intérêt de la sécurité routière et d'un meilleur déroulement des contrôles routiers et des contrôles effectués dans les locaux des entreprises, les durées de conduite, les temps de repos et les pauses commencés dans d'autres États membres ou dans des pays tiers soient pris en compte et qu'il soit établi si les règles pertinentes ont été entièrement et correctement respectées.

(20) Le principe de la responsabilité des entreprises de transport devrait s'étendre au moins aux entreprises de transport qui sont des personnes morales ou physiques, et ne devrait pas exclure les poursuites à l'encontre des personnes physiques qui seraient les auteurs, les instigateurs ou les complices d'une infraction au présent règlement.

(21) Il est nécessaire que les conducteurs travaillant pour plusieurs entreprises de transport fournissent à chacune d'elles les informations dont elles ont besoin pour assumer leurs responsabilités dans le cadre du présent règlement.

(22) Pour favoriser le progrès social et améliorer la sécurité routière, chaque État membre devrait conserver le droit d'adopter certaines mesures appropriées.

(23) Les dérogations nationales devraient refléter les changements survenus dans le secteur du transport routier et être limitées aux éléments qui ne sont actuellement pas soumis à la concurrence.

(24) Les États membres devraient établir des règles pour les véhicules utilisés pour assurer le transport de voyageurs par des services réguliers sur un parcours de la ligne qui ne dépasse pas 50 km. Ces règles devraient assurer une protection adéquate en ce qui concerne la durée de conduite permise et les pauses et temps de repos obligatoires.

(25) Il convient, pour la bonne application du présent règlement, que tous les services réguliers de transport de voyageurs, nationaux et internationaux, soient contrôlés au moyen d'un dispositif d'enregistrement standard.

(26) Les États membres devraient établir des règles concernant les sanctions frappant les infractions au présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent avoir un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire. L'immobilisation possible du véhicule en cas d'infraction grave devrait également figurer dans l'échelle commune des mesures que les États membres peuvent appliquer. Les dispositions du présent règlement relatives aux sanctions ou aux procédures n'affectent pas les règles nationales concernant la charge de la preuve.

(27) Il est souhaitable, pour assurer une application claire et effective, d'établir des dispositions uniformes sur la responsabilité des entreprises de transport et des conducteurs pour les infractions au présent règlement. Cette responsabilité peut, selon le cas, aboutir à des sanctions pénales, civiles ou administratives dans les États membres.

(28) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement de règles communautaires claires relatives aux durées de conduite, pauses et temps de repos des conducteurs, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, et peut donc, en raison de la nécessité d'une action coordonnée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(29) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission [7].

(30) Comme la directive 2003/59/CE [8] contient des dispositions relatives à l'âge minimal des conducteurs, qui doivent être transposées avant 2009, le présent règlement ne doit contenir que des dispositions transitoires en ce qui concerne l'âge minimal des équipages.

(31) Le règlement (CEE) no 3821/85 devrait être modifié afin de préciser les obligations spécifiques aux entreprises de transport et à leurs conducteurs ainsi que d'assurer la sécurité juridique et de faire mieux respecter la durée de conduite et les temps de repos lors des

contrôles routiers.

(32) Le règlement (CEE) no 3821/85 devrait également être modifié afin de garantir la sécurité juridique pour ce qui est des nouvelles dates d'introduction du tachygraphe numérique et de mise à disposition de cartes de conducteur.

(33) L'introduction, conformément au règlement (CE) no 2135/98, d'un dispositif d'enregistrement permettant l'enregistrement électronique des activités du chauffeur sur sa carte de conducteur pendant une période de 28 jours et des activités du véhicule pendant une période de 365 jours permettra à l'avenir des contrôles routiers plus rapides et plus complets.

(34) En ce qui concerne les contrôles routiers, la directive 88/599/CEE [9] ne prévoit rien d'autre que le contrôle des durées de conduite journalières, des temps de repos journaliers ainsi que des pauses. Avec l'introduction de l'appareil numérique d'enregistrement, les données du conducteur et du véhicule seront stockées électroniquement et pourront être évaluées électroniquement sur place. Cela devrait permettre, dans le temps, un contrôle simple pendant les temps de repos journaliers normaux et réduits, les temps de repos hebdomadaires normaux et réduits et le repos compensatoire.

(35) L'expérience indique que les dispositions du présent règlement et, en particulier, celles relatives à la durée maximale de conduite prescrite pour une durée de deux semaines ne sont respectées que si des contrôles routiers efficaces et effectifs de la période complète sont effectués.

(36) L'application des dispositions légales en ce qui concerne le tachygraphe numérique devrait être conforme au présent règlement, afin d'obtenir une efficacité optimale en matière de contrôle et d'application de certaines dispositions de la législation sociale du transport par route.

(37) Pour des motifs de clarté et de rationalisation, le règlement (CEE) no 3820/85 devrait être abrogé et remplacé par le présent règlement,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## CHAPITRE I

### Dispositions introductives

#### Article premier

Le présent règlement fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière. Le présent règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.

#### Article 2

1. Le présent règlement s'applique au transport routier:

- a) de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes; ou
- b) de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.

2. Le présent règlement s'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués:

- a) exclusivement dans la Communauté; ou
- b) entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

3. L'AETR s'applique, à la place du présent règlement, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones visées au paragraphe 2, pour:

- a) les véhicules immatriculés dans la Communauté ou dans des pays qui sont parties à l'AETR, pour l'ensemble du trajet;
- b) les véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, seulement pour la partie du trajet située sur le territoire de l'Union européenne ou de pays qui sont parties à

l'AETR.

Les dispositions de l'AETR devraient être alignées sur celles du présent règlement, de telle sorte que les dispositions principales du présent règlement s'appliquent, par le biais de l'AETR, à ces véhicules pour toute partie du trajet effectuée à l'intérieur de la Communauté.

#### Article 3

Le présent règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des:

- a) véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;
- b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;
- 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, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisés dans des cas d'urgence ou 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 ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales;
- 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 voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.

#### Article 4

Aux fins du présent règlement, 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 utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises;
- b) "véhicule": un véhicule automobile, un tracteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble desdits véhicules, tels que définis ci-après:
  - "véhicule automobile": tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, à l'exception des véhicules qui se déplacent en permanence sur des rails, et servant normalement au transport de voyageurs ou de marchandises;
  - "véhicule tracteur": tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, qui ne se déplace pas en permanence sur des rails et qui est conçu spécialement pour tracter, pousser ou déplacer des remorques, des semi-remorques, des engins ou des machines;
  - "remorque": tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule automobile ou à un véhicule tracteur;
  - "semi-remorque": une remorque sans essieu avant accouplée de telle manière qu'une partie importante de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule tracteur ou le véhicule automobile;
- c) "conducteur": la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin;
- d) "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;
- e) "autre tâche": toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;
- f) "repos": toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps;
- g) "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":

- "temps de repos journalier normal": toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris 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;

- "temps de repos journalier réduit": toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;

h) "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";

- "temps de repos hebdomadaire normal": toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;

- "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 8, paragraphe 6;

i) "semaine": la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures;

j) "durée de conduite": durée de l'activité de conduite enregistrée:

- automatiquement ou semi-automatiquement par l'appareil de contrôle défini à l'annexe I et à l'annexe I B du règlement (CEE) no 3821/85; ou

- manuellement comme exigé par l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) no 3821/85;

k) "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;

l) "durée de conduite hebdomadaire": la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;

m) "masse maximale autorisée": la masse maximale admissible d'un véhicule en ordre de marche, charge utile comprise;

n) "services réguliers de transport de voyageurs": les services de transports nationaux et internationaux tels que définis à l'article 2 du règlement (CEE) no 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus [10];

o) "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 à courir;

p) "entreprise de transport": toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre;

q) "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.

## CHAPITRE II

Équipages, durées de conduite, pauses et temps de repos

### Article 5

1. L'âge minimal des receveurs est fixé à dix-huit ans.

2. L'âge minimal des convoyeurs est fixé à dix-huit ans. Les États membres peuvent, toutefois, ramener à seize ans l'âge minimal des convoyeurs pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

a) le transport par route est effectué à l'intérieur d'un État membre dans un rayon de cinquante kilomètres autour du point d'attache du véhicule, et sur le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;

- b) la limite d'âge est abaissée à des fins de formation professionnelle; et
- c) la mesure est conforme aux limites imposées par les lois nationales de l'État membre en matière d'emploi.

#### Article 6

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 définie dans la directive 2002/15/CE.

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 de la Communauté ou d'un pays tiers.

5. Un conducteur enregistre comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie à l'article 15, paragraphe 3, point c), du règlement (CEE) no 3821/85, depuis son dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.

#### Article 7

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il 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.

#### Article 8

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:

- deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou

- un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

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

7. 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.

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

conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

9. 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.

#### Article 9

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

2. 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 du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement 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 couchette.

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

### CHAPITRE III

#### RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT

#### Article 10

1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue 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 au présent règlement.

2. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs visés au paragraphe 1 de manière qu'ils puissent se conformer au règlement (CEE) no 3821/85 et au chapitre II du présent règlement. Les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller à ce que le règlement (CEE) no 3821/85 et le chapitre II du présent règlement soient respectés.

3. Une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par des conducteurs de l'entreprise, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

Sans préjudice du droit des États membres de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les États membres peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des paragraphes 1 et 2. Les États membres peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.

4. Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent règlement.

5. a) Toute entreprise de transport exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B du règlement (CEE) no 3821/85 et entrant dans le champ d'application du présent règlement:

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 l'État membre et que les données pertinentes soient téléchargées plus fréquemment pour faire en sorte que toutes les activités effectuées par ou pour cette entreprise soient téléchargées;

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' au cas où un agent de contrôle en ferait la demande, ces données soient consultables, directement ou à distance, dans les locaux de l'entreprise.

b) Aux fins du présent paragraphe, le terme "téléchargées" est interprété conformément à la définition figurant au Chapitre I, point s), de l'annexe I B du règlement (CEE) no 3821/85.

c) La fréquence maximale à laquelle les données pertinentes sont téléchargées en application du point a) i), est fixée par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2.

#### CHAPITRE IV

#### DÉROGATIONS

##### Article 11

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

##### Article 12

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9 dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et 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.

##### Article 13

1. Pour autant que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er, chaque État membre peut accorder des dérogations aux articles 5 à 9 et subordonner ces dérogations à des conditions particulières sur son territoire ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, 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 entreprises de transport privées;

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 admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:

- par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service [11] pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou

- pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 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 2300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouverts aux véhicules automobiles;

f) véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de 50 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 pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient

- pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- h) 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;
- i) véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales;
- j) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- k) véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt;
- l) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;
- m) véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur;
- n) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine;
- o) véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires;
- p) 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 50 km.

2. Les États membres informent la Commission des dérogations accordées en vertu du paragraphe 1 et la Commission en informe les autres États membres.

3. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er et qu'une protection appropriée des conducteurs soit assurée, un État membre peut accorder sur son territoire, après approbation de la Commission, des dérogations mineures au présent règlement pour les véhicules utilisés dans des zones prédéfinies dont la densité de population ne dépasse pas cinq habitants au kilomètre carré, dans les cas suivants:

- les services nationaux réguliers de transport de voyageurs dont les horaires sont confirmés par les autorités (dans ce cas, seules des dérogations concernant les pauses sont autorisées), et
- les opérations nationales de transport routier de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui qui n'ont aucune incidence sur le marché intérieur et sont nécessaires au maintien de certains secteurs d'activité sur le territoire concerné et lorsque les dispositions dérogatoires du présent règlement imposent un rayon maximal de 100 km.

Le transport routier effectué dans le cadre de ces dérogations peut comporter un déplacement vers une région dont la densité de population est de cinq habitants ou plus au kilomètre carré, mais uniquement pour commencer ou terminer le trajet. La nature et la portée de telles dérogations doivent être proportionnées.

#### Article 14

1. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er, les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, accorder des dérogations à l'application des articles 6 à 9 pour des opérations de transport effectuées dans des circonstances exceptionnelles.

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

3. La Commission notifie aux autres États membres toute dérogation accordée au titre du présent article.

#### Article 15

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

### CHAPITRE V

#### PROCÉDURES DE CONTRÔLE ET SANCTIONS

#### Article 16

1. Dans les cas où les véhicules n'ont pas été équipés d'un appareil de contrôle conformément au règlement (CEE) no 3821/85, les paragraphes 2 et 3 du présent article s'appliquent:

- a) aux services réguliers nationaux de voyageurs; et
- b) aux services réguliers internationaux de voyageurs dont les terminaux de ligne se trouvent à une distance de cinquante kilomètres à vol d'oiseau d'une frontière entre deux États membres et dont la longueur de ligne ne dépasse pas cent kilomètres.

2. L'entreprise de transport établit un horaire et un tableau de service indiquant, pour chaque conducteur, le nom, le point d'attache et l'horaire préétabli pour les différentes périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur affecté à un service visé au paragraphe 1 est porteur d'un extrait du tableau de service et d'une copie de l'horaire de service.

3. Le tableau de service:

a) contient toutes les données indiquées au paragraphe 2 pour au moins les vingt-huit jours précédents; ces données sont mises à jour à intervalles réguliers dont la durée n'excède pas un mois;

b) est signé par le dirigeant de l'entreprise de transport ou une personne autorisée à le représenter;

c) est conservé par l'entreprise de transport un an après l'expiration de la période qu'il couvre. L'entreprise de transport donne un extrait du tableau aux conducteurs intéressés qui en font la demande; et

d) est présenté et remis à un agent de contrôle habilité qui en fait la demande.

Article 17

1. Les États membres communiquent à la Commission, au moyen du compte rendu type établi par la décision 93/173/CEE [12], les informations nécessaires pour lui permettre d'établir tous les deux ans un rapport sur l'application du présent règlement et du règlement (CEE) no 3821/85, et sur l'évolution de la situation dans les domaines en question.

2. Ces informations parviennent à la Commission au plus tard le 30 septembre de l'année suivant l'expiration de la période de deux ans concernée.

3. Le rapport renseigne également sur l'usage qui a été fait des dérogations prévues par l'article 13.

4. La Commission transmet le rapport au Parlement européen et au Conseil dans les treize mois qui suivent la fin la période de deux ans concernée.

Article 18

Les États membres adoptent les mesures nécessaires à l'application du présent règlement.

Article 19

1. Les États membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction au présent règlement et au règlement (CEE) no 3821/85 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) no 3821/85 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime des sanctions au plus tard à la date visée à l'article 29, second alinéa. La Commission informe les États membres en conséquence.

2. Tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

À titre d'exception, lorsqu'est constatée une infraction:

- qui n'a pas été commise sur le territoire de l'État membre concerné, et

- qui a été commise par une entreprise établie ou par un conducteur dont le lieu d'emploi se trouve dans un autre État membre ou un pays tiers,

un État membre peut, jusqu'au 1er janvier 2009, au lieu d'imposer une sanction, notifier les faits constitutifs de l'infraction à l'autorité compétente de l'État membre ou du pays tiers dans lequel l'entreprise est établie ou dans lequel le conducteur a son lieu d'emploi.

3. Lorsqu'un État membre ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.
4. Les États membres veillent à ce qu'un système de sanctions proportionné, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) no 3821/85 par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.

#### Article 20

1. Le conducteur conserve toute preuve fournie par un État membre relative à une sanction ou à l'ouverture d'une procédure jusqu'à ce que la même infraction au présent règlement ne puisse plus entraîner une deuxième procédure ou une deuxième sanction conformément au présent règlement.
2. Le conducteur fournit la preuve visée au paragraphe 1 sur demande.
3. Un conducteur qui travaille pour plus d'une entreprise de transport ou qui est à la disposition de plus d'une entreprise de transport fournit suffisamment d'informations à chacune de ces entreprises pour lui permettre de se conformer au chapitre II.

#### Article 21

Afin de répondre aux cas où un État membre estime qu'une infraction au présent règlement a été commise, qui est manifestement de nature à compromettre la sécurité routière, il peut habiliter l'autorité compétente à faire immobiliser le véhicule concerné jusqu'à ce qu'on ait remédié à la cause de l'infraction. Les États membres peuvent obliger le conducteur à observer un temps de repos journalier. Le cas échéant, les États membres peuvent également procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction de la licence de l'entreprise, si ladite entreprise est établie dans l'État membre en question, ou procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction du permis de conduire d'un conducteur. La Commission élabore en conformité avec la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2, des lignes directrices visant à promouvoir une application harmonisée des dispositions du présent article.

#### Article 22

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et le contrôle du respect de celui-ci.
2. Les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:
  - a) les infractions aux règles du chapitre II commises par les non-résidents et toutes sanctions imposées pour de telles infractions;
  - b) les sanctions imposées par un État membre à ses résidents pour ces infractions lorsqu'elles sont commises dans d'autres États membres.
3. Chaque État membre envoie régulièrement à la Commission les renseignements pertinents concernant l'interprétation et l'application au niveau national des dispositions du présent règlement et la Commission les transmet aux autres États membres sous forme électronique.
4. La Commission facilite le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application qui sont faites au niveau national du présent règlement par le biais du comité visé à l'article 24, paragraphe 1.

#### Article 23

La Communauté engage avec les pays tiers les négociations qui se révéleraient nécessaires pour l'application du présent règlement.

#### Article 24

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) no 3821/85.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.

#### Article 25

1. À la demande d'un État membre, ou de sa propre initiative, la Commission:
  - a) examine les cas faisant apparaître des différences dans l'application et la vérification du

respect des dispositions du présent règlement, notamment en ce qui concerne les durées de conduite, les pauses et les temps de repos;

b) clarifie les dispositions du présent règlement en vue de favoriser une approche commune.

2. Dans les cas particuliers visés au paragraphe 1, la Commission arrête une décision sur une approche recommandée conformément à la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.

## CHAPITRE VI

### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 26

Le règlement (CEE) no 3821/85 est modifié comme suit:

1. L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

"Article 2

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 du règlement (CE) no 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) no 3821/85 et (CE) no 2135/98 du Conseil [13] s'appliquent.

2. À l'article 3, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

"1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement (CE) no 561/2006. Les véhicules visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) no 561/2006 et les véhicules qui étaient exclus du champ d'application du règlement (CEE) no 3820/85, mais qui ne sont plus exclus au titre du règlement (CE) no 561/2006, ont jusqu'au 31 décembre 2007 pour se conformer à cette obligation.

2. Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) no 561/2006.

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14 du règlement (CE) no 561/2006."

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

"2. L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application de l'article 15, paragraphe 1, pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. L'entreprise remet 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 sorties imprimées et les données téléchargées sont présentés ou remis sur demande de tout agent de contrôle habilité."

4) L'article 15 est modifié comme suit:

- au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

"En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la carte de conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci, le conducteur:

a) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette sortie 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;

ii) les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d);

b) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée 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.";

- au paragraphe 2, le second alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser l'appareil installé dans le véhicule, les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) sont:

a) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, 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 appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose l'appareil de contrôle.

Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.";

- au paragraphe 3, les points b) et c), sont remplacés par le texte suivant:

+++++ TIFF +++++

"b) par "autre tâche", on entend toute activité autre que la conduite, définie à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier [14], ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors; ces activités sont enregistrées sous le signe ;

+++++ TIFF +++++

c) la "disponibilité", définie à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, est enregistrée sous le signe.

- le paragraphe 4 est supprimé;

- le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

"7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles qu'il a utilisées au cours des quinze jours précédents;

ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et

iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) no 561/2006.

Toutefois, après le 1er janvier 2008, les durées visées aux points i) et iii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

i) la carte de conducteur dont il est titulaire;

ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) no 561/2006; 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 appareil d'enregistrement conforme à l'annexe I.

Toutefois, après le 1er janvier 2008, les durées visées au point ii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

c) Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect du règlement (CE) no 561/2006 en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document probant témoignant du non-respect de dispositions telles que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3."

Article 27

Le règlement (CEE) no 2135/98 est modifié comme suit:

1) À l'article 2, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"1. a) À partir du vingtième jour suivant le jour de la publication du règlement (CE) no

561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 concernant l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) no 3821/85 et (CE) no 2135/98 du Conseil [15], les véhicules mis en circulation pour la première fois sont équipés d'un appareil de contrôle conforme aux prescriptions de l'annexe I B du règlement (CEE) no 3821/85.

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

"2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur au plus tard le vingtième jour suivant le jour de la publication du règlement (CE) no 561/2006."

Article 28

Le règlement (CEE) no 3820/85 est abrogé et remplacé par le présent règlement.

Toutefois, les paragraphes 1, 2 et 4 de l'article 5 du règlement (CEE) no 3820/85 continuent de s'appliquer jusqu'aux dates fixées à l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2003/59/CE.

Article 29

Le présent règlement entre en vigueur le 11 avril 2007, à l'exception de l'article 10, paragraphe 5, de l'article 26, paragraphes 3 et 4, et de l'article 27, qui entrent en vigueur le 1er mai 2006.

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

Fait à Strasbourg, le 15 mars 2006.

Par le Parlement européen

Le président

J. Borrell Fontelles

Par le Conseil

Le président

H. Winkler

[1] JO C 51 E du 26.2.2002, p. 234.

[2] JO C 221 du 17.9.2002, p. 19.

[3] Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (JO C 38 E du 12.2.2004, p. 152), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 (JO C 63 E du 15.3.2005, p. 11) et position du Parlement européen du 13 avril 2005 (JO C 33 E du 9.2.2006, p. 425). Résolution législative du Parlement européen du 2 février 2006 et décision du Conseil du 2 février 2006.

[4] JO L 370 du 31.12.1985, p. 1. Règlement modifié par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

[5] JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

[6] JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) no 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).

[7] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

[8] Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs modifiant le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4). Directive modifiée par la directive 2004/66/CE du Conseil (JO L 168 du 1.5.2004, p. 35).

[9] Directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) no 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) no 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 325 du 29.11.1988, p. 55).

[10] JO L 74 du 20.3.1992, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

[11] JO L 15 du 21.1.1998, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) no 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

[12] JO L 72 du 25.3.1993, p. 33.

[13] JO L 102 du 11.4.2006, p. 1";

[14] JO L 80 du 23.3.2002, p. 35";

[15] JO L 102 du 11.4.2006, p. 1";

-----  
Déclaration

La Commission et les États membres mettent tout en œuvre pour veiller à ce que, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, les dispositions de l'AETR soient alignées sur celles du présent règlement. Si cela n'a pas été effectué dans ce délai, la Commission propose des mesures appropriées pour remédier à la situation.

-----