

E 6479

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010-2011

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 1^{er} août 2011

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 1^{er} août 2011

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant 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.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 25 juillet 2011 (27.07)
(OR. en)**

13195/11

**Dossier interinstitutionnel:
2011/0196 (COD)**

**TRANS 222
CODEC 1274**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 19 juillet 2011

Destinataire: Monsieur Uwe CORSEPIUS,
Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne

N° doc. Cion: COM(2011) 451 final

Objet: Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU
CONSEIL modifiant 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.

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2011) 451 final.

p.j.: COM(2011) 451 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.7.2011
COM(2011) 451 final

2011/0196 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant 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.

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

{SEC(2011) 947 final}

{SEC(2011) 948 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Motivations et objectifs

Le tachygraphe remplit une fonction essentielle dans le contrôle du respect des règles relatives à la durée de conduite et aux temps de repos par les conducteurs routiers professionnels. Il contribue à l'amélioration de la sécurité routière et des conditions de travail des conducteurs et permet de garantir une concurrence loyale entre les entreprises de transport routier. La stratégie, exposée par la Commission dans son livre blanc sur les transports du 28 mars 2011¹, pour poursuivre l'intégration du marché du fret routier et accroître la sécurité, l'efficacité et la compétitivité du transport routier prévoit notamment de rendre l'utilisation des tachygraphes moins coûteuse.

L'installation et l'utilisation des tachygraphes sont réglementées par l'UE depuis 1970. La législation actuellement en vigueur pour l'appareil de contrôle est le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route². Le règlement établit des normes techniques et fixe les règles relatives à l'utilisation, à l'homologation, à l'installation et au contrôle des tachygraphes. Il établit une série d'obligations légales incombant aux fabricants, aux autorités mais aussi aux transporteurs et aux conducteurs. Il convient de préciser que ce règlement a déjà fait l'objet de dix adaptations au progrès technique par procédure de comitologie.

Pour l'heure, deux types de tachygraphes sont utilisés par quelque 900 000 entreprises de transport et 6 millions de conducteurs. Outre le tachygraphe numérique installé dans les véhicules immatriculés après le 1^{er} mai 2006, le tachygraphe analogique, utilisé depuis 1985, est toujours en service dans certains véhicules plus anciens.

La proposition ci-jointe a pour objet de réviser le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil afin d'améliorer le système de contrôle par tachygraphe. Elle est accompagnée d'une communication transmise parallèlement au Parlement européen et au Conseil, qui détaille les autres actions nécessaires pour donner tout leur sens aux mesures contenues dans la proposition ci-jointe ou pour les compléter.

1.2. Problème traité

Une proportion non négligeable des véhicules soumis à un contrôle par les fonctionnaires de police ou les agents de contrôle nationaux ne respectent pas la législation en matière sociale. Environ un quart d'entre eux ont commis des infractions à la réglementation sur les tachygraphes. À tout moment, plusieurs milliers de poids lourds circulent sur le réseau transeuropéen avec un tachygraphe manipulé ou une carte qui n'est pas valable. Ce non-respect des obligations relatives aux temps de repos minimaux entraîne de la fatigue pour les conducteurs, un phénomène qui, selon les estimations, serait responsable d'une augmentation du coût sociétal des accidents de 2,8 milliards d'euros par ans. Il confère aussi un avantage

¹ COM(2011) 144 final.

² JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

concurrentiel déloyal aux contrevenants, ce qui a une incidence négative sur le fonctionnement du marché intérieur et de graves répercussions sur la santé des conducteurs.

En outre, il est possible d'améliorer encore la manière dont le tachygraphe (numérique) aide le conducteur dans son travail et contribue à l'efficacité du transport. Même si l'introduction du tachygraphe numérique a déjà considérablement réduit la charge administrative imposée aux différentes parties intéressées, les coûts annuels liés au contrôle, estimés à environ 2,7 milliards d'euros, sont encore trop élevés.

Par conséquent, la proposition vise à faire mieux respecter la législation sociale et à réduire les charges administratives inutiles, en développant les aspects techniques du tachygraphe et en améliorant l'efficacité.

1.3. Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La proposition s'inscrit dans le cadre de la politique exposée par la Commission dans le cadre du livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»³. Elle est explicitement mentionnée dans la description de l'initiative 6 relative au transport de marchandises par route⁴.

La proposition contribue également à la mise en œuvre du Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe⁵ et de la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport⁶.

Elle tient également compte de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, et notamment du droit au respect de la vie privée et familiale (article 7), de la protection des données à caractère personnel (article 8) de la liberté d'entreprise (article 16) des principes de légalité et de proportionnalité des délits et des peines (article 49) et du droit à ne pas être jugé ou puni pénalement deux fois pour une même infraction (article 50).

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

2.1. Consultation des parties intéressées

La Commission a organisé une consultation publique des parties intéressées qui s'est déroulée de décembre 2009 à mars 2010. La participation a été relativement importante compte tenu du caractère technique du sujet puisque 73 contributions, pour la plupart de très bonne qualité, ont été reçues des différentes parties concernées.

La plupart des parties intéressées se sont dites favorables à une amélioration du tachygraphe numérique plutôt qu'à un remplacement par un autre type d'appareil de contrôle. Pratiquement toutes ont estimé qu'il fallait adopter des critères harmonisés au niveau de l'UE pour les

³ COM(2011) 0144 final.

⁴ Voir «Un espace européen unique des transports» dans l'annexe I du livre blanc, COM(2011)0144 final.

⁵ Communication de la Commission intitulée: Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe [COM(2008) 886], Action 4

⁶ JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

appareils de contrôle. Le processus d'homologation applicable aux tachygraphes a été jugé satisfaisant. Pratiquement toutes les parties intéressées se sont prononcées en faveur d'un maintien, voire d'une élévation du niveau de sûreté. Plusieurs idées émises ont ensuite été examinées dans l'analyse d'impact en vue de réduire le coût de l'appareil de contrôle ou d'améliorer l'utilisation de ce dernier, par exemple en fusionnant les données de la carte du conducteur avec celles du permis de conduire.

2.2. Obtention et utilisation d'expertise

La Commission est en contact permanent avec les États membres et les parties intéressées dans le cadre du comité institué par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil pour toutes les questions relatives à l'appareil de contrôle. Le comité se réunit normalement une fois par an. Les principales parties intéressées sont représentées au sein du comité en tant qu'observateurs. Parmi elles se trouvent des organismes de contrôle et de police ainsi que des fabricants. En outre, la Commission a pris un certain nombre d'initiatives pour étayer la présente proposition.

Ainsi, elle a cofinancé une vaste consultation qui a duré deux ans et a réuni les principales parties intéressées⁷.

Le Centre commun de recherche (CCR) a évalué le caractère vérifiable et la vulnérabilité des tachygraphes numériques actuels. Il a également soumis à la Commission des scénarios techniques permettant de poursuivre le développement du tachygraphe numérique.

Le comité de dialogue sectoriel dans les transports routiers a été consulté le 26 mai 2010. Le 8 juillet 2010, les partenaires sociaux européens ont approuvé une déclaration commune sur la révision du règlement relatif au tachygraphe, laquelle a été prise en considération pour l'élaboration de la présente proposition⁸.

Afin de préparer l'analyse d'impact, le contractant externe a mis sur pied un groupe d'experts composé de représentants des associations de transport routier, des syndicats des transports routiers, des autorités chargées du contrôle et de l'homologation, des autorités chargées de la délivrance des cartes, des constructeurs automobiles et des fabricants de tachygraphes. Le groupe d'experts a examiné les documents préparés par le contractant et a assisté à un séminaire au cours duquel le projet de rapport final du contractant a été examiné et a fait l'objet d'un débat.

2.3. Analyse d'impact

Les consultations avec les parties intéressées ainsi que les rapports d'experts sur le sujet ont permis à la Commission de composer une large palette de mesures susceptibles de régler les problèmes recensés. Les mesures envisageables ont ensuite fait l'objet d'un examen préliminaire.

Ensuite, différentes combinaisons de mesures constituant différentes solutions stratégiques viables pour atteindre les objectifs recherchés ont été élaborées. Il était nécessaire d'avoir recours à des combinaisons de mesures, d'une part, parce que la sûreté du système dépend de la sûreté d'un grand nombre de ses éléments et, d'autre part, en raison des différentes

⁷ Étude SMART

⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

procédures législatives requises (comitologie ou codécision). Les différentes combinaisons peuvent être résumées comme suit:

La combinaison 1 est une combinaison technique qui vise simplement à améliorer les tachygraphes existants et comprend les mesures suivantes:

- Scellés de meilleure qualité
- Interface avec l'utilisateur améliorée
- Technologie de cryptage plus sûre

La combinaison 2 est également une combinaison de mesures techniques, mais elle élargirait sensiblement la gamme des fonctionnalités du tachygraphe numérique et conduirait à un nouveau type de tachygraphe numérique.

- Fonctions de tachygraphe améliorées (contrôle automatique et manuel)
- Communication sans fil pour les contrôles sur route
- Interface harmonisée avec d'autres applications STI

La combinaison 3 ne comporte que des mesures non techniques.

- Ateliers plus dignes de confiance
- Manipulation frauduleuse de la carte de conducteur plus difficile
- Amélioration de la formation du personnel chargé des contrôles
- Degré minimal d'harmonisation des sanctions
- Modernisation des règles d'utilisation

La combinaison 4 (C4) associe des mesures techniques à des mesures d'amélioration du système (C2 + C3).

Sur le plan de l'efficacité, la combinaison 4 est de loin la plus attrayante car c'est celle qui présente le potentiel le plus élevé en ce qui concerne la réalisation des deux objectifs spécifiques. Toutefois, l'analyse de cohérence montre que c'est aussi la combinaison 4 qui nécessite le plus de compromis entre les incidences socio-économiques positives, d'une part, et les incidences budgétaires sur les pouvoirs publics, d'autre part. Si le critère retenu est la cohérence, la combinaison 1 est la mieux classée. Enfin, la combinaison 4 est aussi la plus coûteuse en termes d'investissements nécessaires, alors que la combinaison 1 est la moins chère et la plus facile à mettre en œuvre, puisqu'elle peut être adoptée sans passer par la procédure législative normale.

Si tous ces aspects sont pris en considération, et en l'absence d'analyse coûts-bénéfices complète, les incidences positives de la combinaison 4 semblent nettement supérieures aux coûts. Elle a en effet un potentiel de réduction de la charge administrative de 515,5 millions d'euros, ce qui est nettement supérieur au coût global de sa mise en œuvre complète. L'analyse réalisée montre donc que la solution à privilégier est la combinaison 4.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé des mesures proposées

Les principales modifications introduites dans le règlement proposé seront les suivantes:

- Communication à distance à partir du tachygraphe à des fins de contrôle (article 5 du futur règlement relatif aux tachygraphes): cette mesure fournira aux autorités chargées du contrôle certaines informations fondamentales sur le respect de la réglementation avant qu'un véhicule ne soit arrêté pour un contrôle sur route. Les entreprises qui respectent la réglementation éviteront les contrôles sur route superflus et pourraient ainsi bénéficier d'une réduction supplémentaire des charges administratives.
- Intégration de la carte de conducteur dans le permis de conduire (article 27 du futur règlement relatif aux tachygraphes): l'intégration de la carte de conducteur au permis de conduire permettra d'améliorer la sûreté du système car les conducteurs seraient moins enclins à utiliser leur permis de conduire pour frauder. La mesure permettra aussi de réduire considérablement la charge administrative. Elle nécessitera des modifications mineures de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire. La procédure d'élaboration de la proposition correspondante se déroule parallèlement à celle de la présente proposition de révision du règlement. La Commission la transmettra au Parlement européen et au Conseil dès que possible.
- Enregistrement automatique de la localisation précise par GNSS (article 4 du futur règlement relatif aux tachygraphes): cette mesure fournira aux autorités chargées du contrôle davantage d'informations pour contrôler le respect de la législation sociale. L'utilisation de l'enregistrement automatique permettra aussi d'alléger la charge administrative.
- Intégration des tachygraphes numériques dans les systèmes de transport intelligents (STI) (article 6 du futur règlement relatif aux tachygraphes): le fait de doter les tachygraphes d'une interface harmonisée et normalisée permettra aux autres applications STI d'accéder plus facilement aux données enregistrées et produites par le tachygraphe numérique.
- Accroître la fiabilité des ateliers (chapitre IV, en particulier article 19 du futur règlement relatif aux tachygraphes): le renforcement du cadre juridique relatif à l'agrément des ateliers, par exemple en adoptant un système de contrôles réguliers et inopinés et de prévention des conflits d'intérêts permettra d'accroître la fiabilité des ateliers et de limiter les risques de manipulation et de fraude.
- Degré minimal d'harmonisation des sanctions (article 37 du futur règlement relatif aux tachygraphes): cette harmonisation minimale garantit que les infractions à la réglementation en matière de tachygraphes qui sont classées dans la catégorie des «infractions très graves»⁹ et des «infractions les plus graves»¹⁰ dans la législation de

⁹ Directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à

l'UE seront passibles des sanctions les plus lourdes prévues par les législations nationales.

- Formation du personnel chargé des contrôles (article 35 du futur règlement relatif aux tachygraphes): en vertu du règlement, les États membres seront tenus de dispenser une formation adéquate au personnel chargé de contrôler les équipements.
- Champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006¹¹ (article 2): cette mesure visant à exempter certains véhicules de l'utilisation du tachygraphe a été recommandée par le Groupe de haut niveau de parties prenantes indépendantes sur les charges administratives présidé par M. Stoiber. Elle contribuera à alléger les charges administratives, principalement pour les PME.

La révision du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil fournit également l'occasion de moderniser et de simplifier les textes, par exemple en établissant des définitions claires (article 2 du futur règlement relatif aux tachygraphes), en rendant les travaux des experts plus efficaces grâce à la participation d'experts venant de pays non membres de l'UE qui utilisent les tachygraphes numériques (article 41 du futur règlement relatif aux tachygraphes) et en insérant une référence directe à la législation sur la protection des données (article 34 du futur règlement relatif aux tachygraphes).

3.2. Base juridique

La présente proposition est fondée, comme le règlement (CEE) n° 3821/85, sur l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

3.3. Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique tant que la proposition ne tombe pas sous la compétence exclusive de l'Union européenne.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière satisfaisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après. Le caractère transnational des transports routiers ne cesse de s'affirmer. En 2006, le fret routier international représentait environ un tiers (ou 612 milliards de km) de l'ensemble du fret routier dans l'UE. La législation sociale dans ce domaine est harmonisée au niveau de l'UE par le règlement (CE) n° 561/2006 et le contrôle du respect de ces dispositions législatives requiert une interopérabilité des appareils de contrôle entre les États membres. Compte tenu du caractère transnational de plus en plus prononcé du fret routier dans l'UE et de l'harmonisation de la législation sociale, il serait contre-productif de revenir à une réglementation des appareils de contrôle au niveau national.

respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier, JO L 29 du 31.1.2009, p. 45.

¹⁰ Règlement (CE) n° 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

¹¹ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

3.4. Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons énoncées ci-après.

L'objectif général de la proposition est l'accroissement de l'efficacité et des performances du système tachygraphique. Les mesures proposées sont proportionnées pour atteindre ces objectifs car elles permettront de réduire les charges administratives et les coûts liés à l'utilisation des tachygraphes par les conducteurs, les entreprises et les organismes de contrôle. Elles n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs recherchés.

3.5. Choix de l'instrument

Étant donné que la proposition modifie un règlement, l'instrument choisi est aussi un règlement. Pour l'heure, il est proposé de réviser uniquement les articles du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil et non ses annexes techniques. Après adoption de la présente proposition de modification, le texte du règlement, ainsi que ses annexes, sera consolidé par une procédure de codification.

3.6. Espace économique européen

L'acte proposé concerne un domaine intéressant l'EEE et devrait donc être étendu à celui-ci.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'entraîne pas de coût additionnel pour le budget de l'UE.

5. SIMPLIFICATION

Cette initiative contribue à la réalisation de l'objectif de simplification déjà évoqué. Elle s'inscrit dans le cadre du Programme d'action pour la réduction des charges administratives dans l'UE et fait suite à des propositions soutenues par le Groupe de haut niveau de parties prenantes indépendantes sur les charges administratives présidé par M. Stoiber. Elle prévoit par conséquent des dispositions nationales exemptant certaines entreprises de l'obligation d'utiliser un tachygraphe pour les distances inférieures à 100 km, comme l'avait annoncé la Commission dans sa communication intitulée «Programme d'action pour la réduction des charges administratives dans l'UE - Plans sectoriels d'allègement et actions pour 2009»¹².

¹² COM(2009) 544 final.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant 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.

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹³,
vu l'avis du Comité des régions¹⁴,
après consultation du contrôleur européen de la protection des données,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route¹⁵ fixe un certain nombre de dispositions relatives à la construction, l'installation, l'utilisation et l'essai des appareils de contrôle utilisés dans le transport par route; Il a été modifié de manière substantielle à plusieurs reprises et il convient, par souci de clarté, de simplifier et de restructurer ses principales dispositions,
- (2) L'expérience a montré que certains éléments techniques et procédures de contrôle devaient être améliorés pour garantir l'application effective du règlement (CEE) n° 3821/85.
- (3) Certains véhicules sont exemptés des dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 concernant l'harmonisation de

¹³ JO C du , p. .

¹⁴ JO C du , p. .

¹⁵ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

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 Conseil¹⁶. Afin de garantir la cohérence, il conviendrait de pouvoir également exclure ces véhicules du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85.

- (4) Afin de garantir la cohérence entre les différentes dérogations prévues à l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 et d'alléger la charge administrative qui pèse sur les entreprises de transport tout en respectant les objectifs du règlement, il convient de réviser les distances maximales admissibles visées à l'article 13, points d), f) et p) dudit règlement.
- (5) L'enregistrement des données relatives à la localisation facilite le contrôle par recoupement des durées de conduite et des temps de repos afin de détecter d'éventuelles anomalies et fraudes. L'utilisation d'appareils de contrôle connectés à un système mondial de radionavigation par satellite est un moyen approprié et économiquement avantageux de permettre l'enregistrement automatique de ces données de manière à assister les agents de contrôle routier dans leur tâche, et il convient par conséquent de l'introduire.
- (6) La directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE¹⁷ du Conseil oblige les États membres à pratiquer un certain nombre de contrôles sur route. La communication à distance entre l'appareil de contrôle et les autorités chargées des contrôles routiers facilite les contrôles routiers ciblés, ce qui permet d'alléger les charges administratives dues aux contrôles aléatoires auxquels sont soumises les entreprises de transport, et il convient par conséquent de l'introduire.
- (7) Les systèmes de transport intelligents (STI) peuvent aider la politique européenne des transports à relever les défis auxquels elle est confrontée, tels que l'augmentation du volume du transport routier, la congestion ou l'accroissement de la consommation d'énergie. Pour garantir l'interopérabilité avec les applications STI, il convient donc de doter les appareils de contrôle d'une interface normalisée.
- (8) La sûreté de l'appareil de contrôle et de l'ensemble du système est un élément essentiel pour la fourniture de données fiables. Les fabricants devraient par conséquent concevoir et tester les appareils de contrôle et les soumettre à un contrôle continu tout au long de leur durée de vie afin de détecter les éventuelles failles dans le domaine de la sûreté et d'y remédier.
- (9) Les essais in situ d'appareils de contrôle qui n'ont pas encore été homologués permettent de tester les appareils en conditions réelles avant de généraliser leur utilisation, ce qui permet d'apporter des améliorations plus rapidement. Il convient par conséquent d'autoriser les essais in situ à condition que la participation à ces essais et

¹⁶ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

¹⁷ JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

le respect du règlement (CE) n° 561/2006 soient soumis à une surveillance et à un contrôle efficaces.

- (10) Le rôle joué par les installateurs et les ateliers est important pour la sûreté des appareils de contrôle. Il convient donc de fixer certaines exigences minimales relatives à leur régime d'agrément et de contrôle afin de prévenir tout conflit d'intérêts entre les ateliers et les entreprises de transport.
- (11) Afin que l'examen et le contrôle des cartes de conducteur soit plus efficace et de faciliter la tâche des agents de contrôle, il convient d'établir des registres électroniques nationaux et de prévoir qu'ils soient interconnectés.
- (12) Les fraudes et abus étant moins susceptibles d'affecter le permis de conduire que les cartes de conducteur, le système d'appareil de contrôle serait plus fiable et plus efficace si, à l'avenir, la carte de conducteur était intégrée dans le permis de conduire. Cette approche permettrait aussi d'alléger la charge administrative pour les conducteurs qui n'auraient plus besoin de demander, recevoir et détenir deux documents différents. Il devrait être envisagé de modifier la directive 2006/126/CE en conséquence.
- (13) Afin d'alléger la charge administrative pesant sur les conducteurs et les entreprises de transport, il convient de préciser qu'aucune preuve écrite n'est nécessaire en ce qui concerne les temps de repos journaliers ou hebdomadaires. Aux fins des contrôles, les périodes pendant lesquelles aucune activité n'a été enregistrée pour le conducteur devraient, en conséquence, être considérées comme des temps de repos.
- (14) Les modifications apportées aux appareils de contrôle et les nouvelles techniques de manipulation sont des défis permanents pour les agents de contrôle. Afin d'accroître l'efficacité des contrôles et de mieux harmoniser les approches du contrôle dans l'ensemble de l'Union, il convient d'adopter une méthodologie commune pour la formation initiale et continue des agents de contrôle.
- (15) L'enregistrement de données par l'appareil de contrôle ainsi que le développement de technologies pour l'enregistrement de données de localisation, la communication à distance et l'interface avec les systèmes de transport intelligents entraîneront nécessairement le traitement de données personnelles. Il convient d'appliquer la législation de l'Union relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et notamment la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données¹⁸ et la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques¹⁹.
- (16) Pour garantir une concurrence loyale sur le marché intérieur du transport par route et pour transmettre un message clair aux conducteurs et aux entreprises de transport, il convient d'infliger les sanctions les plus lourdes prévues par les législations des États

¹⁸ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

¹⁹ JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

membres aux «infractions très graves» (telles qu'elles sont définies dans la directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier²⁰, sans préjudice du principe de subsidiarité.

- (17) Les différentes modifications de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, signé à Genève le 1^{er} juillet 1970, ainsi que ses six amendements, déposés auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, ont rendu l'utilisation de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B obligatoire dans les véhicules immatriculés dans des pays tiers voisins. Ces pays étant directement concernés par les modifications de l'appareil de contrôle introduites par le présent règlement, ils devraient avoir la possibilité de participer au dialogue sur les aspects techniques. Par conséquent, un forum sur le tachygraphe devrait être mis en place.
- (18) Afin de tenir compte de l'évolution technique, le pouvoir d'adopter des actes visé à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne l'adaptation au progrès technique des annexes I, I B et II et l'ajout, à l'annexe I B, des spécifications techniques nécessaires à l'enregistrement automatique des données de localisation, à l'activation de la communication à distance et à la mise en place d'une interface avec les systèmes de transport intelligents. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Durant la phase de préparation et de rédaction des actes délégués, il importe que la Commission transmette simultanément, en temps utile et en bonne et due forme, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.
- (19) Des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission pour garantir l'uniformité des conditions d'application du présent règlement en ce qui concerne les essais in situ, l'échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur entre États membres et la formation des agents de contrôle. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²¹.
- (20) Il convient d'appliquer la procédure consultative pour l'adoption des procédures à suivre pour la réalisation d'essais in situ et des formulaires à utiliser pour surveiller ces essais, ainsi que la méthodologie relative à la formation initiale et continue des agents de contrôle.
- (21) La procédure d'examen devrait s'appliquer à l'adoption de spécifications relatives à l'échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur entre États membres.

²⁰ JO L 29 du 31.1.2009, p. 45.

²¹ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

(22) Le règlement (CEE) n° 3821/85 devrait par conséquent être modifié comme suit,
ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil est modifié comme suit:

1) Les articles 1 à 21 sont remplacés par le texte suivant:

«CHAPITRE I

Principes et champ d'application

Article premier

Objet et principe

Le présent règlement fixe les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation et aux essais de l'appareil de contrôle utilisé dans le domaine des transports pour contrôler le respect du règlement (CE) n° 561/2006, de la directive 2002/15/CE²² et de la directive 92/6/CEE²³.

L'appareil de contrôle doit répondre, en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle, aux prescriptions du présent règlement.

Article 2

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 sont applicables.
2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, on entend par, aux fins du présent règlement:
 - (a) «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 et sur certains temps de travail de leurs conducteurs;
 - (b) «unité embarquée», l'appareil de contrôle 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

²² JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

²³ JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.

composants répartis dans le véhicule, dans la mesure où elle est conforme aux exigences de sûreté du présent règlement;

- (c) «capteur de mouvement», un élément de l'appareil de contrôle émettant un signal représentatif de la vitesse et/ou de la distance parcourue par le véhicule;
- (d) «carte tachygraphique», une carte à mémoire destinée à être utilisée sur l'appareil de contrôle et qui permet l'identification, par l'appareil de contrôle, du détenteur de la carte ainsi que le téléchargement et le stockage de données;
- (e) «feuille d'enregistrement», une feuille conçue pour recevoir et fixer des enregistrements, à placer dans l'appareil de contrôle visé à l'annexe I et sur laquelle les dispositifs scripteurs de celui-ci inscrivent de façon continue les données à enregistrer;
- (f) «carte de conducteur», une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre à un conducteur, qui permet l'identification du conducteur et le stockage des données relatives à son activité;
- (g) «carte de contrôleur», une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre à une autorité de contrôle compétente. La carte de contrôleur identifie l'organisme de contrôle et éventuellement le responsable du contrôle, et permet l'accès aux données stockées dans la mémoire ou sur les cartes de conducteur, pour lecture, impression et/ou téléchargement;
- (h) «carte d'entreprise», une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre au propriétaire ou au détenteur de véhicules équipés d'un appareil de contrôle. La carte d'entreprise identifie le propriétaire ou le détenteur et permet l'affichage, le téléchargement et l'impression de données stockées dans l'appareil de contrôle verrouillé par ce propriétaire ou détenteur;
- (i) «carte d'atelier», une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre à un constructeur d'appareil de contrôle, un installateur, un constructeur de véhicules ou un atelier, homologué par cet État membre. La carte d'atelier indique l'identité du détenteur et permet l'essai et l'étalonnage de l'appareil de contrôle et/ou le téléchargement à partir de cet appareil;
- (j) «période de travail journalière», la période comprenant la durée de conduite, toutes les autres périodes de travail, les périodes de disponibilité, les interruptions de travail et les temps de repos n'excédant pas neuf heures.

Article 3

Champ d'application

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 et qui entrent dans le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006.
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) n° 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, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006.

Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006; ils en informent immédiatement la Commission.

4. Les États membres peuvent exiger, pour les transports nationaux, l'installation et l'utilisation d'un appareil de contrôle, conformément au présent règlement, sur tous les véhicules pour lesquels le paragraphe 1 ne l'exige pas.

CHAPITRE II

Appareils de contrôle intelligents

Article 4

Enregistrement des données de localisation

Les données de localisation sont enregistrées afin que les lieux où commence et où finit la période de travail journalière puissent être identifiés. À cette fin, les véhicules mis en circulation pour la première fois [48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement] sont équipés d'un appareil de contrôle connecté à un système mondial de radionavigation par satellite (GNSS).

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 39 en ce qui concerne l'ajout, à l'annexe I B, des spécifications techniques détaillées nécessaires à l'enregistrement des données de localisation reçues du GNSS par l'appareil de contrôle.

Article 5

Communication à distance aux fins de contrôle

1. Afin de faciliter les contrôles routiers ciblés pratiqués par les autorités chargées du contrôle, l'appareil de contrôle installé dans les véhicules mis en circulation pour la première fois [48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement] est capable de communiquer avec ces autorités lorsque le véhicule est en mouvement.
2. La communication avec l'appareil de contrôle est établie uniquement à la demande des autorités chargées du contrôle. Elle est sécurisée afin de garantir l'intégrité des données et l'authentification de l'enregistrement et des équipements de contrôle.
3. Les données échangées durant la communication sont limitées à celles qui sont nécessaires aux fins des contrôles routiers ciblés. Les données relatives à l'identité du conducteur et à ses activités ainsi qu'à la vitesse ne sont pas communiquées.
4. Les données échangées sont utilisées à la seule fin du contrôle du respect du présent règlement et du règlement (CE) n° 561/2006. Elles ne sont pas transmises à d'autres entités que les autorités chargées du contrôle.

5. Elles ne peuvent être conservées par les autorités chargées du contrôle que pendant la durée d'un contrôle routier et doivent être effacées au plus tard deux heures après la fin de ce dernier.
6. Il incombe au propriétaire ou au détenteur du véhicule d'informer le conducteur de la possibilité de communication à distance.
7. L'autorité chargée du contrôle compétente peut, sur la base des données échangées, décider de procéder à un contrôle du véhicule et de l'appareil de contrôle.
8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 39 en ce qui concerne l'ajout, à l'annexe I B, des spécifications techniques détaillées nécessaires à la communication à distance entre l'appareil de contrôle et les autorités chargées des contrôles compétentes telle qu'elle est prévue par le présent article.

Article 6
Systèmes de transport intelligents

1. L'appareil de contrôle visé à l'annexe I B et les applications de systèmes de transport intelligents définies à l'article 4 de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport²⁴ sont interopérables.
2. Aux fins du paragraphe 1, les véhicules mis en circulation pour la première fois [48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement] sont équipés d'un appareil de contrôle doté d'une interface harmonisée permettant aux applications STI d'utiliser les données enregistrées ou produites.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 39 en ce qui concerne l'ajout, à l'annexe I B, des spécifications relatives à l'interface, aux droits d'accès et à la liste de données accessibles.

CHAPITRE III

Homologation

Article 7
Demandes

1. Toute demande d'homologation dans l'UE concernant un type d'unité embarquée, un capteur de mouvement, un modèle de feuille d'enregistrement ou une carte tachygraphique, est introduite par le fabricant ou son mandataire auprès des autorités d'homologation désignées à cet effet par chaque État membre.

²⁴ JO L 207 du 6.8/2010, p. 1.

2. Les États membres communiquent à la Commission les noms et les coordonnées des organismes désignés conformément au paragraphe 1. La Commission publie la liste des autorités d'homologation désignées sur son site web.
3. Toute demande d'homologation doit être accompagnée de la documentation appropriée et des certificats visés à la partie VIII de l'annexe I B. La Commission nomme les évaluateurs indépendants chargés de la délivrance du certificat de sécurité.
4. Pour un même type d'unité embarquée, capteur de mouvement, modèle de feuille d'enregistrement ou carte tachygraphique, cette demande ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État membre.

Article 8 *Homologation*

Chaque État membre accorde l'homologation UE à tout type d'unité embarquée, capteur de mouvement, modèle de feuille d'enregistrement ou carte tachygraphique, si ceux-ci sont conformes aux prescriptions des annexes I ou I B et si l'État membre est à même de vérifier la conformité de la production au modèle homologué.

Les modifications ou adjonctions à un modèle homologué doivent faire l'objet d'une homologation UE de modèle complémentaire de la part de l'État membre qui a accordé l'homologation UE initiale.

Article 9 *Marque d'homologation*

Les États membres attribuent au demandeur une marque d'homologation UE conforme au modèle établi à l'annexe II pour chaque type d'unité embarquée, capteur de mouvement, modèle de feuille d'enregistrement ou carte tachygraphique qu'ils homologuent en vertu de l'article 8.

Article 10 *Acceptation ou refus*

Les autorités compétentes de l'État membre auprès duquel la demande d'homologation a été introduite envoient à celles des autres États membres, dans un délai d'un mois, une copie de la fiche d'homologation, accompagnée d'une copie de la documentation nécessaire, pour chaque type d'unité embarquée, capteur de mouvement, modèle de feuille d'enregistrement ou carte tachygraphique qu'elles homologuent.

Lorsque les autorités compétentes rejettent la demande d'homologation, elles informent les autorités des autres États membres de leur refus et leur communiquent les raisons de leur décision.

Article 11
Conformité des équipements au modèle homologué

1. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation UE visée à l'article 8 constate que des unités embarquées, des capteurs de mouvement, des feuilles d'enregistrement ou des cartes tachygraphiques portant la marque d'homologation UE qu'il a attribuée ne sont pas conformes au modèle qu'il a homologué, il prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la production au modèle homologué soit assurée. Celles-ci peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation UE.
2. L'État membre qui a accordé une homologation UE doit la révoquer si l'unité embarquée, le capteur de mouvement, la feuille d'enregistrement ou la carte tachygraphique ayant fait l'objet de l'homologation sont considérés comme non conformes au présent règlement, ou présentent, à l'usage, un défaut d'ordre général qui les rend impropres à leur destination.
3. Si l'État membre ayant accordé une homologation UE est informé par un autre État membre de l'existence d'un des cas visés aux paragraphes 1 et 2, il prend également, après consultation de ce dernier, les mesures prévues auxdits paragraphes, sous réserve du paragraphe 5.
4. L'État membre qui a constaté l'existence d'un des cas prévus au paragraphe 2 peut suspendre jusqu'à nouvel ordre la mise sur le marché et la mise en service des unités embarquées, des capteurs de mouvement, des feuilles d'enregistrement ou des cartes tachygraphiques. Il en est de même dans les cas prévus au paragraphe 1 pour les unités embarquées, capteurs de mouvement, feuilles d'enregistrement ou cartes tachygraphiques dispensés de la vérification primitive UE, si le fabricant, après avertissement, ne les met pas en conformité avec le modèle homologué ou avec les exigences du présent règlement.

En tout cas, les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement et informent la Commission, dans le délai d'un mois, du retrait d'une homologation UE accordée et d'autres mesures prises en conformité avec les paragraphes 1, 2 et 3, ainsi que des motifs justifiant ces mesures.

5. Si l'État membre qui a procédé à une homologation UE conteste l'existence des cas prévus aux paragraphes 1 et 2 dont il a été informé, les États membres intéressés s'efforcent de régler le différend. La Commission est tenue informée.

Au cas où, dans un délai de quatre mois à compter de l'information visée au paragraphe 3, les pourparlers entre les États membres n'ont pas abouti à un accord, la Commission, après consultation des experts de tous les États membres et après examen de tous les facteurs y afférents, par exemple économiques et techniques, adopte dans un délai de six mois à compter de l'expiration de cette première période de quatre mois une décision qui est notifiée aux États membres intéressés et communiquée simultanément aux autres États membres. La Commission fixe, selon les cas, le délai de mise en application de sa décision.

Article 12
Homologation des feuilles d'enregistrement

1. Le demandeur de l'homologation UE pour un modèle de feuille d'enregistrement doit préciser sur sa demande le ou les types d'appareils de contrôle visés à l'annexe I sur lesquels cette feuille est destinée à être utilisée et doit fournir, aux fins d'essais de la feuille, un appareil adéquat du ou des types appropriés.
2. Les autorités compétentes de chaque État membre indiquent sur la fiche d'homologation du modèle de la feuille d'enregistrement le ou les types d'appareils de contrôle visés à l'annexe I sur lesquels le modèle de feuille peut être utilisé.

Article 13
Justification des refus

Toute décision portant refus ou retrait d'homologation d'un type d'unité embarquée, d'un capteur de mouvement, d'un modèle de feuille d'enregistrement ou d'une carte tachygraphique prise en vertu du présent règlement, est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé avec indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans les États membres et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

Article 14
Reconnaissance de l'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle

Les États membres ne peuvent refuser l'immatriculation ou interdire la mise en circulation ou l'usage des véhicules équipés de l'appareil de contrôle pour des motifs inhérents à un tel équipement si l'appareil est muni de la marque d'homologation UE visée à l'article 9 et de la plaquette d'installation visée à l'article 17, paragraphe 4.

Article 15
Sûreté

1. Les fabricants conçoivent les unités embarquées, capteurs de mouvement et cartes tachygraphiques mis en production et les soumettent à des essais et à des examens afin de détecter, à toutes les phases de leur durée de vie, d'éventuelles failles et d'empêcher ou de limiter leur exploitation.
2. À cet effet, les fabricants remettent la documentation appropriée à l'évaluateur indépendant visé à l'article 7, paragraphe 3, pour une analyse de vulnérabilité.
3. Les évaluateurs indépendants procèdent à des essais d'intrusion sur les unités embarquées, les capteurs de mouvement et les cartes tachygraphiques pour confirmer que des individus possédant des connaissances accessibles au grand public ne peuvent pas exploiter les failles connues.

Article 16
Essais in situ

1. Les États membres peuvent autoriser les essais in situ d'appareils de contrôle qui n'ont pas encore été homologués. Les autorisations d'essais in situ accordées par un État membre bénéficient d'une reconnaissance mutuelle par les autres États membres.
2. Les conducteurs et les entreprises de transport participant à un essai in situ respectent les exigences du règlement (CE) n° 561/2006. Afin d'apporter la preuve du respect desdites exigences, les conducteurs suivent la procédure décrite à l'article 31, paragraphe 2.
3. La Commission peut adopter des actes d'exécution pour établir les procédures à suivre pour la réalisation d'essais in situ et des formulaires à utiliser pour surveiller ces essais. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 40, paragraphe 2.

CHAPITRE IV

Installation et inspection

Article 17
Installation et réparation

1. Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des États membres, conformément à l'article 19.
2. Les installateurs ou ateliers scellent l'appareil de contrôle après avoir vérifié qu'il fonctionne correctement et, en particulier, qu'aucun dispositif ne peut manipuler ou altérer les données enregistrées.
3. L'installateur ou atelier agréé appose une marque particulière sur les scellements qu'il effectue et, en outre, pour les appareils de contrôle visés à l'annexe I B, introduit les données électroniques de sûreté permettant, notamment, les contrôles d'authentification. Les autorités compétentes de chaque État membre tiennent un registre des marques et des données électroniques de sûreté utilisées ainsi que des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés délivrées.
4. La conformité de l'installation de l'appareil de contrôle aux prescriptions du présent règlement est attestée par la plaquette d'installation apposée dans les conditions prévues aux annexes I et I B.
5. Tout scellement ne peut être enlevé que par les installateurs ou ateliers agréés par les autorités compétentes conformément aux dispositions du paragraphe 1 ou par les agents de contrôle, ou dans les circonstances décrites à l'annexe I, partie V, point 4 ou à l'annexe I B, partie V, point 3.

Article 18
Inspections de l'appareil de contrôle

Les appareils de contrôle sont soumis à des inspections régulières effectuées par des ateliers agréés. Ces inspections régulières sont réalisées au minimum tous les deux ans.

Les ateliers établissent un rapport d'inspection dans les cas où des irrégularités dans le fonctionnement de l'appareil de contrôle ont dû être corrigées, qu'il s'agisse d'une inspection périodique ou d'une inspection effectuée à la demande expresse de l'autorité nationale compétente. Les ateliers conservent une liste de tous les rapports d'inspection établis.

L'atelier conserve les rapports d'inspection pendant au moins deux ans à compter de la date d'établissement du rapport. Les ateliers fournissent, sur demande de l'autorité compétente, les rapports relatifs aux inspections et étalonnages effectués durant cette période.

Article 19
Agrément des ateliers et des installateurs

1. Les États membres agréent, contrôlent régulièrement et certifient les installateurs et les ateliers qui peuvent procéder aux installations, aux contrôles, aux inspections et aux réparations des appareils de contrôle.
2. Ils s'assurent de la compétence et de la fiabilité des installateurs et des ateliers. 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;
 - (c) bonne réputation des installateurs et des ateliers.
3. Les audits des installateurs ou ateliers agréés seront réalisés comme suit:
 - (a) Les installateurs ou ateliers agréés sont soumis à un contrôle annuel des procédures qu'ils appliquent lorsqu'ils interviennent sur l'appareil de contrôle. Le contrôle porte en particulier sur les mesures de sûreté adoptées et sur les interventions concernant les cartes d'atelier.
 - (b) Des contrôles techniques inopinés sont également effectués chez les installateurs ou dans les ateliers agréés afin de vérifier les étalonnages et les installations réalisés. Ces contrôles couvrent au moins 10 % des ateliers agréés par an.
4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour éviter tout conflit d'intérêts entre les installateurs ou les ateliers et les entreprises de transport. En particulier, si une entreprise de transport exerce aussi une activité d'installateur ou d'atelier agréé, elle n'est pas autorisée à installer et à étalonner des appareils de contrôle dans ses propres véhicules.

5. Les autorités compétentes des États membres transmettent à la Commission la liste des installateurs et ateliers agréés ainsi que des cartes qui leur ont été délivrées et elles lui communiquent des copies des marques et des informations nécessaires relatives aux données électroniques de sûreté utilisées. La Commission publie la liste des installateurs et ateliers agréés sur son site web.
6. Les États membres révoquent, de manière temporaire ou permanente, l'agrément d'un installateur ou d'un atelier qui ne respecte pas les obligations qui lui incombent en vertu du présent règlement.

Article 20
Cartes de conducteur

1. La durée de validité administrative des cartes d'ateliers ne peut dépasser un an.
2. En cas de renouvellement, d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte d'atelier, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes perdues, volées ou défectueuses.
3. Lorsqu'un État membre révoque l'agrément d'un installateur ou d'un atelier conformément à l'article 19, il retire aussi les cartes d'ateliers qui lui avaient été délivrées.
4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes distribuées aux installateurs et ateliers agréés.

CHAPITRE V

Cartes de conducteur

Article 21
Délivrance des cartes de conducteur

1. La carte de conducteur est délivrée, à la demande du conducteur, par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le conducteur a sa résidence normale. Elle est délivrée dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande par l'autorité compétente.
2. Pour l'application des dispositions du présent article, on entend par «résidence normale» le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 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 les lieux différents situés dans deux ou plusieurs États membres, 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 effectue un séjour dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée.

3. Les conducteurs apportent la preuve de leur résidence normale, par tous moyens, notamment par leur carte d'identité, ou par tout autre document valable. Dans le cas où les autorités compétentes de l'État membre 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 des éléments d'information ou des preuves supplémentaires.
4. Les autorités compétentes de l'État membre 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 conformément aux dispositions de l'annexe I B.
5. La durée de validité administrative de la carte de conducteur ne peut dépasser cinq ans.
6. 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'un État membre 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 un État membre autre que celui qui a délivré la carte, cet État membre renvoie la carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée en indiquant les raisons de cette restitution.
7. Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006.
8. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter toute falsification des cartes de conducteur.

Article 22

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.

Article 23

Renouvellement des cartes de conducteur

1. Lorsqu'un conducteur souhaite renouveler sa carte de conducteur, il doit en faire la demande auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il a sa

résidence normale, au plus tard quinze jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.

2. Lorsque les autorités de l'État membre dans lequel le conducteur a sa résidence normale sont différentes de celles qui ont délivré sa carte et qu'elles sont appelées à procéder au renouvellement de la carte de conducteur, elles informent les autorités qui ont délivré l'ancienne carte des motifs de son renouvellement.
3. 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 au paragraphe 1.

Article 24

Vol, perte ou mauvais fonctionnement de la carte du conducteur

1. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à leur durée de validité administrative.
2. En cas de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur la retourne à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale. Le vol de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État où le vol s'est produit.
3. La perte de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État qui l'a délivrée et auprès de celles de l'État membre de résidence normale dans le cas où ceux-ci seraient différents.
4. En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, le conducteur doit en demander, dans les sept jours de calendrier, le remplacement auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale. Ces autorités fournissent une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet.
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 de calendrier, ou pendant une période plus longue s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise, à condition qu'il puisse justifier de l'impossibilité de présenter ou d'utiliser sa carte durant cette période.

Article 25

Reconnaissance mutuelle et échange des cartes de conducteur

1. Les cartes de conducteur délivrées par les États membres sont mutuellement reconnues.
2. Lorsque le titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité délivrée par un État membre a fixé sa résidence normale dans un autre État membre, il peut demander l'échange de sa carte contre une carte de conducteur équivalente. Il appartient à l'État membre qui effectue l'échange de vérifier si la carte présentée est encore en cours de validité.

3. Les États membres qui effectuent un échange renvoient l'ancienne carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée et indiquent les raisons de cette restitution.
4. Lorsqu'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 cet État membre.

Article 26

Échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur

1. Afin de s'assurer, comme le prévoit l'article 21, paragraphe 4, qu'un demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, les États membres conservent, durant une période correspondant au moins à la durée de validité administrative 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 le lieu de naissance du conducteur;
 - le numéro et le pays de délivrance du permis de conduire (le cas échéant);
 - le statut de la carte de conducteur.
2. Les États membres et la Commission prennent toutes les mesures nécessaires pour que les registres électroniques soient interconnectés et accessibles dans toute l'Union.
3. Lorsqu'un État membre délivre, remplace ou échange une carte de conducteur, il vérifie par un échange d'informations électroniques 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.
5. La Commission adopte des actes d'exécution pour établir les procédures et spécifications communes nécessaires pour assurer l'interconnexion visée au paragraphe 2, et notamment le format des données échangées, les procédures techniques de consultation électronique des registres électroniques nationaux, les procédures d'accès et les mécanismes de sûreté. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 40, paragraphe 3.

Article 27

Intégration des cartes de conducteur et des permis de conduire

Les cartes de conducteur sont délivrées conformément aux dispositions du présent chapitre jusqu'au 18 juillet 2018. À partir du 19 janvier 2018, la carte de conducteur est intégrée au permis de conduire et sa délivrance, son renouvellement, son échange et son remplacement sont conformes aux dispositions de la directive 2006/126/CE.

CHAPITRE VI

Utilisation des équipements

Article 28

Utilisation correcte de l'appareil de contrôle

1. L'entreprise de transport, le propriétaire du véhicule et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation de l'appareil de contrôle et de la carte de conducteur au cas où le conducteur est appelé à conduire un véhicule équipé de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B.
2. Il est interdit de falsifier, de dissimuler, d'effacer ou de détruire les enregistrements faits sur la feuille d'enregistrement, les données stockées dans l'appareil de contrôle ou la carte de conducteur, ainsi que les sorties imprimées issues de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B. Il est également interdit de manipuler l'appareil de contrôle, la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur de manière à falsifier les enregistrements et/ou les sorties imprimées, à les rendre inaccessibles ou à les détruire. Le véhicule ne peut être équipé d'aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus.
3. Les véhicules ne sont équipés que d'une unité d'appareil de contrôle, sauf aux fins des essais in situ visés à l'article 16.
4. Les États membres interdisent la production, la distribution, la publicité et/ou la vente de dispositifs construits pour ou destinés à la manipulation de l'appareil de contrôle.

Article 29

Responsabilité de l'entreprise

1. L'entreprise de transport délivre aux conducteurs de véhicules équipés de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère individuel de ces feuilles, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou celles saisies par un agent de contrôle. L'entreprise de transport ne remet aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

Au cas où le véhicule est équipé de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B, l'entreprise de transport et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression sur demande visée à l'annexe I B puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

2. L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les sorties imprimées chaque fois que celles-ci sont produites en application de l'article 31, 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 présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.

3. L'entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions au présent règlement commises par des conducteurs de l'entreprise. Sans préjudice du droit des États membres de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les États membres prennent en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.

Article 30

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. 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 ou de cartes souillées ou endommagées.
3. 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 5, point b), ii) et iii) sont:
 - (a) si le véhicule est équipé de l'appareil de contrôle visé 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 de l'appareil de contrôle visé 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.





Aux fins des contrôles, les périodes pendant laquelle aucune activité n'a été enregistrée sont considérées comme des temps de repos ou des pauses. Les conducteurs ne sont pas tenus d'enregistrer leurs temps de repos journaliers et hebdomadaires lorsqu'ils sont éloignés du véhicule.

4. Lorsque plusieurs conducteurs se trouvent à bord d'un véhicule équipé de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte dudit appareil.

Lorsque plusieurs conducteurs se trouvent à bord d'un véhicule équipé d'un appareil de contrôle, ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires,

de telle sorte que les informations visées à l'annexe I, partie II, points a), b) et c) 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 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, définie à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil²⁵, 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», telle que définie à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE,
 - iv) sous le signe  : les pauses ou repos.

6. Chaque conducteur porte sur sa feuille d'enregistrement les indications suivantes:

- (a) ses nom et prénom au début de l'utilisation de la feuille;
- (b) la date et le lieu du début et de la fin d'utilisation de la feuille;
- (c) le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule auquel il est affecté avant le premier voyage enregistré sur la feuille et ensuite, en cas de changement de véhicule, pendant l'utilisation de la feuille;
- (d) le relevé du compteur kilométrique:
 - i) avant le premier voyage enregistré sur la feuille;
 - ii) à la fin du dernier voyage enregistré sur la feuille;
 - 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.

²⁵ JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

7. Le conducteur introduit dans l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière. Un État membre peut toutefois 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 cet État membre les ait notifiées à la Commission avant le 1^{er} avril 1998.

Le conducteur n'est pas tenu d'introduire cette information si l'appareil de contrôle enregistre automatiquement les données de localisation conformément à l'article 4.

Article 31

Cartes de conducteur ou feuilles d'enregistrement endommagées

1. En cas d'endommagement d'une feuille qui contient des enregistrements ou d'une carte de conducteur, le conducteur joint la feuille ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve utilisée pour la remplacer.
2. En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la 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 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 à l'article 30, paragraphe 5, point b), ii), iii) et iv);
 - (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 l'équipement de contrôle, 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 32

Enregistrements à produire par le conducteur

1. Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé de l'appareil de contrôle visé 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 journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des 28 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 journée en cours et pendant les 28 jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006.
2. Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:
- i) sa carte de conducteur,
 - ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006,
 - 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 de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I.
3. Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect du règlement (CE) n° 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 24, paragraphe 2, et à l'article 33, paragraphe 2, du présent règlement.

Article 33

Procédures en cas de mauvais fonctionnement de l'équipement

1. En cas de panne ou de fonctionnement défectueux de l'appareil de contrôle, le transporteur doit le faire réparer, par un installateur ou un atelier agréé, aussitôt que les circonstances le permettent.
- Si le retour au siège ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation du fonctionnement défectueux, la réparation doit être effectuée en cours de route.
- Les États membres peuvent prévoir, dans le cadre des dispositions prévues à l'article 37, 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 au fonctionnement défectueux dans les conditions fixées aux premier et deuxième alinéas.
2. Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, 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 groupes de temps, dans la mesure où ceux-ci ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle 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.

CHAPITRE VII

Protection des données, contrôle et sanctions

Article 34

Protection des données à caractère personnel

1. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées dans le cadre du présent règlement conformément aux directives 95/46/CE et 2002/58/CE et sous la surveillance de l'autorité publique indépendante de l'État membre visée à l'article 28 de la directive 95/46/CE.
2. Les États membres veillent notamment à ce que les données à caractère personnel soient protégées en ce qui concerne:
 - l'utilisation d'un système mondial de radionavigation par satellite pour l'enregistrement des données de localisation visées à l'article 4,
 - l'utilisation de la communication à distance à des fins de contrôle visée à l'article 5,
 - l'utilisation de l'appareil de contrôle doté d'une interface harmonisée visé à l'article 6,
 - l'échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur visé à l'article 26,
 - la tenue d'enregistrements par les transporteurs visée à l'article 29.
3. L'appareil de contrôle visé à l'annexe I B est conçu de manière à garantir le respect de la vie privée. Seules les données strictement nécessaires sont traitées.
4. Les propriétaires de véhicules et/ou les transporteurs se conforment, le cas échéant, aux dispositions pertinentes concernant la protection des données à caractère personnel.

Article 35

Formation de agents de contrôle

1. Les États membres veillent à ce que les agents de contrôle soient bien formés pour l'analyse des données enregistrées et la vérification des appareils de contrôle.
2. Les États membres informent la Commission des exigences de formation applicables à leurs agents de contrôle au plus tard le [6 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].
3. La Commission adopte des décisions sur la méthodologie de la formation initiale et continue des agents de contrôle, y compris sur les techniques de ciblage des contrôles

et de détection de la fraude et des dispositifs de manipulation. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 40, paragraphe 2.

Article 36
Assistance mutuelle

Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et le contrôle de celle-ci.

Dans le cadre de cette assistance mutuelle, les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes informations disponibles concernant les infractions au présent règlement relatives aux installateurs et aux ateliers et les sanctions imposées pour ces infractions.

Article 37
Sanctions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en œuvre. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. Les sanctions imposées aux ateliers ayant violé les dispositions du présent règlement peuvent comprendre le retrait de leur agrément et de leur carte.
2. Aucune infraction au présent règlement ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure.
3. Les sanctions prévues par les États membres pour les infractions très graves telles que définies dans la directive 2009/5/CE appartiennent aux catégories les plus élevées applicables dans l'État membre pour les infractions à la législation sur le transport.
4. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime des sanctions au plus tard le [date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Ils informent la Commission de toute modification ultérieure de ces mesures.

CHAPITRE VIII

Dispositions finales

Article 38
Adaptation au progrès technique

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 39 afin d'adapter les annexes I, I B et II au progrès technique.

Article 39
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.
2. La délégation de pouvoirs visée aux articles 4, 5, 6 et 38 est accordée pour une durée indéterminée à compter de [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].
3. La délégation de pouvoirs visée aux articles 4, 5, 6 et 38 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. Elle prend effet le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu des articles 4, 5, 6 et 38 n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou, avant l'expiration de ce délai, si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Cette période peut être prolongée de [2 mois] à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 40
Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.

Article 41
Forum du tachygraphe

1. Un forum du tachygraphe est mis en place afin de faciliter le dialogue sur les aspects techniques des appareils de contrôle entre les experts des États membres et les experts des pays tiers qui utilisent les appareils de contrôle au titre de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).
2. Les États membres délèguent un expert au forum du tachygraphe.
3. Le forum du tachygraphe est ouvert aux experts des parties à l'AETR hors UE intéressées.
4. Les parties prenantes, les représentants des constructeurs automobiles, les fabricants de tachygraphes et les partenaires sociaux sont invités au forum du tachygraphe.
5. Le forum du tachygraphe adopte son règlement intérieur.
6. Le forum du tachygraphe se réunit au moins une fois par an.

Article 42
Communication des mesures nationales

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions législatives, réglementaires et administratives qu'ils adoptent dans le domaine régi par le présent règlement, au plus tard 30 jours après la date de leur adoption et, pour la première fois, au plus tard le [douze mois après l'entrée en vigueur du présent règlement].

,

2) L'annexe I du règlement (CEE) n° 3821/85 est modifiée comme suit:

- (a) Au chapitre I, Définitions, le point b) est supprimé.
- (b) Au chapitre III, point c) 4.1, l'expression «l'article 15 paragraphe 3 deuxième tiret points b), c) et d) du règlement» est remplacée par «l'article 30, paragraphe 5, deuxième tiret, points b), c) et d) du règlement»
- (c) Au chapitre III, point c) 4.2, l'expression «l'article 15 du règlement» est remplacée par «l'article 30 du règlement».
- (d) Au chapitre IV, point a) 1, troisième alinéa, l'expression «l'article 15 paragraphe 5 du règlement» est remplacée par «l'article 30, paragraphe 6, du règlement».

3) L'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est modifiée comme suit:

- (a) Au chapitre I, Définitions, les points l), o), t), y), ee), kk), oo) et qq) sont supprimés.
- (b) Le chapitre VI est modifié comme suit:

- (1) À la première phrase, l'expression «l'article 12, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 3821/85 tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2135/98» est remplacée par «l'article 24, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 3821/85».
- (2) La section 1 «Agrément des monteurs ou des ateliers» est supprimée.
- (c) Au chapitre VIII, point 271, l'expression «l'article 5 du présent règlement» est remplacée par «l'article 8 du présent règlement.»

Article 2

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

La distance de «50 km» figurant à l'article 13, paragraphe 1, points d), f) et p), est remplacée par «100 km».

Article 3

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

Il devient applicable [un an après son entrée en vigueur].

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président