

Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

► **B** **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)

(JO L 102 du 11.4.2006, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009	L 300	88	14.11.2009
► <u>M2</u>	Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014	L 60	1	28.2.2014
► <u>M3</u>	Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020	L 249	1	31.7.2020
► <u>M4</u>	Règlement (UE) 2024/1258 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024	L 1258	1	2.5.2024

Rectifié par:

- **C1** Rectificatif, JO L 195 du 20.7.2016, p. 83 (561/2006)
- **C2** Rectificatif, JO L 90019 du 15.1.2024, p. 1 (561/2006)
- **C3** Rectificatif, JO L 90018 du 15.1.2024, p. 1 (2020/1054)

▼B**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)**

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;

▼M3

- aa) à partir du 1^{er} juillet 2026, de marchandises dans le cadre d'opérations de transport international ou de cabotage par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes; ou

▼B

- 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.

▼B

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;

▼M3

- aa) véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour:
 - i) le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions; ou
 - ii) le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale, uniquement dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise de transport et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur et que le transport ne soit pas effectué pour le compte d'autrui;

▼B

- 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;

▼C2

- h) véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport non commercial de marchandises;

▼M3

- ha) véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes, utilisés pour le transport de marchandises, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui, mais pour le compte propre de l'entreprise ou du conducteur, et lorsque la conduite ne constitue pas l'activité principale de la personne qui conduit le véhicule;

▼C2

- 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 non commercial de voyageurs ou de marchandises.

▼B*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;

▼B

- «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) n° 3821/85; ou
 - manuellement comme exigé par l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 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;

▼M4

- n) «services réguliers de transport de voyageurs»: les «services réguliers» et les «services réguliers spécialisés» tels qu'ils sont définis à l'article 2, points 2) et 3), du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, qu'ils soient nationaux ou internationaux;
- n bis) «services occasionnels de transport de voyageurs»: les «services occasionnels» tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 4), du règlement (CE) n° 1073/2009, qu'ils soient nationaux ou internationaux;

▼B

- 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;

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

▼ M3

- r) «transport non commercial»: tout transport par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération directe ou indirecte n'est perçue et qui ne produit aucun revenu direct ou indirect pour le conducteur du véhicule ou pour d'autres personnes et qui ne présente aucun lien avec une activité professionnelle ou commerciale.

▼ B

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.

▼ M3

5. Un conducteur enregistre comme autre tâche tout temps tel qu'il est défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre tout temps de disponibilité, tel qu'il est défini à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, conformément à l'article 34, paragraphe 5, point b) iii), du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾. Cet

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

▼ M3

enregistrement est effectué 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.

▼ B*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.

▼ M3

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

▼ M4

Pour un conducteur assurant un service occasionnel de transport de voyageurs, la pause visée au premier alinéa peut également être remplacée par deux pauses d'au moins quinze minutes chacune, réparties au cours de la période de conduite visée au premier alinéa, de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

▼ B*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.

▼ M4

2 *bis*. Pour autant que la sécurité routière et les conditions de travail du conducteur ne soient pas compromises, un conducteur assurant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins six périodes consécutives de 24 heures peut déroger au paragraphe 2, premier alinéa, en prenant le temps de repos journalier une fois dans un délai maximal de 25 heures après la fin du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent, à condition que la durée de conduite totale accumulée pour ce jour n'ait pas dépassé sept heures. Dans le respect des mêmes conditions, cette dérogation peut être utilisée deux fois pendant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins huit périodes consécutives de 24 heures. Le recours à cette dérogation est sans préjudice de la durée maximale de travail prévue par le droit applicable.

▼ B

3. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

▼ B

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.

▼ M3

6. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:

- a) deux temps de repos hebdomadaires normaux; ou
- b) un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures.

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

Par dérogation au premier alinéa, un conducteur effectuant un transport international de marchandises peut, en dehors de l'État membre d'établissement, prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à condition de prendre, au cours de quatre semaines consécutives, au moins quatre temps de repos hebdomadaires, dont au moins deux sont des temps de repos hebdomadaires normaux.

Aux fins du présent paragraphe, un conducteur est considéré comme effectuant un transport international lorsqu'il commence les deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs en dehors de l'État membre d'établissement de l'employeur et en dehors du pays de son lieu de résidence.

▼ M1

6 bis. ► **M4** Par dérogation au paragraphe 6, un conducteur assurant un service occasionnel unique de transport de voyageurs peut repousser le temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition: ◀

▼ M4

▼ M1

- b) que le conducteur prenne après le recours à la dérogation:
 - i) soit deux temps de repos hebdomadaire normal;
 - ii) soit 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 un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant l'expiration de la période de dérogation;
- c) qu'à partir du 1^{er} janvier 2014, le véhicule soit équipé d'un appareil de contrôle conformément aux exigences de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85; et

▼ M1

- d) qu'à partir du 1^{er} janvier 2014, au cas où la conduite aurait lieu pendant la période comprise entre vingt-deux heures et six heures, il y ait plusieurs conducteurs à bord du véhicule ou que la période de conduite visée à l'article 7 soit réduite à trois heures.

La Commission contrôle étroitement le recours à cette dérogation pour garantir le maintien de la sécurité routière dans des conditions très strictes, notamment en s'assurant que la durée de conduite totale cumulée pendant la période couverte par la dérogation n'est pas excessive. Au plus tard 4 décembre 2012, la Commission présente un rapport évaluant les conséquences de la dérogation sur le plan tant de la sécurité routière que des aspects sociaux. Si elle le juge nécessaire, la Commission propose des modifications du présent règlement à cet égard.

▼ M4

La Commission examine les possibilités de numérisation de la feuille de route visée à l'article 16, paragraphe 4, dans le cadre des efforts plus larges de numérisation dans le secteur du transport routier.

▼ M3

6 *ter*. Toute réduction du temps de repos hebdomadaire est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Lorsque deux temps de repos hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive conformément au paragraphe 6, troisième alinéa, le temps de repos hebdomadaire suivant est précédé d'un temps de repos en compensation de ces deux temps de repos hebdomadaires réduits.

▼ B

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.

▼ M3

8. Les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats.

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

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

▼ M3

Toutefois, lorsqu'un conducteur a pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs conformément au paragraphe 6, l'entreprise de transport organise le travail du conducteur de telle sorte que celui-ci soit en mesure de rentrer avant le début du temps de repos hebdomadaire normal de plus de quarante-cinq heures pris en compensation.

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

▼ B

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.

▼ M3

10. Au plus tard le 21 août 2022, la Commission évalue et fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la possibilité d'adopter des règles plus appropriées en ce qui concerne les conducteurs qui assurent des services occasionnels de transport de voyageurs, tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 4), du règlement (CE) n° 1073/2009.

Article 8 bis

1. La Commission veille à ce que les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route puissent accéder facilement aux informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées. La Commission publie une liste de toutes les aires de stationnement qui ont été certifiées, afin que les conducteurs puissent bénéficier de ce qui suit:

- détection et prévention des intrusions,
- éclairage et visibilité,
- point de contact et procédures d'urgence,
- installations sanitaires adaptées aussi bien pour les femmes que pour les hommes,
- possibilités d'achat d'aliments et de boissons,
- connexions permettant la communication,
- alimentation électrique.

La liste de ces aires de stationnement est publiée sur un site internet officiel unique régulièrement mis à jour.

2. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 *bis* afin d'établir des normes précisant davantage le niveau de service et de sécurité en ce qui concerne les domaines énumérés au paragraphe 1 et les procédures de certification des aires de stationnement.

3. Toutes les aires de stationnement qui ont été certifiées peuvent indiquer qu'elles le sont conformément aux normes et procédures de l'Union.

▼ M3

Conformément à l'article 39, paragraphe 2, point c), du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, les États membres encouragent la création de zones de stationnement pour les usagers commerciaux.

4. Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la disponibilité d'installations de repos appropriées pour les conducteurs et de parcs de stationnement sécurisés, ainsi que sur l'aménagement d'aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées conformément aux actes délégués visés au paragraphe 2. Ce rapport peut énumérer des mesures visant à accroître le nombre et la qualité des aires de stationnement sûres et sécurisées.

▼ B*Article 9***▼ M3**

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

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

- a) le voyage est prévu pour une durée égale ou supérieure à 8 heures;
et
- b) le conducteur a accès à une cabine couchette sur le ferry ou dans le train.

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 au centre opérationnel de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une cabine couchette ou à une couchette.

▼ B

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.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

▼ M3*Article 9 bis*

Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission élabore et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant l'utilisation des systèmes de conduite autonomes dans les États membres. Ce rapport met l'accent en particulier sur l'incidence que pourraient avoir ces systèmes sur les règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier le présent règlement.

▼ B

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT*Article 10***▼ M3**

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, de la rapidité de la livraison et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.

▼ B

2. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs visés au paragraphe 1 de manière qu'ils puissent se conformer au règlement (CEE) n° 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) n° 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) n° 3821/85 et entrant dans le champ d'application du présent règlement:

▼B

- 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) n° 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.

▼M3

Le conducteur peut également, dans des circonstances exceptionnelles, déroger à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 8, paragraphe 2, en dépassant la durée de conduite journalière et hebdomadaire d'une heure au maximum afin de rejoindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour prendre un temps de repos hebdomadaire, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière.

▼ M3

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

Le conducteur indique le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée à destination ou au point d'arrêt approprié.

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

▼ B*Article 13*

1. Pour autant que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1^{er}, 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;

▼ M2

- 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 qu'ils sont 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 ⁽¹⁾ pour livrer des envois dans le cadre du service universel.

⁽¹⁾ JO L 15 du 21.1.1998, p. 14.

▼ B

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de ► **M2** 100 kilomètres ◀ autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

▼ M3

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

▼ B

- f) véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de ► **M2** 100 kilomètres ◀ 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;

▼ C2

- i) véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport non commercial de voyageurs;

▼ B

- 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;

▼ C1

- l) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes et/ou pour ramener aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;

▼ B

- 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;

▼B

- 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 ►**M2** 100 kilomètres ◀;

▼M3

- q) véhicules ou combinaisons de véhicules transportant des engins de construction pour une entreprise de construction dans un rayon de 100 km par rapport au siège de l'entreprise, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas la principale activité du conducteur;
- r) véhicules utilisés pour la livraison de béton prêt à l'emploi.

▼B

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 1^{er} 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 1^{er}, 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.

▼M3

2. Dans des cas d'urgence, les États membres peuvent accorder, dans des circonstances exceptionnelles, une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils motivent dûment et notifient immédiatement à la Commission. La Commission publie immédiatement ces informations sur un site internet public.

▼B

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

▼M3*Article 15*

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

▼B

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) n° 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.

▼M4

4. Aux fins des contrôles routiers, jusqu'à ce qu'une feuille de route numérique soit disponible, le conducteur doit être en mesure de justifier le recours aux dérogations prévues à l'article 7, troisième alinéa, et à l'article 8, paragraphes 2 *bis* et 6 *bis*, en:

▼ **M4**

- a) conservant à bord du véhicule une feuille de route remplie, contenant les informations requises conformément au règlement (CE) n° 1073/2009, que l'entreprise de transport est chargée de fournir au conducteur avant chaque voyage; et
- b) conservant à bord du véhicule des copies papier ou électroniques de ces feuilles de route couvrant les 28 jours précédents et, à partir du 31 décembre 2024, les 56 jours précédents.

L'obligation prévue au premier alinéa, point b), cesse de s'appliquer au plus tard lorsque le véhicule utilise un tachygraphe permettant l'enregistrement du type de service de transport de voyageurs visé au paragraphe 5.

Pour les services nationaux, la feuille de route applicable aux services internationaux peut être utilisée, en indiquant son utilisation pour un service national. La Commission peut, par la voie d'un acte d'exécution, définir le format de la feuille de route pour les services nationaux afin de simplifier les contrôles de conformité s'il y a lieu. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2 *bis*.

Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission évalue les options pour la numérisation de la feuille de route pour les conducteurs qui assurent des services occasionnels de transport de voyageurs, en termes de faisabilité, de rapport coût-efficacité et d'incidence sur l'applicabilité et les conditions de travail des conducteurs et, le cas échéant, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition législative concernant cette numérisation.

Cette évaluation porte sur l'élaboration d'une feuille de route numérique contenant les informations requises conformément au règlement (CE) n° 1073/2009, afin de permettre à ces informations d'être enregistrées électroniquement avant le début du voyage dans une interface multilingue à laquelle les opérateurs ont accès. À cette fin, la Commission peut également étudier la possibilité d'élaborer un ou plusieurs nouveaux modules du système d'information du système d'information du marché intérieur établi par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

5. Afin d'assurer l'application et l'exécution uniformes de l'article 7, troisième alinéa, et de l'article 8, paragraphes 2 *bis* et 6 *bis*, la Commission adopte, dès qu'il est procédé à la révision du règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission ⁽²⁾ ou de tout acte d'exécution le remplaçant, et au plus tard le 23 novembre 2025, des actes d'exécution définissant les spécifications techniques appropriées qui permettent d'enregistrer et de stocker sur le tachygraphe les données relatives au type de service de transport de voyageurs, à savoir le service régulier ou occasionnel de transport de voyageurs. La date d'application de ces actes d'exécution est fixée après consultation des parties prenantes concernées. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2 *bis*.

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

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants (JO L 139 du 26.5.2016, p. 1).

▼B*Article 17*

1. Les États membres communiquent à la Commission, au moyen du compte rendu type établi par la décision 93/173/CEE ⁽¹⁾, les informations nécessaires pour lui permettre d'établir tous les deux ans un rapport sur l'application du présent règlement et du règlement (CEE) n° 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.

▼M4*Article 17 bis*

Au plus tard le 31 décembre 2028, la Commission établit un rapport évaluant les conséquences des dispositions du présent règlement relatives au secteur des services occasionnels de transport de voyageurs en ce qui concerne la sécurité routière et les aspects sociaux, en particulier les conditions de travail des conducteurs. La Commission transmet ledit rapport au Parlement européen et au Conseil. Si elle le juge approprié, la Commission présente des propositions législatives pertinentes en la matière.

▼B*Article 18*

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

*Article 19***▼M3**

1. Les États membres établissent des règles concernant les sanctions applicables aux infractions au présent règlement et au règlement (UE) n° 165/2014 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions sont effectives et proportionnées à la gravité de l'infraction conformément à l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, ainsi que dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (UE) n° 165/2014 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. Les États membres notifient à la Commission ces règles et mesures, ainsi que la méthode et les critères choisis au niveau national pour en évaluer la proportionnalité. Les États membres notifient à la Commission sans retard toute modification ultérieure concernant ces éléments. La Commission informe les

⁽¹⁾ JO L 72 du 25.3.1993, p. 33.

⁽²⁾ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

▼ M3

États membres de ces règles et mesures et de toute modification les concernant. La Commission veille à ce que ces informations soient publiées dans toutes les langues officielles de l'Union sur un site internet public spécifique contenant des informations détaillées sur les sanctions applicables dans les États membres.

▼ M4

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 ou au règlement (UE) n° 165/2014 constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si ladite infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

▼ B

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 1^{er} 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) n° 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

▼B

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***▼M3**

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

▼B

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;

▼M3

c) d'autres éléments spécifiques, y compris le niveau de risque de l'entreprise, susceptibles d'avoir des conséquences sur le respect du présent règlement.

▼B

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.

▼M3

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

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

▼B

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.

▼M3*Article 23 bis*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 8 *bis* est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 20 août 2020.

▼ M3

La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 8 *bis* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽¹⁾.

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

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

▼ B*Article 24*

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.

▼ M3

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ s'applique.

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

▼ B

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;

⁽¹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

▼B

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

▼M3

2. Dans les cas visés au paragraphe 1, point b), la Commission adopte des actes d'exécution définissant des approches communes.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2 *bis*.

▼B

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 26

Le règlement (CEE) n° 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) 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 et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil (*) s'appliquent.

(*) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1»;

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) n° 561/2006. Les véhicules visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 et les véhicules qui étaient exclus du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85, mais qui ne sont plus exclus au titre du règlement (CE) n° 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) 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 du règlement (CE) n° 561/2006.»

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

▼B

«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:

▼B

- «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 (*), 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 ;
- c) la “disponibilité”, définie à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, est enregistrée sous le signe .

(*) JO L 80 du 23.3.2002, p. 35»;

— 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) n° 561/2006.

Toutefois, après le 1^{er} 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) n° 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 1^{er} 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) 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 16, paragraphes 2 et 3.»

▼B*Article 27*

Le règlement (CEE) n° 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) n° 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) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil (*), 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) n° 3821/85.

(*) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1»;

- 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) n° 561/2006.»

Article 28

Le règlement (CEE) n° 3820/85 est abrogé et remplacé par le présent règlement.

Toutefois, les paragraphes 1, 2 et 4 de l'article 5 du règlement (CEE) n° 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 1^{er} mai 2006.

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