



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Document législatif consolidé*

---

3.7.2012

EP-PE\_TC1-COD(2011)0196

**\*\*\*I**

## **POSITION DU PARLEMENT EUROPÉEN**

arrêtée en première lecture le 3 juillet 2012 en vue de l'adoption du règlement (UE) n° .../2012 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.  
(EP-PE\_TC1-COD(2011)0196)

PE 490.769

**FR**

*Unie dans la diversité*

**FR**

## **POSITION DU PARLEMENT EUROPÉEN**

**arrêtée en première lecture le 3 juillet 2012**

**en vue de l'adoption du règlement (UE) n° .../2012 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 européen<sup>1</sup>,

après consultation du Comité des régions<sup>2</sup>

vu l'avis du contrôleur européen de la protection des données<sup>3</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 43 du 15.2.2012, p. 79.

<sup>2</sup> ~~JO C du , p. .~~

<sup>3</sup> JO C 37 du 10.2.2012, p. 6.

<sup>4</sup> Position du Parlement européen du 3 juillet 2012.

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil<sup>1</sup> fixe un certain nombre de dispositions relatives à la construction, l'installation, l'utilisation et l'essai des ~~appareils de contrôle~~ ***tachygraphes*** 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. **[Am. 8; cet amendement "tachygraphe" s'applique à l'ensemble du texte]**
- (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.

---

<sup>1</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

- (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 certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route<sup>1</sup>. 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, ***de réduire le fardeau administratif et de permettre une évolution réaliste des tachygraphes***, tout en respectant les objectifs du règlement, il convient de réviser les distances maximales admissibles visées audit règlement. [Am. 2]

---

<sup>1</sup> JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

- (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~~ **des tachygraphes** connectés à un système mondial de radionavigation (GNSS) 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<sup>1</sup> du Conseil oblige les États membres à pratiquer un certain nombre de contrôles sur route. La communication à distance entre ~~l'appareil de contrôle~~ **le tachygraphe** 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.

---

<sup>1</sup> JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

- (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~~ **tachygraphes** d'une interface normalisée.
- (8) La sûreté ~~de l'appareil de contrôle~~ **du tachygraphe** 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~~ **tachygraphes** 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~~ **de tachygraphes** 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 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~~ **tachygraphes**. 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~~ **des tachygraphes** 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 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 sur les permis de conduire<sup>1</sup> en conséquence.

---

<sup>1</sup> JO L 403 du 30.12.2006, p. 18.

- (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~~ **tachygraphes** 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~~ **le tachygraphe** ainsi que le développement de technologies pour l'enregistrement de données de localisation, la communication à distance et l'interface avec le STI 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 données<sup>1</sup> 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 électroniques<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

<sup>2</sup> JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

- (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'harmoniser et de rendre contraignante la définition des infractions très graves au présent règlement et*** d'infliger les sanctions les plus lourdes prévues par les législations des États 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 routier<sup>1</sup>), sans préjudice du principe de subsidiarité. ***Il convient également de veiller à ce que les sanctions infligées en cas d'infraction soient toujours "effectives, dissuasives et proportionnées". Il y a lieu notamment de prendre des mesures concrètes afin d'éliminer la pratique consistant à infliger des amendes excessives pour des infractions mineures.***
- [Am. 3]

---

<sup>1</sup> JO L 29 du 31.1.2009, p. 45.

*(16 bis) La disparité des règles de calcul de la durée de conduite journalière entraîne une application inégale du règlement (CE) n° 561/2006 et crée une insécurité juridique pour les conducteurs et les entreprises de transport dans les trajets transfrontaliers. Pour assurer une application claire, effective, proportionnée et uniforme de la législation sociale dans le transport par route, il est indispensable que les autorités des États membres chargées de faire respecter les règles appliquent celles-ci de façon uniforme.*

[Am. 4]

- (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<sup>er</sup> juillet 1970, ainsi que ses six amendements, déposés auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, ont rendu obligatoire l'utilisation ~~de l'appareil de contrôle~~ ~~visé à l'annexe I B~~ **du tachygraphe numérique** dans les véhicules immatriculés dans des pays tiers voisins. Ces pays étant directement concernés par les modifications ~~de l'appareil de contrôle~~ **du tachygraphe** introduites par le présent règlement, ils devraient avoir la possibilité de participer au dialogue sur les aspects techniques **et sur le système unique d'échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur**. Par conséquent, un forum sur le tachygraphe devrait être mis en place. [Am. 5, cet amendement, "tachygraphe numérique", s'applique à l'ensemble du texte]

- (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 STI. 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 Commission<sup>1</sup>.
- (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.

---

<sup>1</sup> JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

*(21 bis) Le transport de personnes et de marchandises s'effectue dans des circonstances et selon des conditions très diverses. C'est pourquoi il convient, le plus rapidement possible et au plus tard pour fin 2013, de proposer une révision de l'obligation d'utiliser un tachygraphe et des règles relatives aux périodes de conduite et de repos pour le transport par autobus. [Am. 6]*

*(21 ter) Il convient d'élaborer les normes et spécifications sous la forme de normes ouvertes permettant d'intégrer en un même appareil, après contrôle par la Commission, d'autres fonctions, telles que l'enregistrement des données d'accident et les appels électroniques vers le 112. [Am. 7]*

(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 est modifié comme suit:

**-1) *Le titre est remplacé par le texte suivant:***

***"Règlement du Conseil (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant le tachygraphe dans le domaine des transports par route" [Am. 8]***



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

"CHAPITRE I

Principes, et champ d'application *et prescriptions* [Am. 9]

Article premier

Objet et principe *principes* [Am. 10]

*I.* Le présent règlement fixe *les obligations et* les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation ~~et aux essais de l'appareil de~~ *et au* contrôle ~~utilisé~~ *des tachygraphes utilisés* dans le domaine des transports pour contrôler le respect 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\*, 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<sup>1\*\*</sup> et de la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur<sup>2\*\*\*</sup>. [Am. 11]

---

<sup>1</sup> JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

<sup>2</sup> JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.

*1 bis. Le présent règlement définit les conditions et les prescriptions conformément auxquelles les informations et les données enregistrées, traitées et stockées par le tachygraphe visées à l'article 2 peuvent être utilisées à des fins autres que le contrôle du respect de la législation visée au paragraphe 1 du présent article.*

[Am. 12]

2. ~~L'appareil de contrôle~~ *Le tachygraphe* 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"~~ **"tachygraphe"**, 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 **la vitesse et le poids** de ces véhicules ~~et sur certains temps de travail de leurs conducteurs~~ **en ce qui concerne la répartition de la période de travail journalière du conducteur et les données visées à l'article 30 du présent règlement; [Ams. 13, 147 et 148]**
- b) "unité embarquée", ~~l'appareil de contrôle~~ **le tachygraphe** à l'exclusion du capteur de mouvement et des câbles de connexion de ce capteur; l'unité embarquée sur le véhicule peut se présenter sous forme d'un seul élément ou de plusieurs composants répartis dans le véhicule, dans la mesure où elle est conforme aux exigences de sûreté du présent règlement. **L'unité embarquée sur le véhicule comprend une unité de traitement, une mémoire électronique, une horloge temps réel, deux interfaces pour cartes à mémoire (conducteur et convoyeur), une imprimante, un écran, un dispositif visuel d'avertissement, un connecteur d'étalonnage et de téléchargement, ainsi que des dispositifs permettant la saisie de données par l'utilisateur; [Am. 14]**

- c) "capteur de mouvement", un élément ~~de l'appareil de contrôle~~ **du tachygraphe** émettant un signal représentatif de la vitesse et/ou de la distance parcourue par le véhicule;
- c bis) "capteur de poids", un élément du tachygraphe numérique fournissant des informations relatives au poids du véhicule et enregistrant par conséquent des données relatives au chargement et au déchargement du véhicule;*  
**[Am. 149]**
- d) "carte tachygraphique", une carte à mémoire destinée à être utilisée sur ~~l'appareil de contrôle~~ **le tachygraphe** et qui permet l'identification, par ~~l'appareil de contrôle,~~ **le tachygraphe**, du détenteur de la carte **et de ses droits d'accès aux données**, ainsi que le téléchargement et le stockage de données;  
**[Am. 15]**
- 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~~ **le tachygraphe analogique** et sur laquelle les dispositifs scripteurs de celui-ci inscrivent de façon continue les données à enregistrer; **[Am. 16, cet amendement, "tachygraphe analogique", s'applique à l'ensemble du texte]**

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;

*f bis) "tachygraphe analogique", un tachygraphe utilisant une feuille d'enregistrement conforme au présent règlement; [Am. 17]*

*f ter) "tachygraphe numérique", un tachygraphe utilisant une carte tachygraphique conforme au présent règlement; [Am. 18]*

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 *ou sur les cartes d'atelier*, pour lecture, impression et/ou téléchargement; [Am. 19]

- 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~~ **d'un tachygraphe et qui** identifie le propriétaire ou le détenteur et permet l'affichage, le téléchargement et l'impression de données stockées dans ~~l'appareil de contrôle~~ **le tachygraphe** verrouillé par ce propriétaire ou détenteur;
- i) "carte d'atelier", une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre à ~~un~~ **certains membres du personnel d'un** constructeur ~~d'appareil de contrôle, un~~ **de tachygraphes, d'un** installateur, **d'un** constructeur de véhicules ou ~~un~~ **d'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~~ **du tachygraphe** et/ou le téléchargement à partir de cet appareil; [Am. 20]

j) "période de travail journalière", la période ~~comprenant~~ *qui débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalière, le conducteur actionne le tachygraphe ou, en cas de fractionnement du repos journalier, à la fin de la période de repos dont* la durée de conduite, ~~toutes les autres~~ périodes de travail, les périodes de disponibilité, les interruptions de travail et les temps de repos n'exécédant *n'est pas inférieure à* neuf heures. *Elle prend fin au début d'une période de repos journalier ou, en cas de fractionnement du repos journalier, au début d'une période de repos d'une durée minimale de neuf heures consécutives; [Am. 21]*

*j bis) "activation", la phase au cours de laquelle le tachygraphe devient pleinement opérationnel et met en service toutes les fonctions, y compris les fonctions de sécurité; l'activation du tachygraphe nécessite l'utilisation d'une carte d'atelier; [Am. 22]*

*j ter) "authentification", une fonction destinée à établir et à vérifier une identité; [Am. 23]*

*j quater) "authenticité", le fait qu'une information provienne d'une partie dont l'identité peut être vérifiée; [Am. 24]*

*j quinquies) "étalonnage", la mise à jour ou la confirmation des paramètres du véhicule à conserver en mémoire; les paramètres du véhicule comprennent l'identification du véhicule et les caractéristiques du véhicule. L'étalonnage d'un appareil de contrôle nécessite l'utilisation d'une carte d'atelier; [Am. 25]*

*j sexies) "téléchargement", la copie, avec signature numérique, d'une partie ou de la totalité d'un ensemble de données stockées sur la mémoire de l'unité embarquée sur le véhicule ou sur la mémoire d'une carte tachygraphique, ces données étant nécessaires pour établir la conformité aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006; [Am. 26]*

*j septies) "événement", une opération détectée par le tachygraphe et pouvant provenir d'une tentative de fraude; [Am. 27]*



*j octies) "anomalie", une opération anormale détectée par le tachygraphe et pouvant provenir d'un dysfonctionnement ou d'une panne de l'appareil; [Am. 28]*

*j nonies) "installation", le montage du tachygraphe dans un véhicule; [Am. 29]*

*j decies) "carte non valable", une carte détectée comme présentant un défaut, dont l'authentification initiale a échoué, dont la date de début de validité n'a pas encore été atteinte, ou dont la date d'expiration est passée; [Am. 30]*

*j undecies) "inspection périodique", une série d'opérations de contrôle destinées à s'assurer que le tachygraphe fonctionne correctement et que ses réglages correspondent aux paramètres du véhicule; [Am. 31]*

*j duodecies) "imprimante", un composant du tachygraphe qui permet d'imprimer les données stockées; [Am. 32]*

*j terdecies) "réparation", toute réparation d'un capteur de mouvement ou d'une unité embarquée sur un véhicule qui impose de le ou de la déconnecter de son alimentation électrique ou d'autres composants du tachygraphe, ou de l'ouvrir; [Am. 33]*

*j quaterdecies) "homologation", le processus mené par un État membre et visant à certifier que le tachygraphe (ou un composant), le logiciel ou la carte tachygraphique satisfait aux exigences du présent règlement; [Am. 34]*

*j quindecies) "identification du véhicule", les numéros permettant d'identifier le véhicule: numéro d'immatriculation avec indication de l'État membre d'immatriculation, et numéro d'identification du véhicule; [Am. 35]*

*j sexdecies) "interopérabilité", la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances; [Am. 36]*

*j septdecies) "interface", un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir. [Am. 37]*

## Article 3

### Champ d'application

1. ~~L'appareil de contrôle~~ ***Le tachygraphe*** 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.

***3 bis. D'ici à 2020, tous les véhicules qui ne sont pas exemptés de l'application du présent règlement en vertu des paragraphes 2 et 3 sont équipés d'un tachygraphe intelligent au sens du présent règlement. [Am. 38]***

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

***Article 3 bis***

***Exigences essentielles***

1. ***Les tachygraphes, les cartes tachygraphiques et les feuilles d'enregistrement sont soumis aux exigences techniques et fonctionnelles strictes, ainsi que d'autres exigences, de manière à s'assurer qu'ils sont conformes aux exigences essentielles définies au paragraphe 2 et qu'ils remplissent les objectifs du présent règlement.***

2. *Pour permettre un contrôle efficace du respect de la législation sociale applicable, le tachygraphe remplit les exigences essentielles suivantes. Il garantit, à cet effet:*
- a) *l'enregistrement de données précises et fiables à propos de l'activité du conducteur et du véhicule;*
  - b) *la sécurité, afin de garantir l'authenticité et la source des données enregistrées et récupérées depuis les unités embarquées, les capteurs de mouvement et les cartes tachygraphiques;*
  - c) *l'interopérabilité;*
  - d) *la facilité d'utilisation.*
3. *Les tachygraphes sont conçus et utilisés de manière à garantir la protection de la vie privée et des données à caractère personnel.*

4. *Le tachygraphe est positionné dans le véhicule de façon telle que le conducteur puisse l'atteindre et le lire depuis sa position normale, qu'il puisse accéder aux fonctions nécessaires depuis son siège pendant la conduite et que l'appareil ne détourne pas son attention de la route.*
5. *Le téléchargement des données est effectué dans les plus brefs délais vers les entreprises ou les conducteurs.*
6. *Le téléchargement ne peut entraîner ni une modification ou la suppression des données stockées. Il se peut que le téléchargement du fichier de relevés détaillés de la vitesse ne soit pas nécessaire pour vérifier la conformité au règlement (CE) n° 561/2006, mais il peut néanmoins être effectué et servir à d'autres fins, notamment à des fins d'enquête dans le cadre d'un accident. [Am. 39]*

*Article 3 ter*

*Fonctions du tachygraphe*

*Le tachygraphe permet les fonctions suivantes:*

- 1) surveillance des cartes, des insertions et des retraits,*
- 2) mesure de la vitesse et de la distance parcourue,*
- 3) mesure du temps,*
- 4) suivi des activités du conducteur,*
- 5) suivi de la situation de conduite,*
- 6) saisie manuelle de données par le conducteur,*
- 7) lieu de début et/ou de fin des périodes journalières de travail,*

- 8) *saisie manuelle des activités du conducteur,*
- 9) *saisie des conditions particulières,*
- 10) *gestion des verrouillages d'entreprise,*
- 11) *suivi des activités de contrôle,*
- 12) *détection des événements et/ou des anomalies,*
- 13) *autotests intégrés,*
- 14) *lecture de données stockées dans la mémoire,*
- 15) *enregistrement et stockage de données dans la mémoire,*
- 16) *lecture des cartes tachygraphiques,*
- 17) *enregistrement et stockage de données sur les cartes tachygraphiques,*



- 18) *affichage,*
- 19) *impression,*
- 20) *avertissement,*
- 21) *téléchargement de données vers des supports externes,*
- 22) *sortie de données vers des dispositifs externes additionnels,*
- 23) *étalonnage,*
- 24) *mise à l'heure,*
- 25) *affichage du temps de conduite restant,*
- 26) *affichage de la période de pause. [Am. 40]*

**Article 3 quater**

**Données enregistrées**

- 1. Le tachygraphe numérique enregistre les données suivantes:**
  - a) la distance parcourue et la vitesse du véhicule;**
  - b) la mesure du temps;**
  - c) la position au début et à la fin de la période de travail journalière et de chaque opération de transport du conducteur;**
  - d) l'identité du conducteur;**
  - e) l'activité du conducteur;**
  - f) les données relatives à l'étalonnage, y compris l'identité de l'atelier;**
  - g) les événements et les problèmes techniques.**

2. *Le tachygraphe analogique enregistre au moins les données visées au paragraphe 1, points a), b) et e).*
3. *L'accès aux données stockées sur le tachygraphe peut être accordé à tout moment:*
  - a) *aux autorités compétentes en matière de contrôles et*
  - b) *aux entreprises de transport concernées, de sorte qu'elles puissent remplir leurs obligations juridiques, notamment les obligations définies aux articles 28 et 29.*

*L'accès aux données à caractère personnel n'est octroyé que lorsque l'autorisation nécessaire prévue par la législation en matière de protection des données a été accordée. [Am. 41]*

*Article 3 quinquies*

*Affichage*

*1. Le tachygraphe pourra afficher:*

- a) des données concernant les anomalies,*
- b) des données d'avertissement,*
- c) des données relatives à l'accès aux menus,*
- d) d'autres données demandées par l'utilisateur au titre de l'article 3 quater, paragraphe 1,*

- e) *des informations sur le conducteur:*
- *si son activité en cours est la CONDUITE, son temps de conduite continue et son temps de pause cumulé,*
  - *si son activité en cours n'est PAS LA CONDUITE, la durée de cette activité (depuis sa sélection) et le temps de pause cumulé.*
2. *Des informations supplémentaires peuvent être affichées par le tachygraphe, à condition d'être clairement distinctes des informations précitées.*
3. *Lorsqu'aucune autre information ne doit être affichée, le tachygraphe affiche, par défaut, les indications suivantes:*
- *l'heure,*
  - *le mode de fonctionnement,*
  - *l'activité en cours du conducteur et du convoyeur.*

*L'affichage des données concernant chaque conducteur doit être clair, simple et dépourvu d'ambiguïté. Lorsque les informations relatives au conducteur et au convoyeur ne peuvent être affichées en même temps, le tachygraphe doit afficher par défaut les informations ayant trait au conducteur, et doit permettre à l'utilisateur d'afficher les informations sur le convoyeur.*

- 4. Le tachygraphe affiche des messages d'avertissement conformément à l'article 3 quinquies. Un message d'avertissement dans la langue choisie par le conducteur peut également être ajouté. [Am. 42]*

#### *Article 3 sexies*

##### *Avertissements*

- 1. Le tachygraphe doit avertir le conducteur lorsqu'il détecte un événement et/ou une anomalie. Le tachygraphe doit prévenir le conducteur 15 minutes avant et au moment du dépassement du temps de conduite continue maximal autorisé.*

2. *Les avertissements doivent être visuels. Les avertissements visuels doivent être clairement identifiables par l'utilisateur, doivent apparaître dans le champ de vision du conducteur et doivent être facilement lisibles aussi bien de jour que de nuit. Des avertissements sonores peuvent être produits en plus des avertissements visuels.*
3. *Les avertissements doivent durer au moins 30 secondes, sauf si l'utilisateur en accuse réception en appuyant sur une touche quelconque du tachygraphe.*
4. *La cause de l'avertissement doit être affichée sur le tachygraphe et rester visible jusqu'à ce que l'utilisateur en accuse réception à l'aide d'un code ou d'une commande spécifique sur le tachygraphe. Des avertissements additionnels peuvent être prévus, pour autant qu'ils ne prêtent pas à confusion avec ceux définis précédemment. [Am. 43]*

*Article 3 septies*

*Protection des données et vie privée*

- 1. Les données à caractère personnel sont 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. Seules les données strictement nécessaires sont traitées.*
- 3. Les spécifications visées par le présent règlement garantissent la confidentialité des données à caractère personnel enregistrées, traitées et stockées par le tachygraphe, ainsi que l'authenticité des données, et permettent d'éviter la fraude et la manipulation illicite de ces données.*



*Les mesures de sécurité nécessaires sont adoptées pour s'assurer que les données à caractère personnel sont protégées notamment 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 d'un tachygraphe 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 rétention d'enregistrements par les transporteurs, visée à l'article 29.*

4. *Les propriétaires de véhicules et/ou les transporteurs se conforment aux dispositions pertinentes concernant la protection des données à caractère personnel.*
5. *Afin de promouvoir les bonnes pratiques en matière de protection des données, le contrôleur européen de la protection des données et le groupe de travail "Article 29" des autorités chargées de la protection des données participeront au forum sur le tachygraphe prévu par l'article 41 du présent règlement.*
6. *Tout échange transfrontalier avec les autorités d'un pays tiers dans le cadre de l'application du présent règlement nécessite des clauses de sauvegarde appropriées en matière de protection des données pour garantir un niveau de protection suffisamment élevé, conformément aux articles 25 et 26 de la directive 95/46/CE.*

**[Am. 44]**

*Article 3 octies*

*Spécifications*

1. *La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 39 afin d'adopter les spécifications détaillées nécessaires pour modifier et compléter les annexes du présent règlement et s'assurer que le tachygraphe, les cartes tachygraphiques et les logiciels utilisés par les agents de contrôle pour analyser et interpréter les données stockées sur le tachygraphe sont conformes aux exigences et aux principes définis dans le présent règlement, notamment aux chapitres I et II.*
2. *La Commission adopte les spécifications détaillées visées au paragraphe 1 au plus tard ...<sup>+</sup>.*

---

<sup>+</sup> *Date: deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.*

3. *Le cas échéant, et en fonction du domaine dont relève la spécification, celle-ci peut comporter un ou plusieurs des types de dispositions suivants:*
- a) *des dispositions fonctionnelles qui décrivent le rôle des différents utilisateurs et le flux d'information entre eux;*
  - b) *des dispositions techniques qui permettent de disposer des moyens techniques nécessaires pour respecter les dispositions et les exigences fonctionnelles établies dans le présent règlement;*
  - c) *des dispositions organisationnelles qui décrivent les obligations des différentes parties prenantes en termes de procédures;*
  - d) *des dispositions de service qui décrivent les différents niveaux de services et leur contenu.*

4. *Les spécifications se fondent, le cas échéant, sur des normes et garantissent l'interopérabilité et la compatibilité entre les différentes versions et générations d'unités embarquées, de cartes tachygraphiques et d'appareils utilisés par les autorités chargées de l'application de la législation.*
5. *En ce qui concerne la performance des fonctions du tachygraphe intelligent visées au chapitre II, les spécifications comportent les exigences nécessaires pour garantir la pertinence et la fiabilité des données fournies par l'utilisation d'appareils externes connectés au tachygraphe.*
6. *Toutes les données susceptibles d'être transmises ou recueillies depuis le tachygraphe, que ce soit par voie électronique ou sans fil, dans le contexte d'une obligation légale ou non, sont formatées selon des protocoles accessibles publiquement.*
7. *La Commission réalise une analyse d'impact, y compris une analyse coûts-avantages, préalablement à l'adoption des spécifications visées au chapitre II.*

[Am. 45]

## CHAPITRE II

### ~~Appareils de contrôle~~ *Tachygraphes* intelligents

#### Article 4

##### Enregistrement des données de localisation

- ~~I. Les données de localisation sont enregistrées afin que~~ ***Pour faciliter la vérification du respect de la législation applicable, les lieux où commence commencent et où finit finissent la période de travail journalière puissent être identifiés et chaque opération de transport sont enregistrés automatiquement.*** À cette fin, les véhicules mis en circulation pour la première fois [~~48 mois~~ ***24 mois*** après l'entrée en vigueur ~~de des spécifications visées au présent règlement] ***article et à l'article 3 octies*** sont équipés d'un ~~appareil de contrôle~~ ***tachygraphe*** connecté à un GNSS. [**Am. 46**]~~

*1 bis. En ce qui concerne la connexion du tachygraphe à un GNSS, tel que visé au paragraphe 1, seules sont utilisées les connexions à un service gratuit de positionnement par satellite. Aucune donnée de localisation autre que celles exprimées, dans la mesure du possible, par des coordonnées géographiques en vue de déterminer les points de départ et d'arrivée visés au paragraphe 1 n'est stockée dans le tachygraphe. [Am. 47]*

2. 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 *l'élaboration* des spécifications techniques détaillées nécessaires à l'enregistrement *au traitement* des données de localisation reçues du GNSS par l'appareil de contrôle *le tachygraphe, tel que le prévoit le présent article.*

*En particulier, les spécifications remplissent les conditions suivantes:*

- elles se fondent sur l'utilisation d'un service GNSS gratuit;*
- seules les données de localisation strictement nécessaires pour les autorités de contrôle en vue de recouper les informations enregistrées par le tachygraphe sont automatiquement et obligatoirement enregistrées;*
- une évaluation d'impact sur la protection des données est réalisée et rendue publique avant l'adoption des actes délégués visés au présent article;*
- l'utilisation de signaux authentifiés ne devient pas obligatoire tant qu'ils ne peuvent pas être obtenus gratuitement.*



*Les spécifications déterminent quel type d'événement peut activer l'enregistrement automatique de la position et dans quelle situation l'enregistrement manuel doit rester disponible. Les spécifications précisent les différentes conditions et exigences applicables au récepteur GNSS selon qu'il soit placé en dehors ou à l'intérieur du tachygraphe et, lorsqu'il est placé en dehors, comment faire correspondre les données de mouvement GNSS avec celles d'un véhicule. [Am. 48]*

*2 bis. Toute autre utilisation des données de localisation enregistrées par le tachygraphe est volontaire pour les entreprises de transport et respecte le cadre juridique en matière de protection des données dans l'Union. [Am. 49]*

Article 5

~~Communication~~ **Détection précoce** à distance ~~aux fins de contrôle~~ **d'une éventuelle manipulation ou utilisation abusive** [Am. 50]

1. Afin de faciliter les contrôles routiers ciblés pratiqués par les autorités chargées du contrôle, ~~l'appareil de contrôle~~ **le tachygraphe** installé dans les véhicules ~~mis en circulation~~ **immatriculés** pour la première fois [~~48 mois~~ **24 mois** après l'entrée en vigueur ~~de~~ **des spécifications visées au** présent règlement] **article et à l'article 3 octies** est capable de communiquer ~~avec~~ **des données** à ces autorités lorsque le véhicule est en mouvement. [Am. 51]

**1 bis. Les États membres équipent leurs autorités de contrôle du matériel de détection précoce à distance nécessaire pour permettre la communication de données visée au présent article.** [Am. 52]

2. La communication avec l'appareil de contrôle *de données visée au paragraphe 1* est établie *avec le tachygraphe* 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~~ *du tachygraphe* et des équipements de contrôle. *L'accès aux données communiquées est limité aux instances chargées de faire appliquer la réglementation qui sont autorisées à contrôler les infractions au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006, et aux ateliers dans la mesure où cela est nécessaire à la vérification du bon fonctionnement du tachygraphe.* [Am. 53]
3. Les données échangées durant la communication sont limitées à celles qui sont nécessaires aux fins des contrôles routiers ciblés. *Ces données portent sur les événements ou données ci-dessous enregistrés par le tachygraphe:*
- *dernière tentative d'infraction à la sécurité,*
  - *coupure d'électricité la plus longue,*

- *anomalie du capteur,*
- *erreur sur les données de mouvement,*
- *conflit concernant le mouvement du véhicule,*
- *conduite sans carte en cours de validité,*
- *insertion de la carte pendant la conduite,*
- *données concernant une remise à l'heure,*
- *données d'étalonnage, y compris les dates des deux derniers étalonnages,*
- *numéro d'immatriculation du véhicule.*

Les données relatives à l'identité et à *la nationalité* du conducteur ~~et à ses activités~~ ainsi qu'à la vitesse ne sont pas communiquées. [Am. 54]

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 *ou des instances judiciaires, dans le cadre d'une procédure judiciaire en cours.* [Am. 55]
  
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~~ *leur communication, à moins que les données n'indiquent une possible manipulation ou utilisation abusive du tachygraphe. Si, à l'occasion du contrôle routier suivant, la manipulation ou l'utilisation abusive n'est pas confirmée, les données transmises sont effacées. Les données relatives à l'identification des véhicules ou à un paramètre technique ne contenant pas de données personnelles peuvent être utilisées par les autorités de contrôle à des fins de statistiques.* [Am. 56]

6. Il incombe ~~au propriétaire ou au détenteur du~~ *à l'entreprise de transport qui gère le* véhicule d'informer le conducteur de la possibilité de communication à distance.  
[Am. 57]
7. *Une communication à distance aux fins de contrôle du type décrit au présent article ne doit en aucun cas conduire à des amendes ou sanctions automatiques infligées au conducteur ou à l'entreprise.* 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 *du tachygraphe. Le système de communication à distance n'empêche pas les autorités de contrôle de procéder à des vérifications aléatoires en bord de route, conformément au système de classification par niveau de risque introduit par l'article 9 de 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° 3281/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier\*\*\*\*.* [Am. 58]

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 *l'élaboration* des spécifications techniques détaillées nécessaires à la communication à distance entre l'appareil de contrôle *le tachygraphe* et les autorités chargées des contrôles compétentes telle qu'elle est prévue par le présent article. *La Commission peut également prolonger le délai visé au paragraphe 1 si elle constate de façon objective, à la fin de ce délai, qu'il n'existe encore aucun appareil adapté et répondant aux spécifications requises.*
- [Ams. 59 et 122]

#### Article 6

#### Systemes de transport intelligents (STI)

1. ~~L'appareil de contrôle visé à l'annexe I B~~ *Le tachygraphe numérique* et les applications de STI 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 transport<sup>†</sup> sont interopérables\*\*\*\*\*.

---

<sup>†</sup> JO L 207 du 6.8/2010, p. 1.

*1 bis. Seules les données enregistrées par le tachygraphe strictement nécessaires au traitement par une application d'un STI peuvent être accessibles.*

*Les données enregistrées par le tachygraphe peuvent être transmises aux applications STI pour autant que les conditions suivantes soient remplies:*

- a) l'interface n'affecte pas l'authenticité ni l'intégrité des données du tachygraphe;*
- b) le dispositif extérieur connecté à l'interface n'a accès aux données à caractère personnel, y compris celles relatives à la géolocalisation, qu'après obtention du consentement vérifiable du conducteur auquel les données se rapportent. [Am. 60]*

2. Aux fins du paragraphe 1, les véhicules mis en circulation pour la première fois [~~48~~ **24 mois** après l'entrée en vigueur ~~de~~ *des spécifications techniques visées au présent règlement*] **article** sont équipés d'un appareil de contrôle *tachygraphe* doté d'une interface harmonisée permettant ~~aux applications~~ *à l'application* STI d'utiliser les données enregistrées ~~ou produites~~. [Am. 61]



3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec 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.

*La Commission peut également prolonger le délai visé au paragraphe 1 si elle constate de façon objective, à la fin de ce délai, qu'il n'existe encore aucun appareil adapté et répondant aux spécifications requises.*

*La priorité est donnée à l'élaboration d'une application STI harmonisée qui permette aux conducteurs d'interpréter les données enregistrées par le tachygraphe afin de les aider à se conformer à la législation sociale. [Ams. 62 et 123]*

## CHAPITRE III

### Homologation

#### Article 7

#### Demandes

1. Toute demande d'homologation dans l'UE concernant un type d'unité embarquée, ***un capteur de poids***, un capteur de mouvement, un modèle de feuille d'enregistrement ou une carte tachygraphique ***ou un logiciel utilisé par les autorités de contrôle compétentes pour interpréter les données*** est introduite par le fabricant ou son mandataire auprès des autorités d'homologation désignées à cet effet par chaque État membre ***et dont les conditions de certification sont reconnues par le comité de gestion du groupe de hauts fonctionnaires pour la sécurité des systèmes d'information (SOG-IS) dans le cadre de l'accord européen de reconnaissance mutuelle. La Commission consulte ce comité de gestion avant toute décision de reconnaissance d'un organisme de certification d'un pays tiers.*** [Ams. 63 et 150]

2. Les États membres communiquent à la Commission *au plus tard trois mois après ...<sup>†</sup>*, 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. [Am. 64]

*2 bis. L'homologation de tachygraphes et de cartes tachygraphiques comporte des essais liés à la sécurité, des essais fonctionnels et des essais d'interopérabilité. Les résultats positifs à chacun de ces essais sont attestés par un certificat approprié.* [Am. 65]

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, *de fonctionnement et d'interopérabilité. Des informations doivent également être données sur la manière dont les éléments du tachygraphe doivent être scellés.* [Am. 66].

---

<sup>†</sup> *Date d'entrée en vigueur du présent règlement.*

*3 bis. Le certificat de sécurité attestant la conformité au regard des objectifs de sécurité est délivré conformément aux dispositions du présent règlement. Le certificat de sécurité est délivré par un organisme de certification reconnu par la Commission.*

*Un certificat de fonctionnement est délivré au fabricant uniquement après que des résultats positifs ont été obtenus à tous les essais fonctionnels visés dans le présent règlement, certifiant que l'objet testé remplit les exigences appropriées en termes de fonctions réalisées, de précision des mesures et de caractéristiques environnementales. L'autorité d'homologation délivre le certificat de fonctionnement.*

*Un certificat d'interopérabilité est délivré par un seul et même laboratoire sous l'autorité et la responsabilité de la Commission. Les essais d'interopérabilité, certifiant que les tachygraphes ou cartes tachygraphiques sont pleinement interopérables avec les modèles de tachygraphe ou de carte tachygraphique nécessaires, sont réalisés conformément au présent règlement. Aucun essai d'interopérabilité ne doit être réalisé par le laboratoire sur un tachygraphe ou une carte tachygraphique qui n'a pas reçu de certificat de sécurité et de certificat de fonctionnement, sauf dans les circonstances exceptionnelles décrites dans le présent règlement. [Am. 67]*

*3 ter. Toute modification du logiciel ou du matériel du tachygraphe, ou des matériaux utilisés dans la fabrication doit être notifiée au préalable à l'autorité qui a accordé l'homologation à l'appareil. Cette autorité doit confirmer au fabricant l'extension de l'homologation, ou bien elle peut demander une mise à jour ou une confirmation des certificats de fonctionnement, de sécurité et/ou d'interopérabilité. [Am. 68]*

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 ***ou logiciel destiné à l'interprétation, par les autorités de contrôle, des données stockées par le tachygraphe***, si ceux-ci sont conformes aux prescriptions ~~des annexes I ou I-B~~ ***énoncées dans les spécifications visées dans le présent règlement*** et si l'État membre est à même de vérifier la conformité de la production au modèle homologué. **[Am. 69]**

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, *y compris en ce qui concerne les scellements*, pour chaque type d'unité embarquée, capteur de mouvement, modèle de feuille d'enregistrement ou carte tachygraphique *ou logiciel destiné à l'interprétation, par les autorités de contrôle, des données stockées par le tachygraphe* qu'elles homologuent. [Am. 70]

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~~ **de tachygraphes analogiques** 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~~ **de tachygraphes analogiques** 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~~ **de tachygraphe**

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 **tachygraphes** 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, *capteurs de poids* 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. *La fréquence de ces essais est déterminée par l'État membre qui a octroyé la fiche d'homologation, la limite à ne pas dépasser étant fixée à deux ans.* [Ams. 71 et 151]
2. À cet effet, les fabricants remettent la documentation appropriée à l'évaluateur indépendant *l'organisme de certification* visé à l'article 7, ~~paragraphe 3~~ *paragraphe 3 bis*, pour une analyse de vulnérabilité. [Am. 72]

3. ~~Les évaluateurs indépendants procèdent~~ *Aux fins du paragraphe 1, l'organisme de certification visé à l'article 7, paragraphe 3 bis, procède* 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. [Am. 73]

*3 bis. Si, au cours des essais visés aux paragraphes 1 et 3, des failles sont décelées dans des unités embarquées, des capteurs de mouvement ou des cartes tachygraphiques, ces éléments ne peuvent être mis sur le marché. Dans de tels cas, l'État membre qui a accordé l'homologation la retire, conformément à l'article 11, paragraphe 2.*  
[Am. 74]

*3 ter. Si un fabricant ou l'organisme de certification visé à l'article 7, paragraphe 3 bis, décèlent de très graves failles dans des unités embarquées, des capteurs de mouvement ou des cartes tachygraphiques qui ont déjà été mis sur le marché, ils en informent sans tarder les autorités compétentes de l'État membre concerné.*  
[Am. 75]

**3 quater.** *Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que le problème visé au paragraphe 3 ter soit pris en charge, notamment par le fabricant, et notifient sans tarder à la Commission les failles détectées et les mesures envisagées ou prises. [Am. 76]*

Article 16

Essais in situ

1. Les États membres peuvent autoriser les essais in situ ~~d'appareils de contrôle~~ **de tachygraphes** 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~~ *tachygraphes* 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 *agrés* scellent l'~~appareil de contrôle~~ **le tachygraphe conformément aux spécifications figurant dans la fiche d'homologation visée à l'article 10**, après avoir vérifié qu'il fonctionne correctement et, en particulier, qu'aucun dispositif ne peut manipuler ou altérer les données enregistrées. [Am. 77]
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~~ **tachygraphes digitaux**, 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~~ **du tachygraphe** 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. [Am. 78]~~

### *Article 17 bis*

#### *Scellement*

*1. Les parties suivantes du tachygraphe doivent être scellées:*

- toute connexion qui, si elle était déconnectée, entraînerait des modifications indécélables ou des pertes de données indécélables,*
- la plaque d'installation, sauf si elle est fixée de telle manière qu'elle ne puisse être enlevée sans détruire les indications qu'elle porte.*

2. *Tout scellement ne peut être enlevé que par les installateurs ou ateliers agréés par les autorités compétentes conformément à l'article 17, paragraphe 1, ou par des agents de contrôle certifiés, ou dans les circonstances décrites dans le présent règlement.*
3. *À chaque bris de ces scellements, une déclaration écrite indiquant les raisons de cette action est rédigée et transmise à l'autorité compétente. [Am. 79]*

Article 18

~~Inspections de l'appareil de contrôle~~ *du tachygraphe*

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

*Ces inspections comprennent les vérifications minimales suivantes:*

- 1) fonctionnement approprié du tachygraphe,*
- 2) présence de la marque d'homologation sur le tachygraphe,*
- 3) présence de la marque d'installation,*
- 4) intégrité des scellements sur le tachygraphe et sur les autres parties de l'installation,*
- 5) absence de dispositifs de manipulation fixés au tachygraphe. [Am. 80]*

Les ateliers établissent un rapport d'inspection dans les cas où des irrégularités dans le fonctionnement de l'appareil de contrôle *des tachygraphes* 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

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~~ *tachygraphes*.

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 tachygraphe**. 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%~~ **20 %** des ateliers agréés par an. **[Am. 81]**
4. Les États membres *et leurs autorités compétentes* 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.~~ *Ainsi, en cas de risque sérieux de conflit d'intérêts, des mesures spécifiques supplémentaires sont prises pour veiller au respect du présent règlement par l'installateur ou l'atelier.*  
**[Am. 82]**



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.

***6 bis. Les États membres surveillent et répriment l'offre croissante d'installations frauduleuses et l'installation de dispositifs de manipulation des tachygraphes sur l'internet. Les États membres informent la Commission de leurs activités en la matière; la Commission met ces informations à la disposition de l'ensemble des autorités de contrôle de l'Union afin de leur faire connaître les dernières pratiques en matière d'installation et de manipulation frauduleuses. [Am. 152]***

## Article 20

### Cartes de conducteur

1. La durée de validité administrative des cartes d'ateliers ne peut dépasser un an.. ***Lors du renouvellement de la carte d'atelier, l'autorité compétente vérifie que l'installateur ou l'atelier remplit les critères énumérés à l'article 19, paragraphe 2. [Am. 83]***
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~~ **de quinze jours** à compter de la réception de la demande par l'autorité compétente. [Am. 84]

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.

***3 bis. Sans préjudice de leur lieu de résidence habituelle et afin d'assurer une concurrence loyale en matière de transport routier international, le contrat de travail individuel des conducteurs internationaux est régi par la législation du pays dans lequel ou à partir duquel, compte tenu de tous les facteurs qui caractérisent ses activités, le conducteur s'acquitte, de manière régulière, de la plupart de ses obligations vis-à-vis de son employeur, dans l'exécution de son contrat. [Am. 132]***

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 *dans les meilleurs délais* la carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée en indiquant les raisons ~~de cette restitution~~ *du retrait ou de la suspension*.  
**[Am. 85]**
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 *valide* et le pays de délivrance du permis de conduire (le cas échéant), **[Am. 86]**
  - 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 *en utilisant le système de messagerie TACHOnet ou un système compatible.*  
[Am. 87]
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~~ *ont* accès au registre électronique pour contrôler le statut d'une carte de conducteur. [Am. 88]

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.~~

*Au plus tard 24 mois après ...<sup>+</sup>, la Commission procède à une analyse d'impact concernant la faisabilité et le bien-fondé d'une fusion de toutes les cartes utilisées par les conducteurs professionnels, et notamment la carte de conducteur et le permis de conduire. La Commission examine notamment toutes les solutions techniques disponibles, les problèmes de compatibilité des cartes et les questions liées à la protection des données. Elle transmet ses conclusions au Parlement européen au plus tard 30 mois après ...<sup>+</sup>. [Am. 89]*

---

<sup>+</sup> *Date d'entrée en vigueur du présent règlement.*

## CHAPITRE VI

### Utilisation des équipements

#### Article 28

##### Utilisation correcte ~~de l'appareil de contrôle~~ **du tachygraphe**

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~~ **du tachygraphe** 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. ***d'un tachygraphe numérique.***  
***En cas d'utilisation d'un tachygraphe analogique, l'entreprise de transport et le conducteur veillent à son bon fonctionnement et à la bonne utilisation de la feuille d'enregistrement. [Am. 90]***



*1 bis. Le tachygraphe numérique n'est pas configuré de façon à basculer automatiquement sur une indication donnée lorsque le moteur du véhicule est arrêté ou que le contact est coupé. Le conducteur est en mesure de choisir manuellement une catégorie selon qu'il effectue des activités ou qu'il est au repos après l'arrêt. [Am. 91]*

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~~ **le tachygraphe** ou la carte de conducteur, ainsi que les sorties imprimées issues de ~~l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B~~ **du tachygraphe numérique**. Il est également interdit de manipuler ~~l'appareil de contrôle~~ **le tachygraphe**, 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~~ **d'un tachygraphe**, 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~~ *du tachygraphe*.

*4 bis. Les États membres surveillent et répriment l'offre croissante d'installations frauduleuses et l'installation de dispositifs de manipulation des appareils de contrôle sur l'internet. [Am. 153]*

Article 29

Responsabilité de l'entreprise

**-1. L'entreprise de transport:**

- 1) *donne aux conducteurs qu'elle emploie ou qui sont à sa disposition la formation et les instructions nécessaires en ce qui concerne le bon fonctionnement des tachygraphes;*
- 2) *procède à des contrôles réguliers pour s'assurer que les conducteurs qu'elle emploie ou qui sont à sa disposition font un usage correct des tachygraphes;*
- 3) *ne prend aucune disposition susceptible d'encourager les conducteurs qu'elle emploie ou qui sont mis à sa disposition, de manière directe ou indirecte, à en faire une utilisation abusive. [Am. 92]*

1. L'entreprise de transport délivre aux conducteurs de véhicules équipés ~~de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I~~ **du tachygraphe analogique** 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~~ **du tachygraphe numérique**, 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 ***ou par des conducteurs à sa disposition. Les États membres peuvent*** ~~Sans préjudice du droit des États membres de~~ tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, ~~les États membres prennent~~ ***mais, dans le même temps, ils 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.

***Les autorités de contrôle procèdent à des contrôles réguliers, conformément à l'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 561/2006. [Ams. 94, 124 et 133]***

## 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 **le tachygraphe** installé dans le véhicule, les périodes visées aux points ii) et iii) du paragraphe 5, point b), sont:
- (a) si le véhicule est équipé de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I **du tachygraphe analogique**, inscrites sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillure, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou
  - (b) si le véhicule est équipé de l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B **du tachygraphe numérique**, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose l'appareil de contrôle **le tachygraphe**.



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 *États membres n'imposent pas aux* conducteurs ~~ne sont pas tenus d'enregistrer~~ *l'obligation de présenter des formulaires attestant* leurs ~~temps de repos journaliers et hebdomadaires~~ *activités* lorsqu'ils sont éloignés du véhicule. [Am. 95]


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

Lorsque plusieurs conducteurs se trouvent à bord d'un véhicule équipé d'un ~~appareil de contrôle~~ *tachygraphe analogique*, 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, 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.

7. Le conducteur introduit dans ~~l'appareil de contrôle visé à l'annexe I B~~ le *tachygraphe numérique* 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<sup>er</sup> avril 1998. **[Am. 96]**

Le conducteur n'est pas tenu d'introduire cette information si ~~l'appareil de contrôle~~ le *tachygraphe* 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~~ **le tachygraphe**, 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~~ **le tachygraphe**, porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.

## Article 32

### Enregistrements à produire par le conducteur

1. Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé ~~de l'appareil de contrôle~~ **du tachygraphe analogique** 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 *d'un tachygraphe numérique*, 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 *d'un tachygraphe analogique*.



3. Un agent de contrôle ~~habilité~~ **certifié** peut vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006 en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées ~~ou~~ imprimées **ou téléchargées** qui ont été enregistrées par ~~l'appareil de contrôle~~ **le tachygraphe** 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. [Am. 97]

*3 bis. Dans un délai de 18 mois à compter de la délivrance des premières certifications d'agents de contrôle, la Commission réalise une étude des régimes d'application de la loi dans tous les États membres afin de déterminer le nombre d'agents certifiés dans chaque État membre*

*Par la suite, les États membres présentent chaque année à la Commission un rapport décrivant la formation reçue par les agents et le nombre d'agents de contrôle actifs ayant obtenu la certification de contrôle européenne. [Am. 98]*

## 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~~ **du tachygraphe**, 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~~ **prévoient**, 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 du présent article.

**[Am. 99]**

*À cet égard, la Commission contrôle l'égalité de traitement entre les véhicules originaires du pays et les véhicules d'autres pays afin de prévenir toute inégalité de traitement. [Am. 100]*

2. Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement ~~de l'appareil de contrôle~~ **du tachygraphe**, le conducteur reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou de sa carte de conducteur), y compris sa signature, ainsi que les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ceux-ci ne sont plus enregistrés ou imprimés par ~~l'appareil de contrôle~~ **le tachygraphe** de façon correcte:
  - a) sur la ou les feuilles d'enregistrement, ou
  - b) sur une feuille ad hoc à joindre à la feuille d'enregistrement ou à conserver avec la carte de conducteur.

## CHAPITRE VII

### ~~Protection des données, contrôle~~ *Contrôle* et sanctions [**Am. 101**]

#### ~~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. [Am. 102]~~

*Article 34 bis*

*Agents de contrôle*

- 1. Afin de contrôler efficacement le respect du présent règlement, tous les agents de contrôle certifiés doivent disposer d'un équipement standard suffisant et de compétences légales appropriées pour leur permettre d'exercer leurs fonctions conformément au présent règlement. En particulier:*
  - a) les agents de contrôle certifiés doivent être en possession de cartes de contrôle donnant accès aux données enregistrées sur le tachygraphe et les cartes tachygraphiques, y compris la carte d'atelier;*
  - b) les agents de contrôle certifiés doivent disposer des outils harmonisés et normalisés nécessaires et d'un logiciel homologué permettant de télécharger les fichiers de données de l'unité embarquée et des cartes tachygraphiques et d'analyser rapidement ces fichiers et les sorties imprimées du tachygraphe numérique en combinaison avec les feuilles et tableaux provenant du tachygraphe analogique.*

2. *Si, après un contrôle, les agents de contrôle certifiés trouvent suffisamment d'indices étayant un soupçon raisonnable de fraude, ils sont habilités à envoyer le véhicule dans un atelier agréé pour que d'autres vérifications y soient effectuées, en vue de s'assurer, en particulier:*
- a) *que le tachygraphe fonctionne correctement;*
  - b) *que le tachygraphe enregistre et stocke correctement les données, et*
  - c) *que le tachygraphe est étalonné selon des paramètres corrects.*

3. *Les agents de contrôle certifiés sont habilités à charger des ateliers agréés d'effectuer l'essai visé au paragraphe 2 et les essais spécifiques destinés à vérifier la présence de dispositifs de manipulation. Si des dispositifs de manipulation sont détectés, le matériel, dont le dispositif lui-même, l'unité embarquée, ou ses composants, et la carte de conducteur peuvent être retirés du véhicule et servir de preuve conformément aux règles de procédure du droit national relatives à l'utilisation des preuves.*
4. *Les agents de contrôle certifiés font usage de la possibilité de contrôler les tachygraphes et les cartes de conducteur qui se trouvent sur place lors d'un contrôle des locaux de l'entreprise.*
5. *La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 39 en vue de l'élaboration des spécifications techniques et fonctionnelles concernant l'équipement visé au paragraphe 1 du présent article. [Am. 103]*



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~~ *tachygraphes*.
2. Les États membres informent la Commission des exigences de formation applicables à leurs agents de contrôle au plus tard le ...<sup>+</sup>

***2 bis. La Commission adopte des décisions visant à créer un système commun de formation des agents de contrôle, au plus tard le ...<sup>++</sup>. [Am. 104]***

---

<sup>+</sup> Date: six mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

<sup>++</sup> ***Date: douze mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.***

3. La Commission adopte ~~des décisions sur la~~ **une** 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. ***Cette méthodologie se fonde sur des orientations fournissant une interprétation commune du présent règlement et du règlement (CE) n° 561/2006 en vue de garantir une analyse uniforme des données enregistrées par le tachygraphe dans l'ensemble des États membres.*** Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative ***d'examen*** visée à l'article 40, ~~paragraphe 2~~ ***paragraphe 3.*** [Am. 105]

***3 bis. Au plus tard ...<sup>+</sup>, les agents de contrôle passent un examen afin d'obtenir un certificat de contrôle européen. Cette certification harmonisée atteste qu'ils ont les compétences appropriées pour exécuter efficacement leurs missions de contrôle définies dans le présent règlement, notamment à l'article 34 bis.*** [Am. 106]

---

<sup>+</sup> ***Date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.***

*3 ter. La Commission adopte des décisions sur les exigences et le contenu de l'examen visé à l'article 3 bis du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 40, paragraphe 3.*

**[Am. 107]**

*3 quater. Tous les deux ans, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport, sur le nombre d'agents de contrôle qui suivent la formation dans chaque État membre et qui obtiennent le certificat de contrôle européen.*

**[Am. 108]**

#### *Article 35 bis*

##### *Infractions très graves*

*Les infractions suivantes aux obligations énoncées dans le présent règlement, en raison de leur caractère particulièrement grave et des conséquences éventuelles sur la sécurité routière, sont considérées comme des infractions très graves dans la législation des États membres:*

- 1) *s'agissant des obligations concernant l'installation d'un tachygraphe: l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe non homologué;*
- 2) *s'agissant des obligations concernant l'utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement:*
  - a) *l'utilisation d'un tachygraphe non conforme aux obligations relatives à l'inspection visées à l'article 18;*
  - b) *l'utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté, étalonné ou scellé correctement;*
  - c) *l'utilisation d'une carte de conducteur qui n'est pas en cours de validité;*
  - d) *la non-conservation, par une entreprise, des feuilles d'enregistrement, des sorties imprimées et des données téléchargées;*
  - e) *la possession par un conducteur de plus d'une carte de conducteur en cours de validité;*
  - f) *l'utilisation d'une carte de conducteur autre que celle du conducteur en cours de validité;*

- g) l'utilisation d'une carte de conducteur défectueuse ou ayant expiré;*
  - h) la non-disponibilité des données enregistrées et stockées pendant au moins 365 jours;*
  - i) l'utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées, et dont les données sont illisibles;*
  - j) l'utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/cartes de conducteur;*
  - k) l'utilisation d'une feuille d'enregistrement ou d'une carte de conducteur pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données;*
  - l) l'absence de saisie manuelle alors qu'elle est requise;*
  - m) l'utilisation des mauvaises feuilles ou cartes de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage);*
- 3) s'agissant de l'obligation d'indiquer les informations requises: l'absence de prénom et de nom sur la feuille d'enregistrement;*

- 4) *s'agissant de l'obligation de fournir des informations:*
- a) *le refus d'être contrôlé;*
  - b) *l'absence injustifiée d'enregistrements pour la journée en cours;*
  - c) *l'absence injustifiée d'enregistrements pour les 28 jours précédents;*
  - d) *l'absence injustifiée d'informations relatives à la carte de conducteur si le conducteur en détient une;*
  - e) *l'absence injustifiée d'informations recueillies manuellement et de sorties imprimées pendant la semaine en cours et les 28 jours précédents;*
  - f) *l'incapacité de présenter une carte de conducteur;*
  - g) *l'incapacité de présenter les sorties imprimées pendant la semaine en cours et les 28 jours précédents;*

5) *panne:*

*la non-réparation du tachygraphe par un installateur ou un atelier agréé;*

6) *saisie manuelle sur les sorties imprimées:*

a) *l'absence d'inscription par le conducteur de toutes les indications relatives aux groupes de temps qui ne sont plus enregistrés durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement du tachygraphe;*

b) *l'absence du numéro de la carte de conducteur, du nom du conducteur et/ou du numéro du permis de conduire sur la feuille provisoire;*

c) *l'absence de déclaration officielle de la perte ou du vol de la carte de conducteur aux autorités compétentes de l'État membre où le fait a eu lieu;*

7) *s'agissant de la fraude:*

- a) *la falsification, l'effacement ou la destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement ou présentes dans le tachygraphe, sur la carte de conducteur ou sur les sorties imprimées du tachygraphe,*
- b) *la manipulation du tachygraphe, de la feuille d'enregistrement, de la carte de conducteur ou de la carte d'entreprise résultant en une falsification des données et/ou des informations présentes sur les sorties imprimées,*
- c) *la présence, à bord du véhicule, d'un dispositif de manipulation pouvant être utilisé pour falsifier les données et/ou les informations indiquées sur les sorties imprimées. [Am. 109]*



## 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, *les pratiques de manipulation* et les sanctions imposées pour ces infractions. [**Am. 110**]

*Article 36 bis*

*Numéro téléphonique de signalement*

*La Commission met en place un site internet et un numéro de téléphone accessible gratuitement dans toute l'Union, que les conducteurs et autres parties prenantes peuvent appeler de façon anonyme pour signaler une fraude relevant du champ d'application du présent règlement. [Am. 111]*

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~~ *à l'article 35 bis du présent règlement* appartiennent aux catégories les plus élevées applicables dans l'État membre pour les infractions à la législation sur le transport. **[Am. 112]**
4. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime des sanctions au plus tard le ...<sup>+</sup>. Ils informent la Commission de toute modification ultérieure de ces mesures.

---

<sup>+</sup> Date d'application du présent règlement.

## 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.

*La Commission adopte les spécifications détaillées visées aux articles 4, 5 et 6 au plus tard ...<sup>+</sup>. Conformément à l'article 39, elle peut adopter des actes délégués prolongeant ce délai si elle constate de façon objective, à la fin de ce délai, qu'il n'existe encore aucun appareil adapté et répondant aux spécifications requises. [Am. 125]*

---

<sup>+</sup> *Date: deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.*

## 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. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles ~~3 octies~~, 4, 5, 6 et ~~38~~ **34 bis** est accordée pour une durée ~~indéterminée~~ **de cinq ans** à compter du ...<sup>+</sup>~~de [la date d'entrée en vigueur du présent règlement]~~. ***La Commission établit 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. [Am. 113]***

---

<sup>+</sup> ***Date: d'entrée en vigueur du présent règlement.***

3. La délégation de pouvoirs visée aux articles **3 *octies***, 4, 5, 6 et ~~38~~ **34 *bis*** 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. [**Am. 114**]
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 *3 octies*, 4, 5, 6 et ~~38~~ *34 bis* 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 [deux mois] à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil. **[Am. 115]**

## 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~~ **tachygraphes** entre les experts des États membres et les experts des pays tiers qui utilisent les ~~appareils de contrôle~~ **tachygraphes** au titre de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

2. Les États membres nomment 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]~~ ...<sup>+</sup>.

---

\* JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

\*\* JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

\*\*\* JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.

\*\*\*\* JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

\*\*\*\*\* JO L 207 du 6.8.2010, p. 1."

---

<sup>+</sup> Date: 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

2) L'annexe I 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 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:
    - i) 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".
    - ii) 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:

- 1) *À l'article 2, le paragraphe 1, point a), est modifié comme suit:*

*"a) de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,8 tonnes; ou". [Am. 134]*

- 1 bis) *À l'article 3, le point suivant est inséré*

*"a bis) véhicules ou combinaisons de véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions, pour autant que ces véhicules ne soient utilisés que dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;"*  
[Ams. 126 et 135]

- 1 ter) À l'article 7, le paragraphe suivant est ajouté:

*"Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, un conducteur affecté au transport de voyageurs observe, après un temps de conduite de quatre heures et demie, une pause d'au moins quarante-cinq minutes. Cette interruption peut être remplacée par plusieurs interruptions d'au moins 15 minutes chacune." [Am. 127]*

- 1 quater) À l'article 8, le paragraphe 6 bis est remplacé par le texte suivant:

*"6 bis. Par dérogation au paragraphe 6, un conducteur chargé du transport de personnes au sens du 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 de personnes\* peut repousser son temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps repos hebdomadaire normal précédent moyennant le respect des conditions suivantes:*

- a) *après avoir eu recours à cette exception, le conducteur prend une période de repos hebdomadaire régulière;*
- b) *au cours de chaque période de quatre semaines, il convient d'aménager au total 140 heures de repos hebdomadaire."* [Am. 128]

---

\* *JO L 300 du 14.11.2009, p. 88."*

1) *L'article 13, paragraphe 1, est modifié comme suit:*

"1. Pour autant que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1<sup>er</sup>, chaque État membre peut accorder des dérogations aux articles 5 à 9 et subordonner ces dérogations à des conditions particulières sur son territoire ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, applicables aux transports effectués par les véhicules suivants:



- a) véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées;
- b) véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise;
- c) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
- d) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés *pour la livraison d'articles postaux*. Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de **100 km** autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur; **[Am. 117]**

- e) véhicules circulant exclusivement sur des îles dont la superficie ne dépasse pas 2300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouverts aux véhicules automobiles;
- f) véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de **100 km** autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 tonnes;
- g) véhicules utilisés 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 la construction**, à l'entretien et à la surveillance ~~de la voirie~~ **des routes**, 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; **[Am. 118]**
- i) véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales;
- j) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- k) véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt;
- l) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes **et/ou** ramenant aux fermes des bidons à lait ou **livrant** des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail; **[Am. 119]**

- m) véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur;
- n) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine;
- o) véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires;
- p) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus **100 km.**
- q) ***véhicules utilisés pour livrer des matériaux sur chantier ou pour évacuer des matériaux.*** " [Am. 120]

### Article 3

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

Il est applicable ~~[un an après son entrée en vigueur]~~ à partir du ...\*.

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

Fait à ...

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

---

\* Date: douze mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.