

P6_TA(2005)0121

Législation sociale relative aux activités de transport routier *II**

Résolution législative du Parlement européen relative à la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier (11336/1/2004 – C6-0249/2004 – 2003/0255(COD))

(Procédure de codécision: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

- vu la position commune du Conseil (11336/1/2004 – C6-0249/2004)¹,
 - vu sa position en première lecture² sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2003)0628)³,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et du traité CE,
 - vu l'article 62 de son règlement,
 - vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des transports et du tourisme (A6-0073/2005),
1. approuve la position commune telle qu'amendée;
 2. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

¹ JO C 63 E du 15.3.2005, p. 1.

² JO C 104 E du 30.4.2004, p. 385.

³ Non encore publiée au JO.

P6_TC2-COD(2003)0255

Position du Parlement européen arrêtée en deuxième lecture le 13 avril 2005 en vue de l'adoption de la directive 2005/.../CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité²,

considérant ce qui suit :

¹ JO C 241 du 28.9.2004, p.65.

² *Position* du Parlement européen du 20 avril 2004 (JO C 104 E du 30.4.2004, p. 385), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 (JO C 63 E du 15.3.2005, p.1) et position du Parlement européen du 13 avril 2005.

- (1) Le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route¹, le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route² *et 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*³ jouent un rôle important dans la création d'un marché commun des services de transport terrestres, pour la sécurité routière et pour les conditions de travail.
- (2) Dans son Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", la Commission a indiqué la nécessité de renforcer les contrôles et les sanctions, notamment en ce qui concerne la législation sociale applicable aux activités de transport routier, et plus précisément d'augmenter le nombre des contrôles, d'encourager les échanges d'informations systématiques entre États membres, de coordonner les activités d'inspection et d'améliorer la formation des agents de contrôle.
- (3) Il est dès lors nécessaire d'assurer la bonne application et l'interprétation harmonisée des règles sociales dans le domaine des transports routiers en établissant des exigences minimales en vue d'un contrôle uniforme et efficace, par les États membres, du respect des dispositions applicables. Ces contrôles devraient servir à réduire et à prévenir les infractions. En outre, il conviendrait de mettre en place un mécanisme qui veille à ce que les entreprises classées "à haut risque" fassent l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents.
- (4) Les mesures prévues dans la présente directive devraient non seulement aboutir à un renforcement de la sécurité routière, mais également contribuer à une harmonisation des conditions de travail dans la Communauté et promouvoir des conditions de concurrence équitables.

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

² JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).

³ *JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.*

- (5) Le remplacement des tachygraphes analogiques par des tachygraphes numériques permettra progressivement de contrôler plus rapidement et plus précisément un plus grand volume de données et les États membres seront ainsi en mesure de procéder à davantage de contrôles. Pour ce qui est des contrôles, le pourcentage des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules couverts par la législation sociale qui sont contrôlés devrait donc être progressivement porté à 4 %.
- (6) *Pour ce qui est des systèmes de contrôle, l'objectif doit consister à faire évoluer les systèmes nationaux vers l'interopérabilité et l'applicabilité au niveau européen.*
- (7) Toutes les unités chargées du contrôle devraient disposer d'un équipement standard **et de compétences légales suffisants** pour leur permettre d'exercer effectivement leurs fonctions et de manière efficace.
- (8) Les États membres devraient s'efforcer de veiller à ce que, sans préjudice de la bonne exécution des tâches qui sont imposées par la présente directive, les contrôles sur route soient réalisés avec efficacité et célérité, l'objectif étant qu'ils soient effectués le plus rapidement possible et en faisant perdre le moins de temps possible aux conducteurs.
- (9) *Chaque* État membre *devrait désigner* un organisme *de coordination des contrôles, qui jouera le rôle de centre de contrôle national et aura pour tâche, en consultation* avec les autres autorités compétentes concernées, *de superviser et de mettre en œuvre une stratégie de contrôle nationale cohérente et de garantir l'interopérabilité européenne des systèmes de contrôle.* Cet organisme devrait également élaborer les statistiques nécessaires.
- (10) La coopération entre les autorités de contrôle des États membres devrait être davantage encouragée sous la forme de contrôles concertés, d'initiatives de formation conjointes, d'échange électronique d'informations ainsi que d'échange de renseignements et d'expériences.
- (11) De meilleures pratiques lors des opérations de contrôle dans le domaine des transports routiers, notamment pour veiller à une approche harmonisée en ce qui concerne l'établissement de la preuve du congé annuel ou du congé de maladie d'un conducteur, devraient être facilitées et favorisées au moyen d'un forum regroupant les organismes de contrôle des États membres.

- (12) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹.
- (13) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir établir des règles communes claires concernant les conditions minimales à respecter pour contrôler l'application correcte et uniforme des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 *ainsi que du règlement (CE) n° .../2005 du Parlement européen et du Conseil du...[relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements du Conseil (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98]*², ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (14) La directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et n° 3821/85³ devrait donc être abrogée,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

¹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

² *JO L [...] du [...]; p. [...].*

³ JO L 325 du 29.11.1988, p. 55. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 2135/98 (JO L 274 du 9.10.1998, p. 1).

Article premier
Objet

La présente directive fixe les conditions minimales pour *la mise en œuvre* des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 *ainsi que de la directive 2002/15/CE*.

Article 2
Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux véhicules immatriculés dans la Communauté effectuant des transports routiers:

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

2. L'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) s'applique, au lieu de la présente directive, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones visées au paragraphe 1, au moyen de véhicules immatriculés dans la Communauté ou dans des pays qui sont parties contractantes à l'AETR, pour l'ensemble du trajet.

3. Lorsque le transport par route est effectué par des véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie contractante à l'AETR, la présente directive s'applique à toute partie du trajet effectuée sur le territoire de la Communauté.

Article 3
Systèmes de contrôles

1. Les États membres organisent un système de contrôles adéquats et réguliers de l'application correcte et cohérente visée à l'article 1^{er}, tant sur la route que dans les locaux des entreprises de toutes les catégories de transport.

Ces contrôles couvrent, chaque année, une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules de toutes les catégories de transport entrant dans le champ d'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85, *ainsi que des conducteurs et travailleurs mobiles entrant dans le champ d'application de la directive 2002/15/CE.*

2. *Si tel n'est pas encore le cas, les États membres confèrent aux fonctionnaires préposés aux contrôles, au plus tard le ...* , toutes les compétences légales nécessaires pour leur permettre d'effectuer correctement les tâches d'inspection qui leur incombent en vertu de la présente directive.*

3. Chaque État membre organise les contrôles de façon à ce que, à partir du ...**, 1 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 et de la directive 2002/15/CE soient contrôlés. Ce pourcentage sera porté à 2 % à partir du **1^{er} janvier 2007** et à 3 % à partir du **1^{er} janvier 2009**.

À partir du **1^{er} janvier 2011**, ce pourcentage minimal peut être porté à 4 % par la Commission, conformément à la procédure visée à l'article 13, paragraphe 2, à condition que les statistiques recueillies conformément à l'article 4 indiquent qu'en moyenne plus de 90 % de tous les véhicules contrôlés sont équipés de tachygraphes numériques. En prenant sa décision, la Commission tient également compte de l'efficacité des mesures de contrôle existantes, notamment la disponibilité des données de tachygraphes numériques dans les locaux des entreprises.

* *Six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.*

** Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Au moins 15 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins **50 %** dans les locaux des *entreprises*.

4. Les informations transmises à la Commission conformément à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85 comprennent le nombre de conducteurs contrôlés sur la route, le nombre de contrôles effectués dans les locaux des entreprises, le nombre de jours ouvrés contrôlés ainsi que le nombre *et la nature des* infractions signalées, *en indiquant s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de choses*.

Article 4 Statistiques

Les États membres veillent à ce que les statistiques recueillies lors des contrôles organisés conformément à *l'article 3, paragraphes 1 et 3*, soient réparties dans les catégories suivantes:

- a) pour les contrôles effectués sur la route:
 - i) type de route (autoroute, route nationale ou route secondaire), *numéro de la route, pays d'immatriculation du véhicule contrôlé, nombre de véhicules appartenant à l'entreprise;*
 - ii) *État membre de provenance des véhicules contrôlés, des conducteurs et des entreprises*
 - iii) type de tachygraphe: analogique ou numérique;
- b) pour les contrôles effectués dans les locaux des entreprises:
 - i) type d'activité de transport, à savoir internationale ou nationale, transport de passagers ou de marchandises, pour compte propre ou pour compte d'autrui;

- ii) taille du parc de véhicules de l'entreprise;
- iii) type de tachygraphe: analogique ou numérique.

Ces statistiques sont présentées à la Commission chaque année.

Les statistiques recueillies pour la dernière année écoulée sont conservées ***tant par les entreprises responsables des conducteurs que*** par les autorités compétentes des États membres.

Toute clarification supplémentaire qui doit être apportée aux définitions des catégories visées aux points a) et b) doit être établie par la Commission, conformément à la procédure visée à *l'article 13, paragraphe 2*.

Article 5 Contrôles sur route

1. Les contrôles sur route sont organisés à des endroits différents et à n'importe quelle heure; ils couvrent une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle.
2. Les États membres veillent:
 - a) ***à ce que*** des dispositions suffisantes soient prises concernant les postes de contrôle situés sur les routes existantes et en projet ou à proximité de celles-ci ***et, en particulier, à ce que des stations-service, des aires de repos et de stationnement et autres lieux sûrs le long des autoroutes, ainsi que des relais routiers, puissent faire office de postes de contrôle;***
 - b) ***à ce que*** les contrôles soient effectués selon un système de rotation aléatoire ***en s'efforçant d'établir l'équilibre dans l'intensité des contrôles aux différents postes sur les routes.***

3. Les éléments sur lesquels doivent porter les contrôles sur route sont énumérés dans la partie A de l'annexe I. Si la situation l'exige, les contrôles peuvent se concentrer sur un élément spécifique.
4. Sans préjudice de l'*article 10*, paragraphe 2, les contrôles sur route sont effectués sans discrimination. En particulier, les agents de contrôle ne peuvent opérer aucune discrimination fondée sur l'un des motifs suivants:
- a) le pays d'immatriculation du véhicule ;
 - b) le pays de résidence du conducteur;
 - c) le pays où l'entreprise est établie;
 - d) le point de départ et d'arrivée du trajet;
 - e) le fait que les véhicules soient équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique.
5. Les agents de contrôle reçoivent:
- a) une liste des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe I;
 - b) certains équipements de contrôle standard, conformément à l'annexe II.
6. Si, dans un État membre, les constatations effectuées lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions qui ne *peuvent être établies* au cours de ce contrôle en l'absence des données nécessaires, les autorités compétentes des États membres concernés s'accordent mutuellement assistance en vue de clarifier la situation.

Article 6
Contrôles concertés

Les États membres organisent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route des conducteurs et des véhicules relevant des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 et de la directive 2002/15/CE. Ces contrôles sont entrepris simultanément par les autorités de contrôle de deux États membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.

Article 7
Contrôles dans les locaux des entreprises

1. Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différentes catégories de transport *et d'entreprises*. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 ont été constatées sur la route.
2. Les contrôles dans les locaux des entreprises portent sur les éléments énumérés dans les parties A et B de l'annexe I.
3. Les agents de contrôle reçoivent:
 - a) une liste des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe I;
 - b) certains équipements de contrôle standard, conformément à l'annexe II.

4. Lorsqu'ils procèdent à un contrôle, les agents de contrôle d'un État membre tiennent compte de toute information fournie par l'organisme désigné pour la coordination des contrôles d'un autre État membre, visé à *l'article 8, paragraphe 1*, relative aux activités de l'entreprise en question dans cet autre État membre.

5. Aux fins des paragraphes 1 à 4, les contrôles effectués dans les locaux des autorités compétentes, sur la base de documents ou données pertinents fournis par les entreprises à la demande desdites autorités, ont la même valeur que les contrôles effectués dans les locaux des entreprises.

Article 8 **Organisme de coordination des contrôles**

1. Les États membres désignent un organisme qui est chargé des tâches suivantes:
 - a) assurer la coordination ***entre les différentes autorités compétentes dans un même État membre en ce qui concerne les mesures prises en application des articles 5 et 7 ainsi qu'avec des organismes équivalents dans les autres États membres en ce qui concerne les mesures prises en application de l'article 6;***
 - b) transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85;
 - c) ***élaborer une stratégie nationale de contrôle cohérente;***
 - d) être responsable au premier chef de l'assistance fournie aux autorités compétentes des autres États membres conformément à *l'article 5, paragraphe 6;*
 - e) ***publier les données statistiques obtenues conformément à l'article 4.***

Cet organisme est représenté au sein du comité visé à l'article 13, *paragraphe 1*.

2. Les États membres avertissent la Commission de la désignation de cet organisme et la Commission en informe les autres États membres.
3. Les échanges de données, d'expériences et d'informations entre États membres sont vivement encouragés, principalement mais pas exclusivement par le comité visé à *l'article 13, paragraphe 1*, et par tout organisme que la Commission peut désigner conformément à la procédure visée à *l'article 13, paragraphe 2*.

Article 9 Échange d'informations

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article 17, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3820/85 ou à l'article 19, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3821/85 sont échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à *l'article 8, paragraphe 2*, de la présente directive:

- a) au moins tous les six mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive;
- b) à la demande spécifique d'un État membre dans des cas particuliers.

2. Les États membres veillent à mettre en place des systèmes d'échange électronique des informations. Conformément à la procédure visée à *l'article 13, paragraphe 2*, la Commission définit une méthode commune d'échange efficace des informations.

Article 10

Système de classification par niveau de risque *et infractions*

1. Les États membres mettent en place un système **commun** de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité des infractions aux règlements (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 **ou de la directive 2002/15/CE** commises par chaque entreprise.
2. Les entreprises classées «à haut risque» font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents **et elles sont sanctionnées plus lourdement si des récidives sont constatées**. Les critères et les modalités d'application de ce système sont examinés par le comité visé à l'article 13, en vue d'établir un système d'échange d'informations sur les meilleures pratiques.
3. **Si un État membre est informé d'une infraction aux règlements (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 ou à la directive 2002/15/CE, commise sur le territoire d'un autre État membre, il en informe cet État membre pour que celui-ci sanctionne cette infraction.**
4. **Les États membres reconnaissent notamment que chacune des infractions suivantes aux dispositions des règlements (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 ou de la directive 2002/15/CE constitue un manquement grave:**
 - a) **dépassement de 20% ou plus des durées de conduite maximales fixées pour une journée, pour six jours ou pour deux semaines;**
 - b) **écart de 20% ou plus par rapport au temps de repos journalier ou hebdomadaire minimal;**

- c) *écart de 33% ou plus par rapport à la durée minimale des pauses;*
- d) *dépassement de 10% ou plus de la durée maximale hebdomadaire du travail de soixante heures.*

Article 11
Rapport

Au plus tard le* la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport analysant les sanctions prévues dans les législations des États membres en ce qui concerne les infractions graves. *Dans le même temps, la Commission soumet une proposition de directive sur l'harmonisation de ces sanctions.*

Ce rapport devra faire apparaître les différences entre les niveaux de sanctions et l'effet qu'une harmonisation des sanctions minimales et maximales pour une infraction donnée aurait sur le respect des dispositions de la présente directive et sur la sécurité routière.

Article 12
Meilleures pratiques

1. La Commission établit, conformément à la procédure visée à *l'article 13, paragraphe 2*, des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle.

Ces lignes directrices sont *publiées* dans *un* rapport bisannuel *de la Commission*.

* trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive

2. Les États membres mettent en place, *au moins une fois par an*, des programmes de formation conjoints consacrés aux meilleures pratiques et facilitent les échanges de personnel entre leurs organismes *de coordination des contrôles* respectifs, au moins une fois par an.
3. Un formulaire électronique et imprimable est établi par la Commission conformément à la procédure visée à *l'article 13, paragraphe 2*, pour être utilisé lorsqu'un conducteur a été en congé de maladie ou en congé annuel, ou qu'il a conduit un autre véhicule exclu du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85, pendant la période visée à l'article 15, paragraphe 7, premier alinéa, premier tiret, du règlement (CEE) n° 3821/85.
4. Les États membres veillent à ce que les agents de contrôle soient bien formés pour l'exécution de leurs tâches.

Article 13
Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 14
Mesures de mise en œuvre

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission adopte, conformément à la procédure visée à *l'article 13, paragraphe 2*, des mesures de mise en œuvre visant indifféremment:

- a) à promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en œuvre de la présente directive;
- b) à favoriser la cohérence des approches entre les autorités chargées du contrôle et une interprétation harmonisée entre celles-ci du règlement (CEE) n° 3820/85;
- c) à faciliter le dialogue entre les entreprises et les autorités chargées du *contrôle*.

Article 15
Mise à jour des annexes

Les modifications des annexes qui sont nécessaires pour leur adaptation à l'évolution des meilleures pratiques sont arrêtées conformément à la procédure visée à *l'article 13, paragraphe 2*.

Article 16 Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} janvier 2006. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 17 Abrogation

1. La directive 88/599/CEE est abrogée avec effet au ...*.

2. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme étant faites à la présente directive.

* Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 18
Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Article 19
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à

Par le Parlement européen

Par le Conseil
Le président

Le président

ANNEXE I

Partie A

Contrôles sur route

Les contrôles sur route portent, de manière générale, sur les éléments suivants:

- 1) les *durées* de conduite *journalières et hebdomadaires, la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives*, les *pauses* et les *temps* de repos *journaliers* et hebdomadaires *ainsi que les temps de repos compensatoire*; les feuilles d'enregistrement des *deux semaines précédentes*, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conformément à l'annexe II de la présente directive et/ou sur les sorties imprimées *des 28 derniers jours*;
- 2) pour la période visée à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N3 ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M3, les catégories N3 et M3 s'entendant comme celles définies à l'*annexe II* de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques¹;
- 3) le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les dernières vingt-quatre heures d'utilisation du véhicule;
- 4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 3820/85.

¹ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la *directive 2004/104/CE de la Commission (JO L 337 du 13.11.2004, p. 13)*.

Partie B

Contrôles dans les locaux des entreprises

Outre les éléments soumis aux contrôles sur route, les éléments suivants font l'objet de contrôles dans les locaux des entreprises:

- 1) les périodes de repos hebdomadaires et les périodes de conduite entre ces périodes de repos;
- 2) le respect de la limitation sur deux semaines des heures de conduite;
- 3) les feuilles d'enregistrement, les données et les copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte de conducteur;
- 4) ***la durée maximale hebdomadaire moyenne du travail de 48 heures pour la période de référence visée à l'article 4, point a), de la directive 2002/15/CE.***

Si une infraction est constatée, les États membres peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices de la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les sous-traitants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 ***ainsi qu'avec la directive 2002/15/CE.***

ANNEXE II

Équipement standard à mettre à la disposition des unités chargées du contrôle

Les États membres veillent à ce que les unités chargées d'exécuter les tâches de contrôle figurant à l'annexe I disposent des équipements standard suivants:

- 1) un équipement permettant de télécharger des données à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur du tachygraphe numérique, de lire les données et de les analyser ou de les transmettre pour analyse à une base de données centrale;
- 2) un équipement permettant de vérifier les feuilles du tachygraphe.