

N° 5838**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

portant application

1. 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 oeuvre des règlements du Conseil (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil,
2. de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route,
3. des conditions de contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté

* * *

*(Dépôt: le 31.1.2008)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (29.1.2008)	2
2) Texte du projet de règlement grand-ducal.....	2
3) Exposé des motifs	8
4) Commentaire des articles	9
5) Tableau comparatif.....	11
6) Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.....	12

*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS AVEC LE
PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(29.1.2008)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, avec prière de bien vouloir en saisir la Conférence des Présidents.

Je joins en annexe le texte du projet, l'exposé des motifs, le commentaire des articles, un tableau comparatif ainsi que 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 oeuvre des règlements du Conseil (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*La Secrétaire d'Etat aux Relations
avec le Parlement,*
Octavie MODERT

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu le règlement (CE) No 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil;

Vu le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu 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 oeuvre des règlements du Conseil (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil;

Vu la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route;

Vu la directive modifiée 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route;

Vu la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses;

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Travail;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de l'Intérieur, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre du Travail et de l'Emploi et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Nombre de contrôles

Art. 1er. Dans le cadre de l'application du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil ainsi que du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, les contrôles sont organisés de manière telle qu'ils couvrent chaque année les pourcentages des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85 précités prévus à l'article 2, paragraphe 3 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 oeuvre des règlements du Conseil (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

Contrôles sur routes

Art. 2. (1) Les contrôles sur routes sont organisés à des endroits différents et à n'importe quelle heure et couvrent une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle.

(2) Les contrôles sur route sont effectués à des endroits spécialement aménagés à cet effet, des stations-service, des aires de repos ou tout autre lieu sûr le long des autoroutes et routes et selon un système de rotation aléatoire en respectant un équilibre géographique approprié, tout en tenant compte des flux principaux des trafics.

(3) Les contrôles sur route portent au moins sur les éléments énumérés dans la partie A de l'annexe.

Si la situation l'exige, les contrôles peuvent se concentrer sur un ou plusieurs éléments spécifiques.

(4) Sans préjudice de l'article 12, les contrôles sur route sont effectués sans discrimination, notamment en ce qui concerne

- le pays d'immatriculation du véhicule;
- le pays de résidence du conducteur;
- le pays où l'entreprise est établie;
- le point de départ et d'arrivée du trajet;

– le type de tachygraphe: analogique ou numérique.

(5) Les agents de contrôle sont informés des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe.

Leur équipement comprend, entre autres, 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 ainsi qu'un équipement permettant de vérifier les feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique.

(6) Ces contrôles sont organisés au moins six fois par an de concert avec les autorités de contrôle d'un ou de plusieurs autres Etats membres de l'Union européenne.

Contrôles en entreprises

Art. 3. (1) Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différents types de transport et d'entreprises.

Des contrôles dans les locaux des entreprises sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) No 561/2006 précité ou au règlement (CEE) No 3821/85 précité ont été constatées sur la route.

(2) Les contrôles sur route portent au moins sur les éléments énumérés dans les parties A et B de l'annexe.

(3) Les agents de contrôle sont informés des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe.

Leur équipement comprend, entre autres, 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 ainsi qu'un équipement permettant de vérifier les feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique.

(4) Lorsqu'ils procèdent à un contrôle, les agents de contrôle tiennent compte de toute information fournie par l'organisme de contact désigné d'un autre Etat membre, visé à l'article 7, paragraphe 1 de la directive 2006/22/CE précitée, relative à l'activité de l'entreprise en question dans cet autre Etat membre.

(5) Sont assimilés aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises, les contrôles effectués par les agents de contrôle dans leurs propres locaux, sur base de documents ou données pertinents qui leur sont remis, sur leur demande, par les entreprises.

Conservation des documents

Art. 4. Les entreprises conservent, pendant au moins deux ans, les documents, les résultats et autres données pertinentes qui leur sont communiqués par les agents de contrôle relativement aux vérifications qui ont été effectuées dans leurs locaux ou auprès de leurs chauffeurs sur la route.

Organes intracommunautaires

Art. 5. L'organisme visé à l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE précitée est pour le Luxembourg

- a) la Commission prévue à l'article 6 en ce qui concerne les contacts intracommunautaires prévus à l'article 7, paragraphe 1, et l'échange d'informations prévu à l'article 8, paragraphe 1, de cette directive;
- b) l'Administration des Douanes et Accises en ce qui concerne l'organisation des contrôles concertés prévus à l'article 5 de cette directive.

Art. 6. Il est institué une Commission de coordination, dénommée ci-après „Commission“, dont la mission est de coordonner les actions des fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administra-

tion des Douanes et Accises chargés de rechercher et de constater les infractions au règlement (CE) No 561/2006 précité, au règlement (CEE) No 3821/85 précité et au règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses. Elle prend également en compte les contrôles de l'Inspection du Travail et des Mines.

La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre approprié de contrôles techniques routiers prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires dans la Communauté qui sont effectués sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule, tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

Art. 7. La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 6 en vue de la transmission à la Commission Européenne des informations prévues à l'article 17, paragraphe 1, du règlement (CE) No 561/2006 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses ainsi que, sous forme de rapports bisannuels, celles qui lui sont communiquées par l'organisme de contrôle en application de l'article 41 modifié du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Les statistiques relevant de l'article 17, paragraphe 1 du règlement (CE) No 561/2006 précité doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée.

Elle veille en outre qu'en cas de défektivité grave ou de non-conformité technique manifeste constatée lors d'un contrôle technique routier, notamment en cas de perforation double d'une case du rapport de contrôle, les autorités compétentes du pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule aient communication du rapport afférent ou qu'en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défektivité grave ou de non-conformité manifeste d'un véhicule immatriculé au Luxembourg constatée lors d'un contrôle technique routier celles-ci soient averties des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou le détenteur de ce véhicule.

Art. 8. La Commission se compose de deux représentants du Ministère des Transports, d'un représentant de la Police grand-ducale, d'un représentant de l'Administration des Douanes et Accises, d'un représentant de l'Inspection du Travail et des Mines et d'un représentant de la Société Nationale de Contrôle Technique ainsi que d'autant de membres suppléants.

Art. 9. La présidence de la Commission est assumée par l'un des deux représentants du Ministère des Transports désigné à cette fin par le membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions. Le secrétariat de la Commission est assuré par un fonctionnaire désigné à cette fin dans la forme qui précède.

Art. 10. Les membres de la Commission bénéficient d'une indemnité dont le montant est fixé par le Conseil de Gouvernement.

Système de classification par niveau de risque

Art. 11. La Commission prévue à l'article 6 est chargée d'élaborer un système de classification par niveau de risque visé à l'article 9 de la directive 2006/22/CE précitée tout en tenant compte de l'annexe III de cette même directive.

Elle devra adapter ce système conformément aux adaptations de l'annexe III précitée décidées par la Commission européenne en vertu de l'article 9, paragraphe 3 de la directive 2006/22/CE précitée.

Art. 12. Les entreprises classées à haut risque font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents.

Dispositions finales

Art. 13. Le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application – de la directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du

règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, – de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, – des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté ainsi que le règlement du Gouvernement en Conseil modifié du 29 janvier 1993 concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route sont abrogés.

Art. 14. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre du Travail et de l'Emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Transports,
Lucien LUX

Le Ministre de la Justice,
Luc FRIEDEN

Le Ministre des Finances,
Jean-Claude JUNCKER

Le Ministre du Travail et de l'Emploi,
François BILTGEN

*

ANNEXE

PARTIE A

Contrôles sur routes

Les contrôles sur route portent, d'une manière générale, sur les éléments suivants:

- 1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) No 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 et/ou sur les sorties imprimées;
- 2) pour la période visée à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) No 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, partie A, de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;
- 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 16, paragraphe 2, alinéa 2, du règlement (CEE) No 561/2006.

PARTIE B

Contrôles dans les locaux des entreprises

Outre les éléments soumis aux contrôles exposés dans la partie A, les éléments suivants font l'objet de contrôles dans les locaux des entreprises:

- 1) les temps de repos hebdomadaires et les durées de conduite entre ces temps de repos;
- 2) le respect de la limitation sur deux semaines des durées de conduite;
- 3) les feuilles d'enregistrement, les données et les copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte de conducteur.

Si une infraction est constatée, les agents de contrôle de l'Administration des Douanes et Accises et de la Police grand-ducale 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 (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85.

EXPOSE DES MOTIFS

L'objectif du présent règlement grand-ducal est de porter application et exécution de la directive du Conseil 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil et des règlements afférents No 561/2006 et 3821/85, de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, ainsi que des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

Ces textes visent l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, l'application coordonnée du règlement communautaire concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, l'application des règles régissant les transports de matières dangereuses ainsi que les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de mettre en place les structures nécessaires pour un système de contrôles adéquats et réguliers.

Les dispositions de la directive 2006/22/CE ont trait aux:

– *Systèmes de contrôles*

Les Etats membres sont obligés d'organiser un système de contrôles adéquats et réguliers tant sur la route que dans les locaux des entreprises, couvrant annuellement une part importante et représentative des conducteurs, des entreprises et des véhicules dans le domaine des transports routiers.

Des conditions minimales sur les contrôles sont fixées dans la directive (art. 2, par. 3).

Les résultats des contrôles doivent figurer dans les comptes rendus soumis à la Commission conformément à l'article 17 du règlement (CE) No 561/2006.

– *Contrôles sur routes*

Les contrôles sur route doivent être organisés à des endroits différents, à n'importe quelle heure, et couvrir une partie du réseau suffisamment étendu, pour qu'il soit difficile de contourner les postes de contrôle.

Ces contrôles doivent porter au moins sur les éléments énumérés dans la partie A de l'annexe I de la directive. Ils sont à effectuer sans discrimination.

En cas de difficultés concernant les preuves des infractions, les Etats membres concernés s'accordent mutuellement assistance.

– *Contrôles dans les locaux des entreprises*

Ces contrôles sont effectués entre autres lorsque des infractions graves ont été constatées sur route. Ils doivent porter au moins sur les éléments énumérés dans les parties A et B de l'annexe I de la directive.

– *Contrôles concertés et coordonnés*

Les Etats membres doivent organiser six fois par an au moins des opérations concertées entre eux.

– *Echanges d'informations*

Dans le cadre de l'assistance mutuelle les autorités compétentes des Etats membres se communiquent régulièrement certaines informations.

– *Equipement standard des organes de contrôle*

Suite à l'introduction du tachygraphe numérique, la directive prévoit un équipement standard suffisant des organes de contrôle afin d'assurer qu'ils disposent des moyens suffisants pour pouvoir exercer les contrôles prescrits par la directive.

La directive 95/50/CE prévoit l'harmonisation des procédures de contrôles relatives aux transports de marchandises dangereuses par route ainsi que les définitions respectives afin de rendre plus efficace la vérification du respect des normes de sécurité ainsi fixées, ceci dans le but d'améliorer le niveau de sécurité des transports de marchandises à titre préventif ou lorsque des infractions importantes à la législation sur le transport de marchandises dangereuses auront été constatées sur route.

La directive 2000/30/CE règle les contrôles techniques des véhicules utilitaires et prévoit dans ce cadre également des contrôles techniques routiers.

Les dispositions relatives aux directives 95/50/CE et 2000/30/CE sont reprises du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003, qui sera abrogé par le présent projet de règlement grand-ducal, afin de ne pas supprimer la transposition de ces deux directives.

Afin de coordonner les différentes actions et de garantir de la façon un contrôle efficace des matières visées, le présent projet de règlement grand-ducal prévoit l'institution d'une Commission de coordination composée de représentants des différents organismes concernés, à savoir le Ministère des Transports, la Police grand-ducale, l'Administration des Douanes et Accises, l'Inspection du Travail et des Mines et de la Société Nationale de Contrôle Technique. Sa mission est de coordonner les différentes actions et de réunir les résultats de ces actions en vue de la transmission des données prévues par le règlement (CE) No 561/2006, la directive 95/50/CE et la directive 2003/30/CE à la Commission des Communautés Européennes.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad Article 1er

Cet article définit le nombre de contrôles à effectuer annuellement tel que fixé par l'article 2, paragraphe 3 de la directive 2006/22/CE.

ad Article 2

Cet article prévoit le détail comment les contrôles sur route sont à effectuer et indique de quel équipement les agents de contrôle doivent disposer.

ad Article 3

Cet article prévoit le détail comment les contrôles en entreprises sont à effectuer et indique de quel équipement les agents de contrôle doivent disposer.

Les contrôles effectués dans les locaux des agents de contrôle sur base de documents ou données pertinents remis par les entreprises sont assimilés aux contrôles en entreprises.

ad Article 4

Cet article oblige les entreprises à conserver tous les documents relatifs aux contrôles pendant une durée d'au moins deux ans. Cette durée est identique à celle prévue par le futur article L. 214-7 du Code du Travail tel que prévu par le projet de loi 5559. L'harmonisation des durées de conservation des différents documents devra faciliter les choses pour les entreprises qui n'ont à respecter qu'un délai unique pour tous les documents.

ad Article 5

Cet article définit les organismes pour les contacts intracommunautaires.

ad Article 6

Cet article prévoit l'institution d'une commission chargée de coordonner les actions prévues par les directives 2006/22/CE, 95/50/CE et 2000/30/CE et définit une des deux missions de la Commission, à savoir coordonner les actions de la Police grand-ducale, de l'Administration des Douanes et Accises et de l'Inspection du Travail et des Mines.

ad Article 7

La deuxième mission de la Commission consiste à rassembler les résultats des actions et à y extraire les informations devant être envoyées à la Commission européenne.

La communication avec les autorités étrangères en ce qui concerne les contrôles techniques routiers est assurée par la Commission.

ad Article 8

Cet article arrête la composition de la Commission de coordination.

ad Article 9

Cet article règle le mode de désignation du président et du secrétaire de la Commission.

ad Article 10

Vu les travaux et responsabilités supplémentaires auxquels doivent faire face les membres de la Commission, il échet de leur accorder une indemnité.

ad Article 11

L'article 9 de la directive 2006/22/CE prévoit l'instauration d'un système de classification des entreprises par niveau de risque qui doit être basé sur l'annexe III de la directive. Afin de disposer de la souplesse nécessaire d'adapter ce système aux décisions d'adaptation de la Commission en ce qui concerne ladite annexe III, il est proposé de charger la Commission instaurée par l'article 6 d'élaborer et d'adapter ce système de classification.

ad Article 12

Cet article prévoit que les entreprises classées à haut risque doivent être contrôlées plus fréquemment.

ad Article 13

Disposition abrogatoire.

ad Article 14

Disposition exécutoire.

ad Annexe

L'annexe reprend les éléments qui sont à contrôler lors des contrôles sur route ainsi que dans les locaux des entreprises tels que prévus dans l'annexe I de la directive 2006/22/CE.

TABLEAU COMPARATIF

<i>Projet de règlement grand-ducal</i>	<i>Directive 2006/22/CE</i>
Art. 1er	Art. 2, par. 3
Art. 2	Art. 4 Annexe II Art. 5
Art. 3	Art. 6 Annexe II
Art. 4	Art. 3, al. 4
Art. 5	Art. 7 Art. 8 Art. 5
Art. 6	Art. 2, par. 1, al. 3
Art. 7	Art. 2, par. 4 Art. 3
Art. 11	Art. 9, par. 1
Art. 12	Art. 9, par. 2
Annexe	Annexe I

*

**DIRECTIVE 2006/22/CE DU PARLEMENT EUROPEEN
ET DU CONSEIL****du 15 mars 2006****établissant les conditions minimales à respecter pour
la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE)
No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 concernant la légis-
lation sociale relative aux activités de transport routier
et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil**

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

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

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 au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 8 décembre 2005,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route³ et le règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route⁴ 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 routier⁵ jouent un rôle important pour la création d'un marché commun des services de transports 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 Etats 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 Etats 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.

1 JO C 241 du 28.9.2004, p. 65.

2 Avis 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 (JO C 33 E du 9.2.2006, p. 415). Résolution législative du Parlement européen du 2 février 2006 et décision du Conseil du 2 février 2006.

3 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).

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

5 JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

(4) Il convient également de traiter les risques provenant de la fatigue des conducteurs par la mise en oeuvre de la directive 2002/15/CE.

(5) 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.

(6) 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 Etats 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%.

(7) 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.

(8) Toutes les unités chargées du contrôle devraient disposer d'un équipement standard suffisant et de compétences légales appropriées pour leur permettre d'exercer effectivement leurs fonctions et de manière efficace.

(9) Les Etats 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.

(10) Il devrait y avoir dans chaque Etat membre un organisme unique chargé des contacts intracommunautaires avec les autres autorités compétentes concernées. Cet organisme devrait également élaborer les statistiques nécessaires. Les Etats membres devraient également mettre en oeuvre une stratégie de contrôle nationale cohérente sur leur territoire et devraient pouvoir désigner un organisme unique chargé de coordonner sa mise en oeuvre.

(11) La coopération entre les autorités de contrôle des Etats 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.

(12) 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 Etats membres.

(13) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en oeuvre 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 Commission⁶.

(14) Etant 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) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 ainsi que du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements du Conseil (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85⁷ du Conseil, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les Etats 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.

6 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

7 JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'ex-cède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(15) La directive 88/599/CEE du Conseil⁸ sur des procédures uniformes concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 devrait donc être abrogée,

ONT ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive fixe les conditions minimales à respecter pour l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85.

Article 2

Systemes de contrôles

1. Les Etats membres organisent un système de contrôles adéquats et réguliers de l'application correcte et cohérente visée à l'article 1er, 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) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85.

Les Etats membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. A cet effet, ils peuvent désigner un organisme pour la coordination des mesures prises en application des articles 4 et 6, auquel cas la Commission et les autres Etats membres en sont informés.

2. Si tel n'est pas encore le cas, les Etats membres confèrent aux fonctionnaires préposés aux contrôles, au plus tard le 1er mai 2007, les compétences légales appropriées pour leur permettre d'effectuer correctement les tâches d'inspection qui leur incombent en vertu de la présente directive.

3. Chaque Etat membre organise les contrôles de façon que, à partir du 1er mai 2006, 1% des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 soient contrôlés. Ce pourcentage sera porté à 2% au moins à partir du 1er janvier 2008 et à 3% au moins à partir du 1er janvier 2010.

A partir du 1er janvier 2012, ce pourcentage minimal peut être porté à 4% par la Commission, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, à condition que les statistiques recueillies conformément à l'article 3 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.

Au moins 15% du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 30% dans les locaux des entreprises. A partir du 1er janvier 2008, au moins 30% 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) No 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.

⁸ JO L 325 du 29.11.1988, p. 55. Directive modifiée par le règlement (CE) No 2135/98 (JO L 274 du 9.10.1998, p. 1).

*Article 3****Statistiques***

Les Etats membres veillent à ce que les statistiques recueillies lors des contrôles organisés conformément à l'article 2, 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) et pays d'immatriculation du véhicule contrôlé en vue d'éviter toute discrimination,
 - ii) 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 tous les deux ans et sont publiées dans un rapport.

Les statistiques recueillies pour la dernière année écoulée sont conservées par les autorités compétentes des Etats membres.

Les entreprises responsables des conducteurs conservent, pendant une période d'un an, les documents, les résultats et autres données pertinentes qui leur sont communiqués par les autorités de contrôle relativement aux vérifications qui ont été effectuées dans leurs locaux ou auprès de leurs chauffeurs sur la route.

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 12, paragraphe 2.

*Article 4****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 Etats membres veillent à ce que:
 - a) 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, si nécessaire, à ce que des stations-service et autres lieux sûrs le long des autoroutes puissent faire office de postes de contrôle;
 - b) les contrôles soient effectués selon un système de rotation aléatoire en respectant un équilibre géographique approprié.
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 9, 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 type de tachygraphe: analogique ou numérique.

5. Les agents de contrôle reçoivent:
- une liste des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe I;
 - des équipements de contrôle standard, conformément à l'annexe II.
6. Si, dans un Etat membre, les constatations effectuées lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé dans un autre Etat membre donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des données nécessaires, les autorités compétentes des Etats membres concernés s'accordent mutuellement assistance en vue de clarifier la situation.

Article 5

Contrôles concertés

Les Etats membres organisent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route des conducteurs et des véhicules relevant des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85. Ces contrôles sont entrepris simultanément par les autorités de contrôle de deux Etats membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.

Article 6

Contrôles dans les locaux des entreprises

- Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différents types de transport et d'entreprises. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CEE) No 3820/85 ou (CEE) No 3821/85 ont été constatées sur la route.
- Les contrôles dans les locaux des entreprises portent sur les éléments énumérés dans les parties A et B de l'annexe I.
- Les agents de contrôle reçoivent:
 - une liste des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe I;
 - des équipements de contrôle standard, conformément à l'annexe II.
- Lorsqu'ils procèdent à un contrôle, les agents de contrôle d'un Etat membre tiennent compte de toute information fournie par l'organisme de contact désigné d'un autre Etat membre, visé à l'article 7, paragraphe 1, relative aux activités de l'entreprise en question dans cet autre Etat membre.
- 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 7

Contacts intracommunautaires

- Les Etats membres désignent un organisme qui est chargé des tâches suivantes:
 - assurer la coordination avec des organismes équivalents dans les autres Etats membres concernés en ce qui concerne les mesures prises en application de l'article 5;
 - transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3820/85;
 - être responsable au premier chef de l'assistance fournie aux autorités compétentes des autres Etats membres conformément à l'article 4, paragraphe 6.
 Cet organisme est représenté au sein du comité visé à l'article 12, paragraphe 1.

2. Les Etats membres avertissent la Commission de la désignation de cet organisme et la Commission en informe les autres Etats membres.

3. Les échanges de données, d'expériences et d'informations entre Etats membres sont vivement encouragés, principalement mais pas exclusivement par le comité visé à l'article 12, paragraphe 1, et par tout organisme que la Commission peut désigner conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 8

Echange d'informations

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article 17, paragraphe 3, du règlement (CEE) No 3820/85 ou à l'article 19, paragraphe 3, du règlement (CEE) No 3821/85 sont échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article 7, paragraphe 2, de la présente directive:

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

2. Les Etats membres veillent à mettre en place des systèmes d'échange électronique des informations. Conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, la Commission définit une méthode commune d'échange efficace des informations.

Article 9

Système de classification par niveau de risque

1. Les Etats membres mettent en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions aux règlements (CEE) No 3820/85 ou (CEE) No 3821/85 commises par chaque entreprise. La Commission apporte son soutien au dialogue entre les Etats membres afin d'encourager l'uniformité de ces systèmes de classification.

2. Les entreprises classées „à haut risque“ font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents. Les critères et les modalités d'application de ce système sont examinés par le comité visé à l'article 12, en vue d'établir un système d'échange d'informations sur les meilleures pratiques.

3. Une première liste d'infractions aux règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 figure à l'annexe III.

Afin de fournir des lignes directrices concernant l'appréciation des infractions aux règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85, la Commission peut, le cas échéant, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, adapter l'annexe III de manière à établir des lignes directrices sur une échelle commune d'infractions classées en différentes catégories selon leur gravité.

La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions applicables des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 crée un risque grave de mort ou de blessure grave.

Article 10

Rapport

Au plus tard le 1er mai 2009, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport analysant les sanctions prévues dans les législations des Etats membres en ce qui concerne les infractions graves.

Article 11

Meilleures pratiques

1. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle.

Ces lignes directrices sont publiées dans un rapport établi par la Commission tous les deux ans.

2. Les Etats 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 respectifs chargés des contacts intracommunautaires, 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 12, 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) No 3820/85, pendant la période visée à l'article 15, paragraphe 7, premier alinéa, premier tiret, du règlement (CEE) No 3821/85.

4. Les Etats membres veillent à ce que les agents de contrôle soient bien formés pour l'exécution de leurs tâches.

Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) No 3821/85.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 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 13

Mesures de mise en oeuvre

A la demande d'un Etat membre ou de sa propre initiative, la Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, des mesures de mise en oeuvre visant indifféremment:

- a) à promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en oeuvre de la présente directive;
- b) à favoriser la cohérence des approches entre les autorités chargées du contrôle et une interprétation harmonisée entre celles-ci et le règlement (CEE) No 3820/85;
- c) à faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autorités chargées du contrôle.

Article 14

Négociations avec des pays tiers

Lorsque la présente directive est entrée en vigueur, la Communauté entame des négociations avec les pays tiers concernés en vue de l'application de règles équivalentes à celles fixées dans la présente directive.

Dans l'attente de la conclusion de ces négociations, les Etats Membres incluent les données relatives aux contrôles effectués sur des véhicules en provenance de pays tiers dans les rapports qu'ils adressent à la Commission conformément à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3820/85.

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 12, paragraphe 2.

Article 16

Transposition

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er avril 2007. 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 Etats 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 Etats membres.

2. Les Etats 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.

2. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme étant faites à 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 Etats membres sont destinataires de la présente directive.

FAIT à Strasbourg, le 15 mars 2006

Par le Parlement européen,
Le Président,
J. BORRELL FONTELLES

Par le Conseil,
Le Président,
H. WINKLER

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, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) No 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;
- 2) pour la période visée à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) No 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, partie A, de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques⁹;
- 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) No 3820/85.

PARTIE B

Contrôles dans les locaux des entreprises

Outre les éléments soumis aux contrôles exposés dans la partie A, les éléments suivants font l'objet de contrôles dans les locaux des entreprises:

- 1) les temps de repos hebdomadaires et les durées de conduite entre ces temps de repos;
- 2) le respect de la limitation sur deux semaines des durées de conduite;
- 3) les feuilles d'enregistrement, les données et les copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte de conducteur.

Si une infraction est constatée, les Etats 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) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85.

*

⁹ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/28/CE de la Commission (JO L 65 du 7.3.2006, p. 27).

ANNEXE II

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

Les Etats 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.

*

ANNEXE III

Infractions

Conformément à l'article 9, paragraphe 3, aux fins de la présente directive, la liste non exhaustive suivante donne une indication de ce qu'il convient de considérer comme une infraction:

- 1) dépasser les durées de conduite maximales fixées pour une journée, pour une semaine ou pour deux semaines;
- 2) ne pas observer le temps de repos journalier ou hebdomadaire minimal;
- 3) ne pas observer la durée minimale des pauses;
- 4) ne pas installer de tachygraphe conformément aux exigences du règlement (CEE) No 3821/85.

