

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► B

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 route**

(JO L 370 du 31.12.1985, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003	L 226	4	10.9.2003



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 route**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la décision du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾, et notamment sa section III,

vu la proposition de la Commission ⁽²⁾,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽³⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽⁴⁾,

considérant que, dans le domaine des transports par route, les dispositions communautaires en matière sociale sont fixées par le règlement (CEE) n° 543/69 ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2829/77 ⁽⁶⁾; que ces dispositions visent l'harmonisation des conditions de concurrence entre les transports terrestres, notamment en ce qui concerne le secteur routier, ainsi que l'amélioration des conditions de travail et de la sécurité routière; que les progrès accomplis dans ces domaines doivent être préservés et approfondis, mais qu'il est nécessaire d'assouplir les dispositions dudit règlement sans porter atteinte à leurs objectifs;

considérant que, compte tenu des modifications exposées ci-après, il convient, dans un souci de clarté, de réunir en un texte unique l'ensemble des dispositions applicables en la matière, et, par voie de conséquence, d'abroger le règlement (CEE) n° 543/69; qu'il convient toutefois de maintenir en vigueur pour une période déterminée les exemptions prévues à l'article 4 pour certains véhicules et les dispositions de l'article 15 pour certains transports de voyageurs;

considérant que les dispositions du présent règlement ayant trait aux conditions de travail ne peuvent pas porter atteinte à la compétence des partenaires sociaux de stipuler, notamment dans le cadre de conventions collectives de travail, des dispositions plus favorables aux travailleurs; que, en vue de favoriser le progrès social ou d'améliorer la sécurité routière, chaque État membre doit garder la faculté d'appliquer certaines mesures appropriées;

considérant que, compte tenu de la diminution des effectifs de convoyeurs et de receveurs, il n'est plus nécessaire de réglementer les repos des membres de l'équipage autres que le conducteur;

considérant que le remplacement de la semaine mobile par la semaine fixe est de nature à faciliter l'organisation des travaux des conducteurs et d'améliorer leur contrôle;

considérant qu'il est nécessaire de définir un régime applicable aux transports routiers internationaux en provenance ou à destination d'un pays tiers ou entre deux pays tiers passant en transit sur le territoire d'un État membre; qu'il convient d'appliquer à ces transports les dispositions de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), du 1^{er} juillet 1970; que, dans le cas des véhicules immatriculés dans un État

⁽¹⁾ JO n° 88 du 24.5.1965, p. 1500/65.

⁽²⁾ JO n° C 100 du 12.4.1984, p. 3, et JO n° C 223 du 3.9.1985, p. 5.

⁽³⁾ JO n° C 122 du 20.5.1985, p. 168.

⁽⁴⁾ JO n° C 104 du 25.4.1985, p. 4, et JO n° C 303 du 25.11.1985, p. 29.

⁽⁵⁾ JO n° L 77 du 29.3.1969, p. 49.

⁽⁶⁾ JO n° L 334 du 24.12.1977, p. 1.

▼B

qui n'est pas partie contractante de l'AETR, ces dispositions ne s'appliquent qu'à la partie du trajet qui est effectuée à l'intérieur de la Communauté;

considérant que, la matière de l'AETR relevant du domaine d'application du présent règlement, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question appartient à la Communauté; que les circonstances particulières des négociations relatives à l'AETR justifient cependant, à titre exceptionnel, une procédure selon laquelle les États membres de la Communauté procèdent au dépôt séparé de leurs instruments de ratification ou d'adhésion dans le cadre d'une action concertée, tout en agissant dans l'intérêt et pour le compte de la Communauté;

considérant que, pour garantir dans le trafic intracommunautaire la primauté du droit communautaire, les États membres ont, lors du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, à faire valoir une réserve selon laquelle les transports internationaux effectués entre les États membres ne sont pas à considérer comme des transports internationaux au sens de l'accord;

considérant que les possibilités offertes aux parties contractantes, aux termes mêmes de l'accord, de conclure des conventions bilatérales portant dérogation audit accord, en ce qui concerne le trafic frontalier et le trafic de transit, relèvent en principe de la compétence de la Communauté;

considérant que, si une modification du régime interne de la Communauté dans le domaine concerné exige une modification correspondante de l'accord, les États membres entreprennent une démarche commune pour que cette modification soit apportée dans le cadre de l'accord et suivant la procédure prévue dans celui-ci;

considérant que certains transports peuvent être exclus du champ d'application du présent règlement;

considérant qu'il est souhaitable de compléter et de préciser certaines définitions et de mettre à jour certaines dispositions, notamment en ce qui concerne l'exemption prévue pour certaines catégories de véhicules;

considérant qu'il convient de prévoir des mesures pour l'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de marchandises ou aux transports de voyageurs, en tenant compte également de certaines exigences de formation professionnelle, ainsi que pour l'âge minimal des convoyeurs et receveurs; que, à des fins de formation professionnelle, les États membres doivent avoir la faculté de ramener l'âge minimal des convoyeurs à seize ans révolus;

considérant que, en ce qui concerne les temps de conduite, il convient d'en limiter la durée continue et la durée journalière, sans que cette réglementation puisse porter atteinte aux réglementations nationales qui obligent le conducteur à ne conduire de véhicule qu'aussi longtemps qu'il est en mesure de le faire en toute sécurité;

considérant qu'un allongement de la durée journalière de conduite, allant de pair avec un raccourcissement de la durée de conduite par période de deux semaines, est de nature à faciliter la gestion des entreprises de transport tout en contribuant au progrès social;

considérant que les dispositions concernant les interruptions de conduite devraient être aménagées à cause de l'allongement de la durée journalière de conduite;

considérant que, en ce qui concerne le temps de repos, il convient de fixer les durées minimales et les autres conditions auxquelles les repos journalier et hebdomadaire des conducteurs sont soumis;

considérant que le déroulement des voyages serait facilité si le conducteur avait la possibilité de fractionner son repos journalier, notamment afin de ne pas lui imposer de prendre son repas et choisir son hébergement au même endroit;

▼B

considérant qu'il est bénéfique au progrès social et à la sécurité routière d'allonger les repos hebdomadaires, tout en permettant de raccourcir ces repos à condition que le conducteur puisse compenser, à un endroit de son choix dans un délai donné, les fractions de repos non prises;

considérant que de nombreux transports par route à l'intérieur de la Communauté utilisent le *ferry-boat* ou les chemins de fer sur une partie du parcours; qu'il importe que la réglementation prévoie des dispositions concernant les repos journaliers appropriées à ces transports;

considérant que, pour des raisons de sécurité de la circulation routière, les primes accordées en fonction de la distance parcourue et/ou du tonnage transporté, qui pourraient compromettre la sécurité routière, doivent être interdites;

considérant qu'il est souhaitable de prévoir la possibilité de déroger au présent règlement pour certains transports nationaux ayant des caractéristiques particulières; qu'il convient que, en cas de dérogations, les États membres s'assurent que le niveau de protection sociale et de sécurité routière n'est pas mis en cause;

considérant qu'il est justifié, étant donné la nature particulière des transports de voyageurs, de donner une nouvelle définition à la catégorie des véhicules que les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement dans le domaine des transports nationaux;

considérant que les États membres devraient être habilités, avec l'autorisation de la Commission, à accorder des dérogations au présent règlement dans des circonstances exceptionnelles; que, dans des cas d'urgence, ces dérogations devraient pouvoir être accordées pour un temps limité sans autorisation préalable de la Commission;

considérant que, pour les conducteurs des véhicules affectés à des services réguliers de voyageurs, une copie de l'horaire et un extrait du registre de l'entreprise peuvent se substituer à l'appareil de contrôle; qu'il serait utile, pour l'application du présent règlement et la prévention des abus, de faire délivrer aux conducteurs qui le demandent des extraits de leurs registres de service;

considérant qu'il est souhaitable, dans l'intérêt de l'efficacité des contrôles, que les transports internationaux réguliers de voyageurs, à l'exception de certains services frontaliers, ne soient plus dispensés de l'obligation d'installer et d'utiliser l'appareil de contrôle;

considérant qu'il y a lieu de souligner l'importance et la nécessité du respect du présent règlement par les employeurs et les conducteurs;

considérant qu'il convient que la Commission suive l'évolution de la situation dans les États membres et présente au Conseil et à l'Assemblée un rapport sur l'application du présent règlement tous les deux ans;

considérant que, en vue de l'application et du contrôle du présent règlement, il est utile que les États membres s'accordent mutuellement assistance,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

SECTION PREMIÈRE**Définitions***Article premier*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «transport par route», tout déplacement effectué sur les routes ouvertes à l'usage public, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises;

▼B

- 2) «véhicules», les automobiles, les tracteurs, les remorques et les semi-remorques, tels que ces termes sont définis ci-après:
 - a) «automobile», tout véhicule, pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion, circulant sur la route par ses propres moyens, autre que celui qui se déplace sur rails, et servant normalement au transport de voyageurs ou de marchandises;
 - b) «tracteur», tout véhicule, pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion, circulant sur la route par ses propres moyens, autre que celui qui se déplace sur rails, et conçu spécialement pour tirer, pousser ou actionner des remorques, semi-remorques, outils ou machines;
 - c) «remorque», tout engin de transport destiné à être attelé à une automobile ou à un tracteur;
 - d) «semi-remorque», une remorque sans essieu avant, accouplée de telle manière qu'une partie appréciable du poids de cette remorque et de son chargement soit supportée par le tracteur ou l'automobile;
- 3) «conducteur», toute personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir le conduire le cas échéant;
- 4) «semaines», la période comprise entre 0 heure le lundi et 24 heures le dimanche;
- 5) «repos», toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps;
- 6) «poids maximal autorisé», le poids maximal admissible du véhicule en ordre de marche, charge utile comprise;
- 7) «services réguliers de voyageurs», les transports nationaux et internationaux conformes à la définition figurant à l'article 1^{er} du règlement n° 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1966, concernant l'introduction des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus ⁽¹⁾.

SECTION II

Champ d'application*Article 2*

1. Le présent règlement s'applique aux transports par route visés à l'article 1^{er} point 1 et effectués à l'intérieur de la Communauté.
2. L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) s'applique, à la place des présentes règles, aux transports routiers internationaux:
 - effectués à destination ou en provenance de pays tiers parties à l'accord, ou en transit par ces pays, pour l'ensemble du trajet, par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un de ces pays tiers,
 - effectués en provenance ou à destination d'un pays tiers qui n'est pas partie à l'accord par des véhicules immatriculés dans un de ces pays, pour tout trajet effectué à l'intérieur de la Communauté.

Article 3

La Communauté engagera avec les pays tiers les négociations qui se révéleraient nécessaires pour l'application du présent règlement.

⁽¹⁾ JO n° 147 du 9.8.1966, p. 2688/66.

*Article 4*

Le présent règlement ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de:

- 1) véhicules affectés aux transports de marchandises et dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques ou des semi-remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
- 2) véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
- 3) véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres;
- 4) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure;
- 5) véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre public, ou placés sous le contrôle de ceux-ci;
- 6) véhicules affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio;
- 7) véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
- 8) véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;
- 9) véhicules transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- 10) véhicules spécialisés de dépannage;
- 11) véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- 12) véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés;
- 13) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.

SECTION III

Équipages*Article 5*

1. L'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de marchandises est fixé:
 - a) pour les véhicules, y compris, le cas échéant, les remorques ou les semi-remorques, dont le poids maximal autorisé est inférieur ou égal à 7,5 tonnes, à 18 ans révolus;
 - b) pour les autres véhicules, à:
 - 21 ans révolus
 - ou
 - 18 ans révolus, à condition que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transports de marchandises par route reconnu par un des États membres, conformément à

▼ B

la réglementation communautaire concernant le niveau minimal de formation de conducteurs pour le transport par route.

▼ M1

▼ B

3. L'âge minimal de convoyeurs et des receveurs est fixé à 18 ans révolus.

▼ M1

▼ B

5. Pour les transports nationaux effectués dans un rayon de 50 kilomètres autour du lieu d'exploitation du véhicule, y compris les communes dont le centre se trouve dans ce rayon, chaque État membre peut ramener l'âge minimal des convoyeurs à 16 ans révolus, à conditions que ce soit à des fins de formation professionnelle et dans les limites des dispositions nationales en matière d'emploi.

SECTION IV

Temps de conduite*Article 6*

1. La durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire, dénommée ci-après «période de conduite journalière», ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être portée à 10 heures deux fois par semaine.

Après un maximum de six périodes de conduite journalières, le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire tel que défini à l'article 8 paragraphe 3.

La période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du sixième jour si la durée totale de conduite au cours des six jours ne dépasse pas le maximum correspondant à six périodes de conduite journalières.

Dans le cas des transports internationaux de voyageurs, autres que les services réguliers, les mots «six» et «sixième» figurant aux deuxième et troisième alinéas sont remplacés respectivement par «douze» et «douzième».

Les États membres peuvent étendre l'application de l'alinéa précédent aux transports nationaux de voyageurs sur leur territoire, autres que les services réguliers.

2. La durée totale de conduite ne doit pas dépasser 90 heures par période de deux semaines consécutives.

SECTION V

Interruptions et temps de repos*Article 7*

1. Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.

2. Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent, dans le cas des transports réguliers nationaux de voyageurs, fixer l'interrup-

▼B

tion minimale à 30 minutes après un temps de conduite n'excédant pas 4 heures. Cette dérogation ne peut être accordée qu'aux cas où des interruptions de conduite dépassant 30 minutes risqueraient d'entraver la circulation du trafic en milieu urbain et où il n'est pas possible aux conducteurs d'intercaler une interruption de 15 minutes dans les 4 heures et demie de conduite précédant l'interruption de 30 minutes.

4. Pendant ces interruptions, le conducteur ne peut effectuer d'autres travaux. Aux fins du présent article, le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche, un *ferry-boat* ou un train ne sont pas considérés comme d'«autres travaux»

5. Les interruptions observées au titre du présent article ne peuvent être considérées comme repos journaliers.

Article 8

1. Dans chaque période de 24 heures, le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives, qui pourrait être réduit à un minimum de 9 heures consécutives trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit accordé par compensation avant la fin de la semaine suivante.

Les jours où le repos n'est pas réduit conformément au premier alinéa, il peut être pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de 24 heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins 8 heures consécutives. Dans ce cas, la durée minimale du repos est portée à 12 heures.

2. Pendant chaque période de 30 heures dans laquelle il y a au moins deux conducteurs à bord d'un véhicule, ceux-ci doivent chacun bénéficier d'un repos journalier d'au moins 8 heures consécutives.

3. Au cours de chaque semaine, une des périodes de repos visées aux paragraphes 1 et 2 est portée, à titre de repos hebdomadaire, à un total de 45 heures consécutives. Cette période de repos peut être réduite à un minimum de 36 heures consécutives si elle est prise au point d'attache habituel du véhicule ou au point d'attache du conducteur, ou à un minimum de 24 heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux. Chaque raccourcissement est compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée.

4. Une période de repos hebdomadaire qui commence dans une semaine est se prolonge dans la suivante peut être rattachée à l'une ou à l'autre de ces semaines.

5. Dans le cas des transports de voyageurs auxquels l'article 6 paragraphe 1 quatrième et cinquième alinéas est applicable, une période de repos hebdomadaire peut être reportée à la semaine suivant celle au titre de laquelle le repos est dû et rattachée au repos hebdomadaire de cette deuxième semaine.

6. Tout temps de repos pris en compensation pour la réduction des périodes de repos journaliers et/ou hebdomadaires doit être rattaché à un autre repos d'au moins 8 heures et doit être accordé, à la demande de l'intéressé, au lieu de stationnement du véhicule ou au point d'attache du conducteur.

7. Le repos journalier peut être pris dans un véhicule pour autant qu'il soit équipé d'une couchette et qu'il soit à l'arrêt.

Article 9

Par dérogation à l'article 8 paragraphe 1, au cas où, dans le domaine des transports de marchandises ou de voyageurs, un conducteur accompagne un véhicule transporté par *ferry-boat* ou en train, le repos journalier peut être interrompu une seule fois, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

▼B

- la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du *ferry-boat* ou du train,
- la période entre les deux parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser 1 heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement,
- pendant les deux parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette.

Le repos journalier ainsi interrompu est augmenté de 2 heures.

SECTION VI

Interdiction de certains types de rémunérations*Article 10*

Il est interdit de rémunérer, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire, les conducteurs salariés en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées, à moins que ces rémunérations ne soient pas de nature à compromettre la sécurité routière.

SECTION VII

Dérogations*Article 11*

Chaque État membre peut appliquer des minimaux plus élevés ou des maximaux moins élevés que ceux fixés aux articles 5 à 8. Toutefois, le présent règlement continue de s'appliquer aux conducteurs effectuant des transports internationaux sur des véhicules immatriculés dans un autre État membre.

Article 12

À condition de ne pas compromettre la sécurité routière et afin de lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger au présent règlement dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation sur la feuille d'enregistrement de l'appareil de contrôle ou dans son registre de service.

Article 13

1. Chaque État membre peut accorder des dérogations sur son territoire ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, à toute disposition du présent règlement applicable aux transports effectués au moyen d'un véhicule appartenant à une ou à plusieurs des catégories énumérées ci-après:

- a) véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter 17 personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
- b) véhicules utilisés par les autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels;

▼B

- c) véhicules utilisés pour des transports de marchandises par des entreprises agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, dans un rayon de 50 kilomètres autour de leur point d'attache habituel, y compris le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;
- d) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinées à la consommation humaine;
- e) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et *vice versa*, ou des marchés aux abattoirs locaux;
- f) véhicules utilisés comme boutiques pour la desserte des marchés locaux ou pour des opérations de vente de porte à porte, ou utilisés pour des opérations ambulantes de banque, de change ou d'épargne, l'exercice du culte, des opérations de prêts de livres, disques ou cassettes, des manifestations culturelles ou des expositions, et spécialement équipés à ces fins;
- g) véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, dans un rayon de 50 kilomètres autour de leur point d'attache habituel, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur et que la dérogation ne porte pas gravement atteinte aux objectifs poursuivis par le présent règlement. Les États membres peuvent soumettre cette dérogation à l'obtention d'une autorisation individuelle;
- h) véhicules circulant exclusivement sur des îles dont la superficie ne dépasse pas 2 300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouvertes aux véhicules à moteurs;
- i) véhicules affectés aux transports de marchandises, propulsés par gaz produit sur le véhicule ou par électricité, ou équipés d'un ralentisseur, dans la mesure où ces véhicules, aux termes de la législation de l'État membre d'immatriculation, sont assimilés aux véhicules propulsés par moteur à essence ou *gas oil* dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques ou des semi-remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
- j) véhicules affectés aux cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire;
- k) tracteurs exclusivement affectés à des travaux agricoles et forestiers.

Les États membres informent la Commission des dérogations qu'ils accordent au titre du présent paragraphe.

2. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, déroger à l'application des dispositions du présent règlement pour les transports effectués dans des circonstances exceptionnelles, si de telles dérogations ne portent pas gravement atteinte aux objectifs poursuivis par le présent règlement.

Dans des cas d'urgence, ils peuvent accorder une dérogation temporaire ne dépassant pas trente jours et notifiée immédiatement à la Commission.

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

SECTION VIII

Contrôle et sanctions*Article 14*

1. Dans le cas des transports réguliers de voyageurs:

— nationaux,

▼B

— internationaux, dont les terminaux de la ligne se trouvent dans une distance de 50 kilomètres à vol d'oiseau d'une frontière entre deux États membres, et dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 100 kilomètres,

assujettis au présent règlement, un horaire et un registre de service sont établis par l'entreprise.

2. Le registre doit indiquer, pour chaque conducteur, le nom et le point d'attache, ainsi que l'horaire préalablement fixé pour les différentes périodes de conduite, les autres périodes de travail et les périodes de disponibilité.

3. Le registre doit comprendre toutes les mentions visées au paragraphe 2 pour une période minimale couvrant la semaine en cours ainsi que celle qui la précède et celle qui la suit.

4. Le registre doit être signé par le chef d'entreprise ou par son délégué.

5. Chaque conducteur affecté à un service visé au paragraphe 1 doit être porteur d'un extrait du registre de service et d'une copie de l'horaire de service.

6. L'entreprise conserve le registre de service pendant un an après l'expiration de la période couverte. Elle donne un extrait du registre aux conducteurs intéressés qui en font la demande.

7. Le présent article n'est pas applicable aux conducteurs de véhicules équipés d'un appareil de contrôle utilisé conformément au règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽¹⁾.

Article 15

1. L'entreprise organise le travail des conducteurs de telle manière qu'ils puissent se conformer aux dispositions appropriées du présent règlement ainsi que du règlement (CEE) n° 3821/85.

2. L'entreprise vérifie périodiquement si les deux règlements ont été respectés. Si des infractions sont constatées, l'entreprise prend les mesures nécessaires pour éviter qu'elles se reproduisent.

Article 16

1. La Commission établit tous les deux ans un rapport concernant l'application du présent règlement par les États membres et l'évolution intervenue dans les domaines en question. La Commission transmet le rapport au Conseil et à l'Assemblée dans un délai de treize mois à compter de la date à laquelle prend fin la période de deux ans couverte par le rapport.

2. Afin de permettre à la Commission d'établir le rapport visé au paragraphe 1, les États membres adressent à la Commission, tous les deux ans, les informations nécessaires sous forme d'un compte rendu type. Ces informations doivent parvenir à la Commission au plus tard le 30 septembre suivant la date à laquelle prend fin la période de deux ans couverte par le rapport.

3. La Commission établit le compte rendu type après consultation des États membres.

Article 17

1. Les États membres arrêtent, en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

⁽¹⁾ Voir page 8 du présent Journal officiel.

▼B

Ces dispositions portent, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle ainsi que sur les sanctions applicables en cas d'infraction.

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

3. Dans le cadre de cette assistance mutuelle, les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:

- les infractions au présent règlement commises par les non-résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions,
- les sanctions appliquées par un État membre à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres États membres.

SECTION IX

Dispositions finales*Article 18*

1. Le règlement (CEE) n° 543/69 est abrogé.

Toutefois:

- l'article 4 dudit règlement reste applicable jusqu'au 31 décembre 1989 aux véhicules utilisés par les autorités publiques pour les services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels ainsi qu'aux tracteurs exclusivement affectés aux travaux agricoles et forestiers locaux. Néanmoins, un État membre peut prescrire que le présent règlement s'appliquera auxdits transports nationaux sur son territoire à partir d'une date antérieure,
- l'article 15 dudit règlement reste applicable jusqu'au 31 décembre 1989 aux véhicules et aux conducteurs affectés aux transports internationaux réguliers de voyageurs, dans la mesure où les véhicules effectuant ces services ne sont pas équipés d'un appareil de contrôle utilisé conformément au règlement (CEE) n° 3821/85.

2. Les références au règlement abrogé en vertu du paragraphe 1 doivent s'entendre comme faites au présent règlement.

Article 19

Le présent règlement entre en vigueur le 29 septembre 1986.

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