

I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2020/1054 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 juillet 2020

modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) De bonnes conditions de travail pour les conducteurs et des conditions commerciales équitables pour les entreprises de transport routier sont d'une importance primordiale pour faire en sorte que le secteur du transport routier soit sûr, efficace et socialement responsable afin de garantir la non-discrimination et d'attirer des travailleurs qualifiés. Afin de faciliter ce processus, il est essentiel que les règles sociales de l'Union dans le domaine du transport routier soient claires, proportionnées, adaptées à leur objet, faciles à appliquer et à contrôler, et mises en œuvre de manière efficace et cohérente dans l'ensemble de l'Union.
- (2) À la suite de l'évaluation du caractère effectif et efficace de la mise en œuvre de l'ensemble des règles sociales de l'Union en vigueur dans le domaine du transport routier, et notamment du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾, certaines insuffisances dans la mise en œuvre dudit cadre juridique ont été recensées. L'existence de règles peu claires en ce qui concerne les temps de repos hebdomadaire, les installations de repos et les pauses dans le cadre de la conduite en équipage ainsi que l'absence de règles relatives au retour des conducteurs à leur lieu de résidence, ont conduit à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes dans les États membres. Plusieurs États membres ont récemment adopté des mesures unilatérales qui accroissent encore l'insécurité juridique et l'inégalité de traitement des conducteurs et des transporteurs. Cependant, les durées maximales de conduite par jour et par semaine concourent efficacement à l'amélioration des conditions sociales des conducteurs routiers ainsi que de la sécurité routière en général. Des efforts constants sont nécessaires pour garantir le respect des règles.

⁽¹⁾ JO C 197 du 8.6.2018, p. 45.

⁽²⁾ JO C 176 du 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 4 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel), et position du Conseil en première lecture du 7 avril 2020 (JO C 151 du 6.5.2020, p. 1). Position du Parlement européen du 9 juillet 2020 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

- (3) Afin de promouvoir la sécurité routière, il importe d'encourager les entreprises de transport à adopter une culture de la sécurité qui soit respectée à tous les niveaux. En particulier, pour éviter que soient commises des infractions aux règles en matière de durée de conduite et de temps de repos ou que soit compromise la sécurité routière, il ne devrait pas être permis de lier la rémunération fondée sur le rendement au temps nécessaire pour le transport de voyageurs vers leur lieu de destination ou pour la livraison de marchandises.
- (4) L'évaluation ex post du règlement (CE) n° 561/2006 a confirmé que l'application incohérente et inefficace des règles sociales de l'Union était principalement due au manque de clarté des règles, à l'utilisation inefficace et inégale des outils de contrôle et à l'insuffisance de la coopération administrative entre les États membres.
- (5) Pour améliorer la clarté et la cohérence, il y a lieu de définir l'exclusion de l'utilisation «à des fins non commerciales» d'un véhicule du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006.
- (6) Des règles claires, adaptées, proportionnées et appliquées de manière uniforme sont également cruciales pour atteindre les objectifs stratégiques consistant à améliorer les conditions de travail des conducteurs, et en particulier pour garantir une concurrence loyale et non faussée entre les transporteurs et pour contribuer à la sécurité routière pour tous les usagers de la route.
- (7) Les exigences existantes applicables aux pauses se sont révélées inadaptées et impraticables dans le cadre de la conduite en équipage. Par conséquent, il convient d'adapter l'exigence relative à l'enregistrement des pauses à la spécificité des opérations de transport effectuées dans le cadre de la conduite en équipage, sans compromettre la sécurité du conducteur et la sécurité routière.
- (8) Les conducteurs effectuant un transport international de longue distance de marchandises passent de longues périodes loin de leur lieu de résidence. Les exigences actuelles relatives au repos hebdomadaire normal peuvent prolonger inutilement ces périodes. Il est donc souhaitable d'adapter les dispositions relatives aux temps de repos hebdomadaires normaux de manière à ce qu'il soit plus facile pour les conducteurs d'effectuer des opérations de transport international dans le respect des règles et d'atteindre leur lieu de résidence pour leur temps repos hebdomadaire normal, et à ce que tous les temps de repos hebdomadaires réduits fassent l'objet d'une compensation intégrale. Étant donné les différences existant entre le transport de voyageurs et le transport de marchandises, cette possibilité ne devrait pas s'appliquer aux conducteurs effectuant un transport de voyageurs.
- (9) Toute flexibilité dans la programmation des temps de repos des conducteurs devrait être transparente et prévisible pour les conducteurs et ne devrait en aucun cas compromettre la sécurité routière par une augmentation de leur niveau de fatigue, ni entraîner une détérioration de leurs conditions de travail. Cette souplesse ne devrait donc pas modifier le temps de travail actuel du conducteur ou la durée de conduite maximale fixée pour deux semaines et devrait faire l'objet de règles plus strictes en matière de compensation de la réduction des temps de repos.
- (10) Afin d'assurer que cette flexibilité ne fait pas l'objet d'un usage abusif, il est essentiel de définir clairement son champ d'application mais également de prévoir des contrôles appropriés. Ce champ d'application devrait donc être limité aux conducteurs qui passent leurs temps de repos hebdomadaires réduits pendant la période de référence en dehors des États membres de l'entreprise et en dehors du pays du lieu de résidence du conducteur. Ce contrôle peut s'effectuer en consultant les enregistrements du tachygraphe sur la route et dans les locaux des entreprises de transport, étant donné qu'ils contiennent le lieu du début et de la fin du temps de repos et des informations relatives à chaque conducteur.
- (11) Afin de garantir un réel contrôle de l'application des règles, il est indispensable que les autorités compétentes soient en mesure, lors des contrôles routiers, de s'assurer que les durées de conduite et les temps de repos de la journée en cours et des cinquante-six jours précédents ont été correctement respectés.
- (12) Le progrès rapide de la technologie se traduit par l'automatisation progressive des systèmes de conduite qui nécessitent moins ou pas d'apport direct du conducteur. Pour faire face à ces changements, il peut s'avérer nécessaire d'adapter la législation actuelle, y compris les règles en matière de temps de conduite et de repos, afin de garantir la sécurité routière et des conditions de concurrence équitables et d'améliorer les conditions de travail, tout en permettant à l'Union de faire émerger des technologies et pratiques innovantes d'avant-garde. Par conséquent, la Commission devrait soumettre un rapport d'évaluation sur l'utilisation des systèmes de conduite autonome dans les États membres, notamment sur les avantages liés aux technologies de la conduite autonome. Ce rapport devrait être accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.
- (13) Afin de promouvoir le progrès social, il convient de préciser le lieu où les temps de repos hebdomadaires peuvent être pris en veillant à ce que les conducteurs bénéficient de conditions de repos adéquates. La qualité du lieu d'hébergement est particulièrement importante pendant les temps de repos hebdomadaires normaux, que les conducteurs devraient passer en dehors de la cabine du véhicule dans un lieu d'hébergement adapté, aux frais de l'entreprise de transport en tant qu'employeur. Afin d'assurer de bonnes conditions de travail et la sécurité des conducteurs, il convient de préciser l'exigence que les conducteurs disposent d'un lieu d'hébergement de qualité adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes pour leurs temps de repos hebdomadaires normaux si ce repos n'est pas pris à leur lieu de résidence.

- (14) Il est également nécessaire de prévoir que les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de façon que le temps passé loin de leur lieu de résidence ne soit pas excessivement long et que les conducteurs puissent bénéficier de longs temps de repos en compensation de temps de repos hebdomadaires réduits. L'organisation du retour devrait permettre aux conducteurs de rejoindre un centre opérationnel de l'entreprise de transport dans son État membre d'établissement ou leur lieu de résidence et d'être libres de choisir où passer leur temps de repos. Afin de démontrer qu'elle remplit ses obligations en ce qui concerne l'organisation du retour normal, l'entreprise de transport devrait être en mesure d'utiliser les enregistrements du tachygraphe, les registres de service des conducteurs ou d'autres documents. Ces éléments de preuve devraient être disponibles dans les locaux des entreprises de transport pour présentation sur demande des autorités de contrôle.
- (15) Étant donné que les temps de repos hebdomadaires normaux et les temps de repos plus longs ne peuvent être pris dans le véhicule ou dans une aire de stationnement mais uniquement dans un lieu d'hébergement approprié, qui peut être adjacent à une aire de stationnement, il est de la plus haute importance de permettre aux conducteurs de localiser des aires de stationnement sûres et sécurisées offrant des niveaux de sécurité appropriés et des installations adéquates. La Commission a déjà étudié comment encourager l'aménagement d'aires de stationnement de haute qualité, y compris les exigences minimales requises. La Commission devrait dès lors élaborer des normes applicables à des aires de stationnement sûres et sécurisées. Ces normes devraient contribuer à favoriser la création d'aires de stationnement de haute qualité. Les normes peuvent être révisées afin de permettre un meilleur accès aux carburants de substitution, conformément aux politiques d'aménagement de ces infrastructures. Il est également important que les aires de stationnement soient maintenues exemptes de glace et de neige.
- (16) La sécurité et la sûreté des aires de stationnement devraient faire l'objet de procédures d'audit leur permettant d'être certifiées conformément aux normes de l'Union. Ces procédures d'audit devraient également garantir que les aires de stationnement continuent de respecter ces normes. La Commission devrait donc être chargée d'établir une procédure de certification pour l'aménagement d'aires de stationnement sûres et sécurisées dans l'Union.
- (17) Dans l'intérêt de la sécurité routière et de l'application de la loi, il est souhaitable que tous les conducteurs soient pleinement conscients des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos, ainsi que des risques entraînés par la fatigue. À cet égard, il est important de disposer d'informations facilement accessibles sur les installations de repos disponibles. Par conséquent, il convient que la Commission fournisse des informations sur les aires de stationnement sûres et sécurisées grâce à un site internet convivial. Ces informations devraient être tenues à jour.
- (18) Afin d'assurer le maintien de la sécurité et de la sûreté des aires de stationnement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement de normes relatives au niveau de service dans les aires de stationnement sûres et sécurisées ainsi que les procédures de certification pour la sécurité et la sûreté des aires de stationnement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁽⁵⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (19) Les orientations révisées pour le développement du RTE-T établies par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil⁽⁶⁾ prévoient l'aménagement d'aires de stationnement environ tous les 100 km sur les autoroutes afin de mettre à la disposition des usagers commerciaux des zones de stationnement présentant un niveau de sécurité et de sûreté adéquat. Afin d'accélérer et de promouvoir la construction d'infrastructures de stationnement adéquates, il est important que des possibilités suffisantes de cofinancement par l'Union soient disponibles, conformément aux actes juridiques de l'Union, actuels et futurs, établissant les conditions de ce soutien financier.
- (20) De nombreux transports par route à l'intérieur de l'Union comportent un trajet en ferry ou en train. Il convient donc de définir des dispositions claires et appropriées en ce qui concerne les temps de repos et les pauses dans ce type de trajet.

⁽⁵⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽⁶⁾ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

- (21) Les conducteurs sont parfois confrontés à des circonstances imprévisibles qui font qu'il leur est impossible d'atteindre la destination souhaitée pour le temps de repos hebdomadaire sans enfreindre les règles de l'Union. Il est souhaitable de permettre aux conducteurs de faire face plus facilement à de telles circonstances et d'atteindre la destination prévue pour un temps de repos hebdomadaire. Ces circonstances exceptionnelles sont des situations qui surviennent de manière soudaine, qui sont inévitables et imprévisibles, et qui rendent inopinément impossible d'appliquer dans leur intégralité les dispositions du présent règlement pour une courte période. Par conséquent, ces circonstances ne devraient pas être avancées de manière systématique pour éviter de se conformer au présent règlement. En vue de la vérification de l'application correcte de la réglementation, le conducteur devrait documenter ces circonstances exceptionnelles ayant conduit à déroger aux règles. En outre, il convient de prévoir une disposition garantissant que la durée de conduite ne soit pas excessive.
- (22) Afin de réduire et d'empêcher les divergences entre les pratiques en matière de contrôle de l'application et de renforcer encore le caractère effectif et efficace du contrôle transfrontière, il est essentiel d'établir des règles claires en matière de coopération administrative régulière entre États membres.
- (23) Les États membres devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre effective, proportionnée et dissuasive des règles nationales concernant les sanctions applicables en cas de non-respect des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾. Il est important de garantir aux professionnels un accès aisé aux informations sur les sanctions applicables dans chaque État membre. L'Autorité européenne du travail, instituée par le règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾, pourrait faciliter cet accès par la mise à disposition des informations, dans toutes les langues officielles de l'Union, par l'intermédiaire du site internet unique pour toute l'Union, faisant office de portail unique d'accès aux sources d'informations et services au niveau de l'Union et au niveau national, établi par le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁹⁾.
- (24) En vue d'assurer des conditions uniformes d'application du règlement (CE) n° 561/2006, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission afin de clarifier l'une quelconque des dispositions dudit règlement et d'établir des approches communes en ce qui concerne leur application et le contrôle de celle-ci. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾.
- (25) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du règlement (UE) n° 165/2014, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin d'arrêter des dispositions détaillées pour l'application uniforme de l'obligation d'enregistrer et de conserver les données relatives à tout franchissement de frontières par le véhicule et aux activités ainsi que des dispositions détaillées nécessaires à l'application uniforme des dispositions relatives aux exigences et aux fonctions concernant les données, et pour l'installation de tachygraphes. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011.
- (26) Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, il convient d'exploiter pleinement les systèmes tachygraphiques actuels et intelligents et de rendre obligatoires les tachygraphes intelligents également pour les véhicules utilitaires légers qui sont au-dessus d'un certain poids et qui font du transport international pour compte d'autrui. Par conséquent, les fonctions du tachygraphe devraient être améliorées afin de permettre une localisation plus précise.
- (27) L'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, la rapidité de l'évolution des nouvelles technologies, la numérisation dans l'ensemble de l'économie de l'Union et la nécessité d'avoir des conditions de concurrence équitables pour les entreprises du secteur du transport routier international rendent nécessaire le raccourcissement de la période de transition pour l'installation du tachygraphe intelligent dans les véhicules immatriculés. Les tachygraphes intelligents contribueront à simplifier les contrôles et, partant, à faciliter le travail des autorités nationales.

⁽⁷⁾ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

⁽⁸⁾ Règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 instituant l'Autorité européenne du travail, modifiant les règlements (CE) n° 883/2004, (UE) n° 492/2011 et (UE) 2016/589, et abrogeant la décision (UE) 2016/344 (JO L 186 du 11.7.2019, p. 21).

⁽⁹⁾ Règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil du 2 octobre 2018 établissant un portail numérique unique pour donner accès à des informations, à des procédures et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (28) Afin que les conducteurs, les transporteurs et les autorités de contrôle puissent bénéficier au plus tôt des avantages offerts par les tachygraphes intelligents, notamment l'enregistrement automatique des franchissements de frontières, il convient d'équiper le parc de véhicules existant de tels dispositifs dans un délai approprié après l'entrée en vigueur des dispositions techniques détaillées. Une telle période assurera un temps de préparation suffisant.
- (29) Dans les véhicules non équipés de tachygraphes intelligents, le franchissement de la frontière d'un État membre devrait être enregistré dans le tachygraphe au point d'arrêt le plus proche possible à la frontière ou après celle-ci.
- (30) L'enregistrement des activités sur le tachygraphe représente une part importante du travail des conducteurs. Par conséquent, il est essentiel que les conducteurs disposent d'une formation appropriée sur la manière d'utiliser les nouvelles fonctions des tachygraphes qui apparaissent sur le marché. En tant qu'employeurs, les coûts liés à cette formation devraient être à la charge des entreprises de transport.
- (31) Les agents de contrôle vérifiant le respect de la législation pertinente de l'Union dans le domaine du transport sur route sont confrontés à des difficultés dues à la diversité des tachygraphes utilisés et à l'évolution rapide des techniques de manipulation sophistiquées. Cela est d'autant plus vrai lorsque les contrôles sont effectués sur la route. Il est dès lors essentiel que les agents de contrôle reçoivent une formation appropriée pour faire en sorte qu'ils soient parfaitement au fait des dernières évolutions technologiques et des techniques de manipulation.
- (32) Pour réduire la charge pesant sur les entreprises de transport et les autorités de contrôle lorsqu'un agent de contrôle retire le scellement d'un tachygraphe à des fins de contrôle, il convient que le remplacement du scellement par l'agent de contrôle soit autorisé dans certaines circonstances bien documentées.
- (33) Compte tenu de l'évolution constante des technologies, la Commission étudie la possibilité de mettre au point de nouvelles solutions techniques offrant les mêmes avantages et la même sécurité que celles offertes par le tachygraphe intelligent, moyennant des coûts associés égaux ou moins élevés.
- (34) Il importe que les entreprises de transport établies dans des pays tiers soient soumises à des règles équivalentes aux règles de l'Union lorsqu'elles effectuent des opérations de transport routier sur le territoire de l'Union. La Commission devrait évaluer l'application de ce principe au niveau de l'Union et proposer des solutions adéquates à négocier dans le cadre de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.
- (35) Le transport de marchandises est différent du transport de personnes. Dès lors, la Commission devrait examiner l'opportunité de proposer des règles plus appropriées pour le transport de voyageurs, notamment en ce qui concerne les services occasionnels, tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 4), du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾.
- (36) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'amélioration de la sécurité routière et des conditions de travail des conducteurs au sein de l'Union à travers l'harmonisation des règles sur les durées de conduite, les pauses et les périodes de repos dans le transport routier et l'harmonisation des règles sur l'utilisation et la mise en place des tachygraphes, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leur nature, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (37) Il y a donc lieu de modifier les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 561/2006 est modifié comme suit:

1) À l'article 2, paragraphe 1, le point suivant est inséré:

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

⁽¹¹⁾ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point aa) est remplacé par le texte suivant:

«aa) véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour:

i) le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions; ou

ii) le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale,

uniquement dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise de transport et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur et que le transport ne soit pas effectué pour le compte d'autrui;»

b) le point suivant est inséré:

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

3) À l'article 4, le point suivant est ajouté:

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

4) À l'article 6, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Un conducteur enregistre comme autre tâche tout temps tel qu'il est défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre tout temps de disponibilité, tel qu'il est défini à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, conformément à l'article 34, paragraphe 5, point b) iii), du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*). Cet enregistrement est effectué manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.

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

5) À l'article 7, l'alinéa suivant est ajouté:

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

6) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

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

a) deux temps de repos hebdomadaires normaux; ou

- b) un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures.

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

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

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

- b) le paragraphe suivant est inséré:

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

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

- c) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

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

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

- d) le paragraphe suivant est inséré:

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

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

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

- e) le paragraphe suivant est ajouté:

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

- 7) L'article suivant est ajouté:

«Article 8 bis

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

— détection et prévention des intrusions,

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

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

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

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

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

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

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

8) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

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

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

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une cabine couchette ou à une couchette.»

9) L'article suivant est inséré:

«Article 9 bis

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

10) À l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue, de la rapidité de la livraison et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.»

11) À l'article 12, les alinéas suivants sont ajoutés:

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

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

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

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

12) À l'article 13, le paragraphe 1 est modifié comme suit:

a) le point e) est remplacé par le texte suivant:

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

b) les points suivants sont ajoutés:

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

r) véhicules utilisés pour la livraison de béton prêt à l'emploi.»

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

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

14) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

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

15) À l'article 16, paragraphe 3, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) contient toutes les données indiquées au paragraphe 2 pour au moins le jour du contrôle et les cinquante-six jours précédents; ces données doivent être mises à jour à intervalles réguliers dont la durée n'excède pas un mois;».

16) À l'article 19, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

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

17) L'article 22 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

b) au paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

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

c) les paragraphes suivants sont insérés:

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

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

18) L'article suivant est inséré:

«Article 23 bis

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

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

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

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

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

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

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

(*) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.»

19) À l'article 24, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

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

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

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

20) À l'article 25, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

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

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

Article 2

Le règlement (UE) n° 165/2014 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 1^{er}, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement fixe les obligations et les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation, aux essais et au contrôle des tachygraphes utilisés dans le domaine des transports routiers afin de vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006, des règlements (CE) n° 1071/2009 (*), (CE) n° 1072/2009 (**), (CE) n° 1073/2009 (***) du Parlement européen et du Conseil, et de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil (****), des directives 92/6/CEE (*****) et 92/106/CEE (*****) du Conseil et, en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le domaine du transport routier, des directives 96/71/CE (*****), 2014/67/UE (******) et (UE) 2020/1057 (******) du Parlement européen et du Conseil.

(*) Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

(**) Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

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

(****) 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 (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

(*****) Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27).

(******) Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

(******) Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 18 du 21.1.1997, p. 1).

(******) Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur ("règlement IMI") (JO L 159 du 28.5.2014, p. 11).

(******) Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO L 249 du 31.7.2020, p. 49).»

- 2) À l'article 3, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Au plus tard trois ans après la fin de l'année de l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, deuxième alinéa, les catégories de véhicules suivantes circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation sont équipées d'un tachygraphe intelligent conformément aux articles 8, 9 et 10 du présent règlement:

- a) les véhicules équipés d'un tachygraphe analogique;
- b) les véhicules équipés d'un tachygraphe numérique conforme aux spécifications énoncées à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 applicables jusqu'au 30 septembre 2011;
- c) les véhicules équipés d'un tachygraphe numérique conforme aux spécifications énoncées à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 applicables à partir du 1^{er} octobre 2011; et
- d) les véhicules équipés d'un tachygraphe numérique conforme aux spécifications énoncées à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 applicables à partir du 1^{er} octobre 2012.

4bis. Au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, deuxième alinéa, les véhicules équipés d'un tachygraphe intelligent conforme aux spécifications énoncées à l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission (*) circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation sont équipés d'un tachygraphe intelligent conformément aux articles 8, 9 et 10 du présent règlement.

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

3) À l'article 4, paragraphe 2, après le quatrième tiret, le tiret suivant est inséré:

«— disposent d'une capacité de mémoire suffisante pour stocker toutes les informations requises en vertu du présent règlement;».

4) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Protection des données

1. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées dans le cadre du présent règlement aux seules fins de contrôler le respect dudit règlement et des règlements (CE) n° 561/2006, (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009, (CE) n° 1073/2009, des directives 2002/15/CE, 92/6/CEE et 92/106/CEE et, en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier, des directives 96/71/CE, 2014/67/UE et (UE) 2020/1057.

2. Les États membres s'assurent, en particulier, que les données à caractère personnel sont protégées à l'égard des utilisations autres que celles qui sont strictement liées aux actes juridiques de l'Union visés au paragraphe 1, en ce qui concerne:

- a) l'utilisation d'un système global de navigation par satellite pour l'enregistrement des données de localisation visées à l'article 8;
- b) l'utilisation de la communication à distance à des fins de contrôle visée à l'article 9, l'utilisation d'un tachygraphe doté d'une interface au sens de l'article 10, l'échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur visé à l'article 31, et notamment tout échange transfrontière de telles données avec des pays tiers; et
- c) la conservation des enregistrements par les entreprises de transport visée à l'article 33.

3. Les tachygraphes numériques sont conçus de manière à garantir le respect de la vie privée. Seules les données nécessaires aux fins visées au paragraphe 1 sont traitées.

4. Les propriétaires de véhicules, les entreprises de transport et toute autre entité concernée se conforment, le cas échéant, aux dispositions pertinentes concernant la protection des données à caractère personnel.»

5) À l'article 8, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour faciliter la vérification du respect de la législation applicable, la position du véhicule est enregistrée automatiquement aux points suivants, ou au point le plus proche des lieux où le signal satellite est disponible:

- le lieu où commence la période de travail journalière;
- chaque fois que le véhicule franchit la frontière d'un État membre;
- chaque fois que le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement;
- toutes les trois heures de temps de conduite accumulé; et
- le lieu où finit la période de travail journalière.

Afin de faciliter le contrôle du respect par les autorités de contrôle, le tachygraphe intelligent mentionne également si le véhicule a servi au transport de marchandises ou de voyageurs, comme l'exige le règlement (CE) n° 561/2006.

À ces fins, les véhicules immatriculés pour la première fois trente-six mois après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, premier alinéa, sont équipés d'un tachygraphe connecté à un service de positionnement s'appuyant sur un système de navigation par satellite.

Cependant, l'enregistrement du franchissement de frontière et d'autres activités visées au premier alinéa, deuxième et troisième tirets, et au deuxième alinéa s'applique aux véhicules qui ont été immatriculés dans un État membre pour la première fois plus de deux ans après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, deuxième alinéa, sans préjudice de l'obligation de mettre ultérieurement en conformité certains véhicules conformément à l'article 3, paragraphe 4.»

6) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Trois ans après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, deuxième alinéa, les États membres équipent, dans une mesure appropriée, leurs autorités chargées du contrôle du dispositif de détection précoce à distance nécessaire pour permettre la communication des données visée au présent article, compte tenu de leurs exigences et stratégies spécifiques de mise en œuvre. Avant cela, les États membres peuvent décider s'ils équipent leurs autorités chargées du contrôle dudit dispositif de détection précoce à distance.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La communication visée au paragraphe 1 est établie avec le tachygraphe uniquement sur demande émise par l'équipement des autorités chargées du contrôle. Elle est sécurisée afin de garantir l'intégrité des données et l'authentification des équipements d'enregistrement et de contrôle. L'accès aux données communiquées est limité aux autorités de contrôle autorisées à contrôler les infractions aux actes juridiques de l'Union visés à l'article 7, paragraphe 1, et au présent règlement, et aux ateliers dans la mesure où cela est nécessaire à la vérification du bon fonctionnement du tachygraphe.»;

c) au paragraphe 4, le tiret suivant est ajouté:

«— dépassement de la durée maximale de conduite.»

7) À l'article 10, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les tachygraphes des véhicules immatriculés pour la première fois dans un État membre plus de deux ans après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11, deuxième alinéa, sont équipés de l'interface visée au premier alinéa.»

8) L'article 11 est modifié comme suit:

a) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Afin de faire en sorte que les tachygraphes intelligents soient conformes aux principes et aux exigences énoncés dans le présent règlement, la Commission arrête, aux moyens d'actes d'exécution, les dispositions détaillées qui sont nécessaires pour assurer l'application uniforme des articles 8, 9 et 10, à l'exclusion de toute disposition prévoyant l'enregistrement de données supplémentaires par le tachygraphe.

Au plus tard le 21 août 2021, la Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées pour l'application uniforme de l'obligation d'enregistrer et de conserver les données relatives à tout franchissement de frontières par le véhicule et aux activités visés à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième et troisième tirets, et à l'article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa.

Au plus tard le 21 février 2022 la Commission adopte des actes d'exécution établissant les dispositions détaillées nécessaires pour l'application uniforme des règles relatives aux exigences et aux fonctions relatives aux données, y compris les articles 8, 9 et 10 du présent règlement, et à l'installation de tachygraphes pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, point aa), du règlement (CE) n° 561/2006.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 3.»;

b) au deuxième alinéa, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Les dispositions détaillées visées aux premier, deuxième et troisième alinéas du présent article.»

9) À l'article 22, paragraphe 5, les troisième et quatrième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Les scelllements enlevés ou brisés sont remplacés par un installateur ou un atelier agréé dans un délai raisonnable et au plus tard dans les sept jours suivant leur retrait ou leur casse. Lorsque les scelllements ont été enlevés ou brisés à des fins de contrôle, ils peuvent être remplacés sans retard injustifié par un agent de contrôle équipé d'un matériel de scellement et d'une marque particulière unique.

Lorsqu'un agent de contrôle enlève un scellement, la carte de contrôleur est insérée dans le tachygraphe à partir du moment où le scellement est enlevé jusqu'à ce que l'inspection soit terminée, y compris en cas de placement d'un nouveau scellement. L'agent de contrôle établit une déclaration écrite comportant au minimum les informations suivantes:

- le numéro d'identification du véhicule;
- le nom de l'agent;
- l'autorité de contrôle et l'État membre;
- le numéro de la carte de contrôleur;
- le numéro du scellement enlevé;
- la date et l'heure du retrait du scellement;
- le numéro du nouveau scellement, lorsque l'agent de contrôle a placé un nouveau scellement.

Avant le remplacement d'un scellement, une vérification et un étalonnage du tachygraphe sont réalisés par un atelier agréé, sauf lorsque le scellement a été enlevé ou brisé à des fins de contrôle et remplacé par un agent de contrôle.»

10) À l'article 26, le paragraphe suivant est inséré:

«7bis. Les autorités compétentes de l'État membre de délivrance peuvent imposer à un conducteur de remplacer la carte de conducteur par une nouvelle carte si cela est nécessaire pour répondre aux spécifications techniques pertinentes.»

11) L'article 34 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:


«1. Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou les cartes de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé ou ne soit nécessaire pour introduire le symbole du pays après le franchissement d'une frontière. Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.»

b) au paragraphe 5, le point b) est modifié comme suit:

i) le point iv) est remplacé par le texte suivant:

«iv) sous le signe : les pauses, repos, congés annuels ou congés de maladie;»

ii) le point suivant est ajouté:

«v) sous le signe "ferry/train": en plus du signe : le temps de repos passé à bord d'un ferry ou d'un train, tel que l'exige l'article 9 du règlement (CE) n° 561/2006.»

c) au paragraphe 6, le point suivant est ajouté:

«f) le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière. Le conducteur introduit également le symbole du pays où il entre après avoir franchi la frontière d'un État membre au début de son premier arrêt dans ledit État membre. Ce premier arrêt s'effectue au point d'arrêt le plus proche possible à la frontière ou après celle-ci. Lorsque le franchissement de la frontière d'un État membre intervient à bord d'un ferry ou d'un train, le conducteur introduit le symbole du pays dans le port ou dans la gare d'arrivée.»

d) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Le conducteur introduit dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière.

À partir du 2 février 2022, le conducteur introduit également le symbole du pays où il entre après avoir franchi la frontière d'un État membre au début de son premier arrêt dans ledit État membre. Ce premier arrêt s'effectue au point d'arrêt le plus proche possible à la frontière ou après celle-ci. Lorsque le franchissement de la frontière d'un État membre intervient à bord d'un ferry ou d'un train, le conducteur introduit le symbole du pays dans le port ou dans la gare d'arrivée.

Les États membres peuvent imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur leur territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que ces États membres aient notifié lesdites spécifications géographiques détaillées à la Commission avant le 1^{er} avril 1998.

Le premier conducteur n'est pas tenu d'introduire les informations visées au premier alinéa si le tachygraphe enregistre automatiquement les données de localisation conformément à l'article 8.»

12) L'article 36 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) le point i) est remplacé par le texte suivant:

«i) les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et des cinquante-six jours précédents;»;

ii) le point iii) est remplacé par le texte suivant:

«iii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les cinquante-six jours précédents.»;

b) au paragraphe 2, le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les cinquante-six jours précédents.».

Article 3

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

Toutefois, l'article 1^{er}, point 15), et l'article 2, point 12), sont applicables à partir du 31 décembre 2024.

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

Fait à Bruxelles, le 15 juillet 2020.

Par le Parlement européen

Le président

D.M. SASSOLI

Par le Conseil

La présidente

J. KLOECKNER