

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

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

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,vu l'avis du Contrôleur européen de la protection des données ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La réalisation d'un marché intérieur du transport par route avec des conditions loyales de concurrence exige l'application uniforme de règles communes concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route (ci-après «profession de transporteur par route»). Ces règles communes contribueront à atteindre un niveau plus élevé de qualification professionnelle pour les transporteurs par route, à rationaliser le marché, à augmenter la qualité du service, dans l'intérêt des transporteurs par route, de leurs clients et de l'économie dans son ensemble, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière. Elles favoriseront aussi l'exercice effectif du droit d'établissement des transporteurs par route.
- (2) La directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux ⁽⁴⁾ établit les conditions minimales régissant l'accès à la profession de transporteur par route et la reconnaissance mutuelle des documents

requis à cet égard. Toutefois, l'expérience, une analyse d'impact et diverses études réalisées en la matière montrent que ladite directive est appliquée de façon disparate par les États membres. Cette disparité a plusieurs conséquences négatives, notamment une distorsion de la concurrence, un manque de transparence du marché et de contrôle uniforme, ainsi que le risque que des entreprises employant du personnel à faible niveau de qualification professionnelle puissent être négligentes en ce qui concerne les règles de sécurité routière et les règles sociales, ou moins respectueuses de celles-ci, ce qui peut nuire à l'image du secteur.

- (3) Ces conséquences sont d'autant plus négatives qu'elles sont susceptibles de perturber le bon fonctionnement du marché intérieur des transports par route, le marché des transports internationaux de marchandises et de certaines opérations de cabotage étant accessible aux entreprises de toute la Communauté. La seule condition imposée à ces dernières est d'être titulaires d'une licence communautaire, qu'elles peuvent obtenir si elles remplissent les conditions d'accès à la profession de transporteur par route établies par le 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 ⁽⁵⁾ et le 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 ⁽⁶⁾.
- (4) Il convient donc de moderniser les règles existantes concernant l'accès à la profession de transporteur par route afin d'en assurer une application plus homogène et effective. Puisque le respect de ces règles constitue la principale condition régissant l'accès au marché communautaire et que les règlements sont les instruments communautaires applicables dans le domaine de l'accès au marché, un règlement paraît être l'instrument le plus approprié pour régir l'accès à la profession de transporteur par route.
- (5) Il convient de permettre aux États membres d'adapter les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité, afin de tenir compte des caractéristiques et contraintes particulières de ces régions. Toutefois, les entreprises établies dans ces régions qui ne respectent les conditions pour exercer la profession de transporteur par route que grâce à cette adaptation ne devraient pas être autorisées à obtenir une licence communautaire. L'adaptation des conditions à remplir pour exercer la profession de transporteur par route ne devrait pas

⁽¹⁾ JO C 151 du 17.6.2008, p. 16.⁽²⁾ JO C 14 du 19.1.2008, p. 1.⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 21 mai 2008 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 9 janvier 2009 (JO C 62 E du 17.3.2009, p. 1), position du Parlement européen du 23 avril 2009 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 24 septembre 2009.⁽⁴⁾ JO L 124 du 23.5.1996, p. 1.⁽⁵⁾ Voir page 72 du présent Journal officiel.⁽⁶⁾ Voir page 88 du présent Journal officiel.

- empêcher les entreprises qui auraient eu accès à la profession de transporteur routier et respectant les conditions générales fixées par le présent règlement d'exercer des activités de transport dans les régions ultrapériphériques.
- (6) Dans un souci de concurrence loyale, les règles communes qui régissent l'exercice de la profession de transporteur par route devraient s'appliquer aussi largement que possible à toutes les entreprises. Il n'est, toutefois, pas nécessaire d'inclure dans le champ d'application du présent règlement les entreprises qui effectuent uniquement des transports ayant une très faible incidence sur le marché des transports.
- (7) C'est à l'État membre d'établissement qu'il devrait incomber de vérifier qu'une entreprise remplit à tout moment les conditions prévues par le présent règlement pour que les autorités compétentes de cet État membre puissent décider, le cas échéant, de suspendre ou de retirer les autorisations qui permettent à cette entreprise d'opérer sur le marché. Le respect et un contrôle fiable des conditions régissant l'accès à la profession de transporteur par route présupposent que les entreprises soient établies de façon stable et effective.
- (8) Il convient que les personnes physiques qui ont l'honorabilité et la capacité professionnelle requises soient clairement identifiées et désignées auprès des autorités compétentes. Ces personnes (ci-après «gestionnaires de transport») devraient résider dans un État membre et assurer la gestion effective et permanente des activités de transport des entreprises de transport par route. Il y a, dès lors, lieu de préciser dans quelles conditions une personne est réputée assurer la gestion effective et permanente des activités de transport d'une entreprise.
- (9) L'honorabilité d'un gestionnaire de transports exige qu'il n'ait pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ou qu'on ne lui ait pas infligé de sanction pour avoir gravement enfreint, notamment, les réglementations communautaires dans le domaine du transport par route. Une condamnation prononcée à l'encontre d'un gestionnaire de transport ou d'une entreprise de transport par route ou une peine infligée à ces derniers dans un ou plusieurs États membres pour les infractions les plus graves aux réglementations communautaires devraient aboutir à la perte d'honorabilité pour autant que l'autorité compétente se soit assurée qu'une procédure d'enquête dûment clôturée et documentée a précédé sa décision définitive, dans le respect des droits procéduraires essentiels, et que les droits de recours appropriés ont été observés.
- (10) Il est nécessaire que les entreprises de transport par route disposent d'une capacité financière minimale pour assurer leur démarrage correct et une bonne gestion. Une garantie bancaire ou une assurance en responsabilité professionnelle peuvent constituer pour les entreprises une méthode simple et présentant un bon rapport coût/efficacité d'apporter la preuve qu'elles disposent de cette capacité financière.
- (11) Un niveau élevé de qualification professionnelle devrait permettre d'augmenter l'efficacité socioéconomique du secteur du transport par route. Il convient par conséquent que les candidats à la fonction de gestionnaire de transport possèdent des connaissances professionnelles de qualité. Pour assurer une meilleure homogénéité des conditions d'examen et favoriser un niveau élevé de formation, il y a lieu de prévoir que les États membres peuvent habiliter, selon des critères qu'il leur appartient de définir, les centres d'examen et de formation. Les gestionnaires de transport devraient avoir les connaissances nécessaires pour diriger des opérations de transport tant nationales qu'internationales. La liste des matières dont la connaissance est exigée pour obtenir une attestation de capacité professionnelle et les modalités d'organisation des examens étant susceptibles d'évoluer avec le progrès technique, il faudrait prévoir de les mettre à jour. Les États membres devraient avoir la possibilité de dispenser des examens les personnes qui peuvent apporter la preuve d'une certaine expérience continue en matière de gestion d'activités de transport.
- (12) Une concurrence loyale et un transport par route pleinement respectueux des règles requièrent que les États membres assurent un niveau homogène de surveillance. Les autorités nationales chargées de surveiller les entreprises et la validité de leurs autorisations ont à cet égard un rôle crucial à jouer et il convient de veiller à ce qu'elles prennent, le cas échéant, les mesures adéquates, notamment, dans les cas les plus graves, en suspendant ou en retirant les autorisations, ou en déclarant inaptes les gestionnaires de transport qui ont commis des négligences à plusieurs reprises ou qui sont de mauvaise foi. Ces mesures commandent une évaluation préalable appropriée selon le principe de proportionnalité. Une entreprise devrait toutefois être avertie au préalable et disposer d'un délai raisonnable pour régulariser sa situation avant d'encourir de telles sanctions.
- (13) Une coopération administrative mieux organisée entre États membres améliorerait l'efficacité de la surveillance des entreprises opérant dans plusieurs États membres et réduirait les coûts administratifs à l'avenir. Dans le respect des règles communautaires relatives à la protection des données à caractère personnel, des registres électroniques d'entreprises interconnectés au niveau européen faciliteraient cette coopération et réduiraient le coût inhérent aux contrôles tant pour les entreprises que pour les administrations. Des registres nationaux existent déjà dans plusieurs États membres. Des infrastructures d'interconnexion ont également été mises en place en vue de favoriser l'interconnexion entre ces derniers. Le recours plus systématique à des registres électroniques et à leur interconnexion pourrait donc contribuer à réduire de façon importante les coûts administratifs des contrôles tout en améliorant leur efficacité.
- (14) Certaines des données qui sont contenues dans ces registres électroniques nationaux et qui concernent les infractions et les sanctions revêtent un caractère personnel. Les États membres devraient donc prendre les mesures nécessaires pour garantir le respect de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾, notamment en ce qui

(1) JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

- concerne le contrôle du traitement des données à caractère personnel par des autorités publiques, le droit d'information des personnes concernées, leur droit d'accès et leur droit d'opposition. Aux fins du présent règlement, il apparaît nécessaire de conserver ce type de données pendant au moins deux ans pour éviter que des entreprises disqualifiées s'établissent dans d'autres États membres.
- (15) Aux fins d'une plus grande transparence et pour que le client d'une entreprise de transport puisse vérifier si cette entreprise est en possession de l'autorisation voulue, certaines données figurant dans le registre électronique national devraient être rendues accessibles au public, sous réserve du respect des dispositions applicables en matière de protection des données.
- (16) Il est essentiel d'interconnecter progressivement les registres électroniques nationaux pour permettre un échange d'informations rapide et efficace entre États membres et pour garantir que les transporteurs par route ne seront pas tentés de commettre, ou de prendre le risque de commettre, des infractions graves dans des États membres autres que leur État membre d'établissement. Pour ce faire, il convient de définir en commun le format précis des données à échanger ainsi que les procédures techniques d'échange de ces données.
- (17) Pour que l'échange d'informations entre États membres soit efficace, des points de contacts nationaux devraient être désignés et certaines procédures communes concernant, au moins, les délais et la nature des informations à transmettre devraient être définies.
- (18) Pour faciliter la liberté d'établissement, il y a lieu d'accepter comme preuve suffisante de l'honorabilité pour l'accès à la profession de transporteur par route dans l'État membre d'établissement la production de documents appropriés délivrés par une autorité compétente de l'État membre dans lequel le gestionnaire de transport résidait habituellement, à condition que les personnes concernées n'aient pas été déclarées inaptes à l'exercice de cette profession dans d'autres États membres.
- (19) En ce qui concerne la capacité professionnelle, pour faciliter la liberté d'établissement, un modèle unique d'attestation délivrée conformément au présent règlement devrait être accepté comme preuve suffisante par l'État membre d'établissement.
- (20) Un suivi plus strict de l'application du présent règlement est nécessaire au niveau de la Communauté. Cela suppose que des rapports réguliers, établis sur la base des registres nationaux, soient transmis à la Commission sur l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle des entreprises du secteur du transport par route.
- (21) Il convient que les États membres prévoient des sanctions applicables aux violations du présent règlement. Il y a lieu que ces sanctions soient effectives, proportionnées et dissuasives.
- (22) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la modernisation des règles régissant l'accès à la profession de transporteur par route afin d'assurer une application plus homogène et effective de ces règles dans les États membres, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la dimension et des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (23) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (24) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à établir une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions aboutissant à une perte de l'honorabilité pour les transporteurs par route, à adapter au progrès technique les annexes I, II et III du présent règlement, relatives aux connaissances à prendre en considération pour la constatation de la capacité professionnelle par les États membres et au modèle d'attestation de capacité professionnelle, et à établir une liste des infractions qui, outre celles qui figurent à l'annexe IV du présent règlement, pourraient aboutir à une perte d'honorabilité. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (25) Il y a lieu d'abroger la directive 96/26/CE,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement régit l'accès à la profession de transporteur par route et l'exercice de cette profession.
2. Le présent règlement s'applique à toutes les entreprises établies dans la Communauté qui exercent la profession de transporteur par route. Il s'applique également aux entreprises qui ont l'intention d'exercer la profession de transporteur par route. Les références aux entreprises exerçant la profession de transporteur par route sont réputées, le cas échéant, inclure une référence aux entreprises qui ont l'intention d'exercer cette profession.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

3. En ce qui concerne les régions visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité, les États membres concernés peuvent adapter les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, pour autant que le transport soit effectué intégralement dans ces régions par des entreprises qui y sont établies.

4. Par dérogation au paragraphe 2, le présent règlement ne s'applique pas, sauf disposition contraire du droit national, aux entreprises:

- a) exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes. Toutefois, les États membres peuvent abaisser ce seuil pour toutes les catégories de transports par route ou pour certaines d'entre elles;
- b) qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route;
- c) exerçant la profession de transporteur par route au moyen exclusivement de véhicules à moteur dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km/h.

5. Les États membres ne peuvent dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions du présent règlement que les transporteurs par route qui effectuent exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison:

- a) de la nature de la marchandise transportée; ou
- b) des faibles distances parcourues.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «profession de transporteur de marchandises par route», l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit de véhicules à moteur, soit d'ensembles de véhicules, le transport de marchandises pour le compte d'autrui;
2. «profession de transporteur de voyageurs par route», l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen de véhicules automobiles aptes, d'après leur type de construction et leur équipement, à transporter plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et affectés à cette utilisation, des transports de voyageurs, offerts au public ou à certaines catégories d'usagers contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur de transport;
3. «profession de transporteur par route», la profession de transporteur de voyageurs par route ou la profession de transporteur de marchandises par route;
4. «entreprise», toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique, avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre

ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité, transportant des passagers, ou toute personne physique ou morale transportant des marchandises à des fins commerciales;

5. «gestionnaire de transport», une personne physique employée par une entreprise ou, si cette entreprise est une personne physique, cette personne ou, si une telle possibilité est prévue, une autre personne physique que l'entreprise désigne au moyen d'un contrat, qui dirige effectivement et en permanence les activités de transport de cette entreprise;
6. «autorisation d'exercer la profession de transporteur par route», une décision administrative qui autorise une entreprise qui remplit les conditions prévues par le présent règlement à exercer la profession de transporteur par route;
7. «autorité compétente», une autorité nationale, régionale ou locale d'un État membre, qui, aux fins d'autoriser l'exercice de la profession de transporteur par route, vérifie si une entreprise remplit les conditions prévues par le présent règlement et qui est habilitée à délivrer, à suspendre ou à retirer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route;
8. «État membre d'établissement», l'État membre dans lequel une entreprise est établie, indépendamment du pays de provenance de son gestionnaire de transport.

Article 3

Exigences pour exercer la profession de transporteur par route

1. Les entreprises qui exercent la profession de transporteur par route:
 - a) sont établies de façon stable et effective dans un État membre;
 - b) sont honorables;
 - c) ont la capacité financière appropriée; et
 - d) ont la capacité professionnelle requise.
2. Les États membres peuvent décider d'imposer des exigences supplémentaires proportionnées et non discriminatoires, que les entreprises doivent remplir pour exercer la profession de transporteur par route.

Article 4

Gestionnaire de transport

1. Une entreprise qui exerce la profession de transporteur par route désigne au moins une personne physique, le gestionnaire de transport, qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3, paragraphe 1, points b) et d), et qui:
 - a) dirige effectivement et en permanence les activités de transport de l'entreprise;

b) a un lien réel avec l'entreprise en étant, par exemple, employé, directeur, propriétaire ou actionnaire ou en la dirigeant, ou, si l'entreprise est une personne physique, est cette personne; et

c) réside dans la Communauté.

2. Si une entreprise ne satisfait pas à l'exigence de capacité professionnelle prévue à l'article 3, paragraphe 1, point d), l'autorité compétente peut l'autoriser à exercer la profession de transporteur par route sans avoir désigné de gestionnaire de transport en application du paragraphe 1 du présent article, à condition que:

- a) l'entreprise désigne une personne physique résidant dans la Communauté qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3, paragraphe 1, points b) et d), et qui est habilitée par un contrat à exercer les tâches d'un gestionnaire de transport pour le compte de l'entreprise;
- b) le contrat liant l'entreprise à la personne visée au point a) précise les tâches que cette personne doit accomplir de façon effective et permanente et précise ses responsabilités en tant que gestionnaire de transport. Les tâches ainsi précisées incluent notamment la gestion de l'entretien des véhicules, la vérification des contrats et des documents de transport, la comptabilité de base, l'affectation des chargements ou des services aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité;
- c) la personne visée au point a) puisse diriger, en tant que gestionnaire de transport, les activités de transport de quatre entreprises différentes au maximum, effectuées avec une flotte totale maximale de cinquante véhicules pour l'ensemble de ces entreprises. Les États membres peuvent décider de réduire le nombre d'entreprises et/ou la taille de la flotte totale de véhicules pouvant être dirigés par cette personne; et
- d) la personne visée au point a) accomplisse les tâches précisées uniquement dans l'intérêt de l'entreprise et exerce ses responsabilités en toute indépendance à l'égard de toute entreprise pour laquelle l'entreprise exécute des transports.

3. Les États membres peuvent décider qu'un gestionnaire de transport désigné conformément au paragraphe 1 ne peut pas être, en outre, désigné conformément au paragraphe 2 ou peut l'être uniquement pour ce qui concerne un nombre limité d'entreprises ou une flotte de véhicules plus restreinte que celle visée au paragraphe 2, point c).

4. L'entreprise notifie à l'autorité compétente le ou les gestionnaires de transport désignés.

CHAPITRE II

CONDITIONS À RÉUNIR POUR REMPLIR LES EXIGENCES PRÉVUES À L'ARTICLE 3

Article 5

Conditions relatives à l'exigence d'établissement

Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a), une entreprise, dans l'État membre concerné:

- a) dispose d'un établissement, situé dans ledit État membre, avec des locaux dans lesquels elle conserve ses principaux documents d'entreprise, notamment ses documents comptables, les documents de gestion du personnel, les documents contenant les données relatives au temps de conduite et de repos et tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect des conditions prévues par le présent règlement. Les États membres peuvent prévoir que les établissements situés sur leur territoire tiennent aussi d'autres documents à disposition dans leurs locaux, en permanence;
- b) une fois qu'une autorisation est accordée, dispose d'un ou de plusieurs véhicules, qui sont immatriculés ou mis en circulation par un autre moyen conformément à la législation dudit État membre, que ces véhicules soient détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail (leasing);
- c) dirige effectivement et en permanence ses activités relatives aux véhicules visés au point b) en disposant des équipements administratifs nécessaires, ainsi que des équipements et des installations techniques appropriés dans un centre d'exploitation situé dans cet État membre.

Article 6

Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité

1. Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, les États membres déterminent les conditions que doivent remplir des entreprises et des gestionnaires de transport pour satisfaire à l'exigence d'honorabilité prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b).

Pour déterminer si une entreprise satisfait à cette exigence, les États membres tiennent compte de la conduite de l'entreprise, de ses gestionnaires de transport et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre. Toute référence, dans le présent article, à une condamnation, à une sanction ou à une infraction inclut les condamnations prononcées à l'encontre de l'entreprise elle-même, de ses gestionnaires de transport et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre, ainsi que les sanctions qui leur sont infligées et les infractions qu'ils ont commises.

Les conditions visées au premier alinéa comprennent au moins ce qui suit:

- a) aucun motif sérieux ne met en doute l'honorabilité du gestionnaire de transport ou de l'entreprise de transport, tel que des condamnations ou des sanctions pour toute infraction grave aux réglementations nationales en vigueur dans les domaines suivants:
 - i) le droit commercial;
 - ii) le droit de l'insolvabilité;
 - iii) les conditions salariales et de travail dans la profession;
 - iv) le trafic routier;
 - v) la responsabilité professionnelle;
 - vi) la traite d'êtres humains ou du trafic de stupéfiants; et
- b) le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport n'a pas fait l'objet, dans un ou plusieurs États membres, d'une condamnation pénale grave ou ne s'est pas vu infligé de sanction pour avoir gravement enfreint les réglementations communautaires qui concernent notamment:
 - i) les temps de conduite et de repos des conducteurs, le temps de travail et l'installation et l'utilisation des appareils de contrôle;
 - ii) les poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires utilisés dans le trafic international;
 - iii) la qualification initiale et la formation continue des conducteurs;
 - iv) le contrôle technique des véhicules utilitaires, y compris les inspections techniques obligatoires des véhicules à moteur;
 - v) l'accès au marché du transport international de marchandises par route ou, selon le cas, l'accès au marché du transport par route de voyageurs;
 - vi) la sécurité du transport de marchandises dangereuses par route;
 - vii) l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse dans certaines catégories de véhicules;
 - viii) les permis de conduire;
 - ix) l'accès à la profession;
 - x) le transport des animaux.

2. Aux fins du paragraphe 1, troisième alinéa, point b):

- a) si le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a fait l'objet, dans un ou plusieurs États membres, d'une condamnation pénale grave ou qu'on lui a infligé une sanction pour une des infractions les plus graves aux réglementations communautaires, visées à l'annexe IV, l'autorité

compétente de l'État membre d'établissement mène, d'une manière appropriée et en temps opportun, une procédure administrative en bonne et due forme comprenant, s'il y a lieu, un contrôle effectué dans les locaux de l'entreprise concernée.

La procédure détermine si, compte tenu de circonstances spécifiques, la perte de l'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée dans le cas d'espèce. Toute conclusion dans ce sens doit être dûment motivée et justifiée.

Si l'autorité compétente conclut que la perte de l'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée, elle peut décider que l'honorabilité n'est pas remise en cause. Dans ce cas, les motifs qui sous-tendent cette décision sont inscrits dans le registre national. Le nombre de ces décisions est indiqué dans le rapport visé à l'article 26, paragraphe 1.

Si l'autorité compétente ne conclut pas que la perte de l'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée, la condamnation ou la sanction entraînent la perte de l'honorabilité;

- b) la Commission établit une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions graves aux règles communautaires qui, outre celles qui figurent à l'annexe IV, peuvent aboutir à une perte de l'honorabilité. Les États membres tiennent compte des informations portant sur ces infractions, notamment des informations qui leur sont transmises par d'autres États membres, lorsqu'ils fixent les priorités en matière de contrôles conformément à l'article 12, paragraphe 1.

Ces mesures, qui visent à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant et se rapportant à cette liste, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

À cette fin, la Commission:

- i) définit les catégories et les types d'infractions qui sont les plus fréquemment rencontrés;
- ii) définit le niveau de gravité des infractions en fonction du risque de décès ou de blessures graves qu'elles peuvent représenter; et
- iii) établit la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme plus graves, en tenant compte du nombre de conducteurs affectés aux activités de transport dont le gestionnaire de transport assure la gestion.

3. L'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b), n'est pas remplie tant qu'une réhabilitation ou toute autre mesure ayant un effet équivalent n'est pas intervenue en application des dispositions applicables de droit national.

Article 7

Conditions relatives à l'exigence de capacité financière

1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise est à tout moment en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. À cette fin, l'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elle dispose chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 EUR lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 5 000 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.

Aux fins du présent règlement, la valeur de l'euro dans les devises des États membres ne participant pas à la troisième phase de l'Union économique et monétaire est fixée chaque année. Les taux appliqués sont ceux obtenus le premier jour ouvrable d'octobre et publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Ils ont effet à partir du 1^{er} janvier de l'année civile suivante.

Les postes comptables visés au premier alinéa s'entendent comme ceux définis dans la quatrième directive 78/660/CEE du Conseil du 25 juillet 1978 fondée sur l'article 54, paragraphe 3, sous g), du traité et concernant les comptes annuels de certaines formes de sociétés ⁽¹⁾.

2. Par dérogation au paragraphe 1, l'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire ou une assurance, y compris une assurance en responsabilité professionnelle, d'une ou plusieurs banques ou d'un ou plusieurs autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance, se portant caution solidaire de l'entreprise pour les montants fixés au paragraphe 1, premier alinéa.

3. Les comptes annuels visés au paragraphe 1, ainsi que la garantie visée au paragraphe 2, qui doivent être vérifiés, sont ceux de l'entité économique établie sur le territoire de l'État membre dans lequel une autorisation a été demandée et non ceux d'une autre entité établie dans un autre État membre.

Article 8

Conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle

1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point d), la ou les personnes concernées possèdent les connaissances correspondant au niveau prévu à l'annexe I, section I, dans les matières qui y sont énumérées. Ces connaissances sont démontrées au moyen d'un examen écrit obligatoire qui peut, si un État membre le décide, être complété par un examen oral. Ces examens sont organisés conformément à l'annexe I, section II. À cette fin, les États membres peuvent décider d'imposer une formation préalable à l'examen.

2. Les personnes concernées passent l'examen dans l'État membre où elles ont leur résidence normale ou dans l'État membre où elles travaillent.

Par «résidence normale», on entend le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins cent quatre-vingt-cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux ou plusieurs États membres est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

3. Seules les autorités ou instances dûment autorisées à cet effet par un État membre, selon des critères qu'il définit, peuvent organiser et certifier les examens écrits et oraux visés au paragraphe 1. Les États membres vérifient régulièrement que les conditions dans lesquelles ces autorités ou instances organisent les examens sont conformes à l'annexe I.

4. Les États membres peuvent dûment autoriser, selon des critères qu'ils définissent, les instances à même d'offrir aux candidats des formations de qualité pour leur permettre de se préparer aux examens, ainsi que des formations continues pour permettre aux gestionnaires de transport qui le souhaitent de mettre à jour leurs connaissances. Ces États membres vérifient régulièrement que les organismes en question remplissent toujours les critères au regard desquels ils ont été autorisés.

5. Les États membres peuvent promouvoir une formation périodique dans les matières énumérées à l'annexe I à des intervalles de dix ans, afin d'assurer que les gestionnaires de transport soient au courant de l'évolution du secteur.

6. Les États membres peuvent exiger que les personnes qui possèdent une attestation de compétence professionnelle, mais n'ont pas géré une entreprise de transport de marchandises par route ou une entreprise de transport de passagers par route durant les cinq dernières années, suivent une nouvelle formation destinée à actualiser leurs connaissances en fonction de l'état actuel de la législation visée à l'annexe I, section I.

7. Un État membre peut dispenser les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique qui ont été délivrés dans ce même État membre, désignés spécialement à cet effet et impliquant la connaissance de toutes les matières énumérées à l'annexe I, de l'examen dans les matières couvertes par ces diplômes. Cette dispense ne s'applique qu'aux sections de l'annexe I pour lesquelles le diplôme couvre toutes les matières énumérées sous le titre de ladite section.

Un État membre peut dispenser de certaines parties des examens les titulaires d'attestations de capacité professionnelle permettant d'effectuer des transports nationaux dans cet État membre.

⁽¹⁾ JO L 222 du 14.8.1978, p. 11.

8. Une attestation délivrée par l'autorité ou l'instance visée au paragraphe 3 est produite à titre de preuve de la capacité professionnelle. Cette attestation n'est pas cessible. Elle est établie conformément aux éléments de sécurité et au modèle d'attestation figurant aux annexes II et III et porte le cachet de l'autorité ou de l'instance dûment autorisée qui l'a délivrée.

9. La Commission adapte les annexes I, II et III au progrès technique. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

10. La Commission encourage et facilite les échanges d'expériences et d'informations entre États membres, ou par l'intermédiaire de toute instance qu'elle peut désigner, en matière de formations, d'examens et d'autorisations.

Article 9

Dispense de l'examen

Les États membres peuvent décider de dispenser des examens visés à l'article 8, paragraphe 1, les personnes qui fournissent la preuve qu'elles ont géré en permanence une entreprise de transport de marchandises par route ou une entreprise de transport de voyageurs par route dans un ou plusieurs États membres durant la période de dix années précédant le 4 décembre 2009.

CHAPITRE III

AUTORISATION ET SURVEILLANCE

Article 10

Autorités compétentes

1. Chaque État membre désigne une ou plusieurs autorités compétentes chargées de veiller à la mise en œuvre correcte du présent règlement. Ces autorités compétentes sont habilitées à:

- a) examiner les demandes introduites par les entreprises;
- b) délivrer des autorisations d'exercer la profession de transporteur par route, et à suspendre ou retirer ces autorisations;
- c) déclarer une personne physique inapte à gérer, en tant que gestionnaire de transport, les activités de transport d'une entreprise;
- d) procéder aux contrôles requis pour vérifier si une entreprise satisfait aux exigences prévues à l'article 3.

2. Les autorités compétentes publient l'ensemble des conditions fixées au titre du présent règlement, toute autre disposition nationale, les procédures à suivre par les candidats intéressés ainsi que les explications correspondantes.

Article 11

Examen et enregistrement des demandes

1. Une entreprise de transport qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3 est autorisée, sur demande, à exercer la profession de transporteur par route. L'autorité compétente vérifie qu'une entreprise qui introduit une demande satisfait aux exigences prévues audit article.

2. L'autorité compétente inscrit dans le registre électronique national visé à l'article 16 les données concernant les entreprises qu'elle autorise et qui sont visées à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, points a) à d).

3. Le délai pour l'examen par une autorité compétente d'une demande d'autorisation est aussi court que possible et n'excède pas trois mois à compter de la date à laquelle l'autorité compétente reçoit l'ensemble des documents nécessaires pour évaluer la demande. L'autorité compétente peut proroger ce délai d'un mois supplémentaire dans des cas dûment justifiés.

4. Jusqu'au 31 décembre 2012, l'autorité compétente vérifie, en cas de doute lorsqu'elle évalue l'honorabilité d'une entreprise, si, au moment de la demande, le gestionnaire ou les gestionnaires de transport désignés ont été déclarés, dans un des États membres, inaptes à gérer les activités de transport d'une entreprise en vertu de l'article 14.

À partir du 1^{er} janvier 2013, lorsqu'elle évalue l'honorabilité d'une entreprise, l'autorité compétente vérifie, en accédant aux données visées à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, point f), soit par un accès direct et sécurisé à la partie concernée des registres nationaux, soit par une demande, si, au moment de la demande, le gestionnaire ou les gestionnaires de transport désignés ont été déclarés, dans un des États membres, inaptes à gérer les activités de transport d'une entreprise en vertu de l'article 14.

Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement et relatives à un report pour une durée maximale de trois ans des dates visées au présent paragraphe sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

5. Les entreprises qui disposent d'une autorisation d'exercer la profession de transporteur par route notifient à l'autorité compétente qui leur a délivré cette autorisation les changements éventuels concernant les données visées au paragraphe 2, dans un délai de vingt-huit jours ou dans un délai plus bref fixé par l'État membre d'établissement.

Article 12

Contrôles

1. Les autorités compétentes vérifient que les entreprises qu'elles ont autorisées à exercer la profession de transporteur par route continuent de satisfaire aux exigences prévues à l'article 3. À cette fin, les États membres procèdent à des contrôles ciblant les entreprises qui sont classées comme présentant un risque accru. Pour ce faire, les États membres étendent le système de classification des risques qu'ils ont mis en place en application de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter

pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier⁽¹⁾ à l'ensemble des infractions visées à l'article 6 du présent règlement.

2. Jusqu'au 31 décembre 2014, les États membres procèdent à des contrôles au moins tous les cinq ans afin de vérifier que les entreprises satisfont aux exigences prévues à l'article 3.

Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement et relatives à un report de la date visée au premier alinéa sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

3. Un État membre procède aux contrôles individuels requis pour vérifier si une entreprise remplit toujours les conditions d'accès à la profession de transporteur par route lorsque la Commission lui en fait la demande, dans des cas dûment motivés. Il informe la Commission des résultats de ces contrôles et des mesures prises s'il est constaté que l'entreprise ne satisfait plus aux exigences fixées par le présent règlement.

Article 13

Procédure de suspension et de retrait des autorisations

1. Lorsqu'une autorité compétente constate qu'une entreprise risque de ne plus remplir l'une des exigences prévues à l'article 3, elle en informe ladite entreprise. Lorsqu'une autorité compétente constate qu'une ou plusieurs de ces exigences ne sont plus remplies, elle peut accorder l'un des délais suivants à l'entreprise pour lui permettre de régulariser sa situation:

- a) un délai ne dépassant pas six mois, prorogable de trois mois en cas de décès ou d'incapacité physique du gestionnaire de transport, en vue du recrutement d'un remplaçant pour le gestionnaire de transport si celui-ci ne remplit plus les exigences d'honorabilité ou de capacité professionnelle;
- b) un délai ne dépassant pas six mois lorsque l'entreprise doit régulariser sa situation en démontrant qu'elle est établie de façon stable et effective;
- c) un délai ne dépassant pas six mois si l'exigence de capacité financière n'est pas remplie, afin de démontrer que cette exigence sera de nouveau remplie de façon permanente.

2. L'autorité compétente peut exiger d'une entreprise dont l'autorisation a été suspendue ou retirée qu'elle veuille à ce que ses gestionnaires de transport aient réussi les examens visés à l'article 8, paragraphe 1, avant que toute mesure de réhabilitation ne soit prise.

3. Si l'autorité compétente constate que l'entreprise ne satisfait plus à une ou plusieurs des exigences prévues à l'article 3, elle suspend ou retire, dans les délais visés au paragraphe 1 du présent article, l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route.

Article 14

Déclaration d'inaptitude du gestionnaire de transport

1. Lorsqu'un gestionnaire de transport perd son honorabilité conformément à l'article 6, l'autorité compétente le déclare inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise.

2. Tant qu'une mesure de réhabilitation n'a pas été prise conformément aux dispositions applicables de droit national, l'attestation de capacité professionnelle du gestionnaire de transport déclaré inapte, visée à l'article 8, paragraphe 8, n'est plus valable dans aucun État membre.

Article 15

Décisions des autorités compétentes et recours

1. Les décisions négatives prises par les autorités compétentes des États membres en vertu du présent règlement, y compris le rejet d'une demande, la suspension ou le retrait d'une autorisation existante et la déclaration d'inaptitude d'un gestionnaire de transport, indiquent les motifs qui les fondent.

Ces décisions prennent en compte les informations disponibles sur les infractions commises par l'entreprise ou par le gestionnaire de transport qui sont susceptibles d'entacher l'honorabilité de l'entreprise, ainsi que toute autre information à la disposition de l'autorité compétente. Elles précisent les mesures de réhabilitation applicables en cas de suspension d'une autorisation ou de déclaration d'inaptitude.

2. Les États membres prennent des mesures pour garantir que les entreprises et les personnes concernées aient la possibilité de faire appel des décisions visées au paragraphe 1 devant au moins un organe indépendant et impartial ou une instance juridictionnelle.

CHAPITRE IV

SIMPLIFICATION ET COOPÉRATION ADMINISTRATIVE

Article 16

Registres électroniques nationaux

1. Aux fins de la mise en œuvre du présent règlement, et notamment de ses articles 11 à 14 et 26, chaque État membre tient un registre électronique national des entreprises de transport par route qui ont été autorisées par une autorité compétente qu'il a désignée à exercer la profession de transporteur par route. Les données contenues dans ce registre sont traitées sous le contrôle de l'autorité publique désignée à cet effet. Les données pertinentes qui figurent dans le registre électronique national sont accessibles à toutes les autorités compétentes de l'État membre concerné.

Au plus tard le 31 décembre 2009, la Commission adopte une décision concernant les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national à compter de la date de sa création afin de faciliter l'interconnexion future des registres. Elle peut recommander l'inclusion du numéro d'immatriculation des véhicules en plus des données visées au paragraphe 2.

⁽¹⁾ JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

2. Les registres électroniques nationaux contiennent au moins les données suivantes:

- a) nom et forme juridique de l'entreprise;
- b) adresse de son établissement;
- c) nom des gestionnaires de transport désignés pour remplir les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom d'un représentant légal;
- d) type d'autorisation, nombre de véhicules qu'elle couvre et, le cas échéant, numéro de série de la licence communautaire et des copies certifiées conformes;
- e) nombre, catégorie et type d'infractions graves telles que visées à l'article 6, paragraphe 1, point b), qui ont donné lieu à une condamnation ou à une sanction durant les deux dernières années;
- f) nom des personnes déclarées inaptes à assurer la gestion des activités de transport d'une entreprise aussi longtemps que leur honorabilité n'a pas été rétablie, conformément à l'article 6, paragraphe 3, ainsi que les mesures de réhabilitation applicables.

Aux fins du point e), les États membres peuvent, jusqu'au 31 décembre 2015, choisir de n'inclure dans le registre électronique national que les infractions les plus graves visées à l'annexe IV.

Les États membres peuvent choisir de conserver les données visées au premier alinéa, points e) et f), dans des registres distincts. Dans ce cas, les données pertinentes sont disponibles sur demande ou directement accessibles pour l'ensemble des autorités compétentes de l'État membre concerné. Les informations demandées sont fournies dans les trente jours ouvrables qui suivent la réception de la demande. Les données visées au premier alinéa, points a) à d), sont accessibles au public conformément aux dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

En tout état de cause, les données visées au premier alinéa, points e) et f), ne sont accessibles à des autorités autres que les autorités compétentes que si ces autorités sont dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction dans le secteur du transport par route et si leurs agents ont fait officiellement serment ou sont autrement formellement tenus de protéger le caractère confidentiel des informations considérées.

3. Les données concernant une entreprise dont l'autorisation a été suspendue ou retirée sont conservées dans le registre électronique national pendant deux ans à compter de l'expiration de la suspension ou du retrait de la licence et sont ensuite immédiatement supprimées.

Les données concernant une personne déclarée inapte à exercer la profession de transporteur par route sont conservées dans le registre électronique national aussi longtemps que son honorabilité n'a pas été rétablie conformément à l'article 6, paragraphe 3. Lorsque cette mesure de réhabilitation ou toute autre mesure ayant un effet équivalent est intervenue, les données sont immédiatement supprimées.

Les données visées aux premier et second alinéas précisent les raisons qui ont motivé la suspension ou le retrait des autorisations ou la déclaration d'inaptitude, selon le cas, et la durée de ces mesures.

4. Les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour que l'ensemble des données contenues dans le registre électronique national soient actualisées et exactes, notamment celles visées au paragraphe 2, premier alinéa, points e) et f).

5. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que les registres électroniques nationaux soient interconnectés et accessibles dans toute la Communauté par l'intermédiaire des points de contact nationaux définis à l'article 18. L'accessibilité par l'intermédiaire des points de contact et de l'interconnexion est mise en œuvre au plus tard le 31 décembre 2012 de manière à ce qu'une autorité compétente d'un État membre puisse consulter les registres électroniques nationaux de tout État membre.

6. Les règles communes relatives à la mise en œuvre du paragraphe 5, notamment celles concernant le format des données échangées, les procédures techniques pour la consultation électronique des registres électroniques nationaux des autres États membres et la promotion de l'interopérabilité de ces registres avec d'autres bases de données pertinentes sont arrêtées par la Commission en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 25, paragraphe 2, et pour la première fois avant le 31 décembre 2010. Ces règles communes établissent quelle autorité est responsable de l'accès aux données, de leur utilisation ultérieure et de leur actualisation après l'accès et comportent, à cet effet, des règles sur la collecte et le suivi des données.

7. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement et relatives à un report des délais visés aux paragraphes 1 et 5 sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

Article 17

Protection des données à caractère personnel

En ce qui concerne l'application de la directive 95/46/CE, les États membres veillent en particulier à ce que:

- a) toutes les personnes soient informées lorsque des données les concernant sont enregistrées ou qu'il est envisagé de les transmettre à des tiers. Les informations fournies précisent l'identité de l'autorité responsable du traitement des données, le type de données traitées et les motifs d'une telle action;
- b) toutes les personnes aient un droit d'accès aux données les concernant détenues par l'autorité qui est responsable du traitement de ces données. Ce droit peut être exercé sans contrainte, à des intervalles raisonnables et sans délais ou frais excessifs pour le demandeur;
- c) toutes les personnes dont les données sont incomplètes ou inexactes aient le droit d'obtenir la rectification, l'effacement ou le verrouillage de ces données;

- d) toutes les personnes aient le droit de s'opposer, pour des raisons impérieuses et légitimes, au traitement des données les concernant. En cas d'opposition justifiée, le traitement ne peut plus porter sur ces données;
- e) les entreprises se conforment, le cas échéant, aux dispositions pertinentes concernant la protection des données à caractère personnel.

Article 18

Coopération administrative entre États membres

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres en ce qui concerne l'application du présent règlement. Les États membres transmettent à la Commission les noms et les adresses de leurs points de contact nationaux au plus tard le 4 décembre 2011. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

2. Les États membres qui échangent des informations dans le cadre du présent règlement utilisent les points de contacts nationaux désignés en application du paragraphe 1.

3. Les États membres qui échangent des informations sur les infractions visées à l'article 6, paragraphe 2, ou sur d'éventuels gestionnaires de transport déclarés inaptes respectent la procédure et les délais visés à l'article 13, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1072/2009 ou, selon le cas, à l'article 23, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1073/2009. L'État membre qui reçoit d'un autre État membre la notification d'une infraction grave qui a donné lieu à une condamnation ou à une sanction inscrit cette infraction dans son registre électronique national.

CHAPITRE V

RECONNAISSANCE MUTUELLE DES ATTESTATIONS ET AUTRES DOCUMENTS

Article 19

Attestations d'honorabilité et documents équivalents

1. Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 4, l'État membre d'établissement accepte comme preuve suffisante de l'honorabilité pour l'accès à la profession de transporteur par route la production d'un extrait du casier judiciaire ou, à défaut, d'un document équivalent délivré par une autorité judiciaire ou administrative compétente de l'État membre dans lequel le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée résidait habituellement.

2. Lorsqu'un État membre exige de ses ressortissants certaines conditions d'honorabilité dont la preuve ne peut être apportée au moyen du document visé au paragraphe 1, cet État membre accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des autres États membres une attestation, délivrée par une autorité judiciaire ou administrative compétente de l'État membre ou des États membres dans lesquels le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée résidait habituellement, certifiant que ces conditions sont remplies. L'attestation porte sur les informations précises qui sont prises en considération dans l'État membre d'établissement.

3. Si le document visé au paragraphe 1 ou l'attestation visée au paragraphe 2 n'a pas été délivré par l'État membre ou les États membres dans lesquels le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée résidait habituellement, ce document ou cette attestation peut être remplacé par une déclaration sous serment ou par une déclaration solennelle faite par le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire dans l'État membre où le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée résidait habituellement. Cette autorité ou ce notaire délivre une attestation faisant foi de la déclaration sous serment ou de la déclaration solennelle.

4. Un document visé au paragraphe 1 et une attestation visée au paragraphe 2 ne sont pas acceptés s'ils sont produits plus de trois mois après la date de leur délivrance. Cette condition vaut également pour les déclarations faites conformément au paragraphe 3.

Article 20

Attestations concernant la capacité financière

Lorsqu'un État membre exige de ses ressortissants certaines conditions en matière de capacité financière en plus de celles prévues à l'article 7, cet État membre accepte comme preuve suffisante, pour les ressortissants d'autres États membres, une attestation délivrée par une autorité compétente de l'État membre ou des États membres dans lesquels le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée résidait habituellement, certifiant que ces conditions sont remplies. L'attestation porte sur les informations précises qui sont prises en considération dans l'État membre d'établissement.

Article 21

Attestations de capacité professionnelle

1. Les États membres acceptent comme preuve suffisante de la capacité professionnelle une attestation conforme au modèle d'attestation figurant à l'annexe III qui est délivrée par une autorité ou une instance dûment autorisée à cet effet.

2. Une attestation délivrée avant le 4 décembre 2011, à titre de preuve de la capacité professionnelle en vertu des dispositions en vigueur jusqu'à cette date, est réputée équivalente à l'attestation dont le modèle figure à l'annexe II et est acceptée à titre de preuve de la capacité professionnelle dans tous les États membres. Les États membres peuvent exiger que les titulaires d'attestations de capacité professionnelle permettant d'effectuer uniquement des transports nationaux réussissent l'examen ou certaines parties des examens visés à l'article 8, paragraphe 1.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 22

Sanctions

1. Les États membres fixent les règles relatives aux sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 4 décembre 2011 et lui notifient sans délai toute modification ultérieure les concernant. Les États membres veillent à ce que toutes ces mesures soient appliquées sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement de l'entreprise.

2. Les sanctions visées au paragraphe 1 comprennent notamment la suspension de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route, le retrait de cette autorisation et une déclaration d'inaptitude des gestionnaires de transport.

Article 23

Dispositions transitoires

Les entreprises qui disposent, avant le 4 décembre 2009, d'une autorisation d'exercer la profession de transporteur par route se conforment aux dispositions du présent règlement au plus tard le 4 décembre 2011.

Article 24

Assistance mutuelle

Les autorités compétentes des États membres collaborent étroitement et s'accordent une assistance mutuelle aux fins de l'application du présent règlement. Elles échangent des informations sur les condamnations et les sanctions qui ont été infligées pour toute infraction grave, et sur d'autres informations précises susceptibles d'avoir des conséquences sur l'exercice de la profession de transporteur par route, dans le respect des dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

Article 25

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽¹⁾.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 26

Rapports

1. Tous les deux ans, les États membres établissent un rapport sur les activités des autorités compétentes et le transmettent à la Commission. Ce rapport comporte:

- a) une vue d'ensemble du secteur en ce qui concerne l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle;
- b) le nombre d'autorisations accordées par année et par type, d'autorisations suspendues et d'autorisations retirées, le nombre de déclarations d'inaptitude ainsi que les motifs fondant ces décisions;
- c) le nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées chaque année;
- d) les statistiques essentielles sur les registres électroniques nationaux et leur utilisation par les autorités compétentes; et
- e) un aperçu des échanges d'informations avec d'autres États membres en application de l'article 18, paragraphe 2, qui comprend notamment le nombre annuel d'infractions constatées notifiées aux autres États membres et les réponses reçues, ainsi que le nombre annuel des demandes et des réponses reçues en application de l'article 18, paragraphe 3.

2. Sur la base de ces rapports visés au paragraphe 1, la Commission soumet tous les deux ans au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'exercice de la profession de transporteur par route. Ce rapport contient notamment une évaluation du fonctionnement de l'échange d'informations entre les États membres et un réexamen du fonctionnement des registres électroniques nationaux et des données qui y figurent. Il est publié en même temps que le rapport visé à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ⁽²⁾.

⁽¹⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

⁽²⁾ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

*Article 27***Liste des autorités compétentes**

Chaque État membre transmet à la Commission au plus tard le 4 décembre 2011 la liste des autorités compétentes qu'il a désignées pour autoriser l'exercice de la profession de transporteur par route, ainsi que la liste des autorités ou instances autorisées pour organiser les examens visés à l'article 8, paragraphe 1, et émettre les attestations. La liste consolidée de ces autorités ou instances dans l'ensemble de la Communauté est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* par la Commission.

*Article 28***Communication des mesures nationales**

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions législatives, réglementaires et administratives qu'ils

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

Fait à Strasbourg, le 21 octobre 2009.

Par le Parlement européen
Le président
J. BUZEK

Par le Conseil
Le président
C. MALMSTRÖM

adoptent dans le domaine régi par le présent règlement, au plus tard trente jours après la date de leur adoption et, pour la première fois, au plus tard le 4 décembre 2011.

*Article 29***Abrogation**

La directive 96/26/CE est abrogée.

*Article 30***Entrée en vigueur**

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

Il est applicable à partir du 4 décembre 2011.

ANNEXE I

I. LISTE DES MATIÈRES VISÉES À L'ARTICLE 8

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation officielle de la capacité professionnelle par les États membres doivent porter au moins sur les matières figurant dans la présente liste, respectivement pour le transport de marchandises par route et pour le transport de voyageurs par route. Dans ces matières, les candidats transporteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour assurer la gestion d'une entreprise de transport.

Le niveau minimal des connaissances, tel qu'indiqué ci-dessous, ne peut pas être inférieur au niveau 3 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe de la décision 85/368/CEE du Conseil ⁽¹⁾, c'est-à-dire le niveau de connaissance atteint lors de la scolarité obligatoire complétée soit par une formation professionnelle et une formation technique complémentaire, soit par une formation technique scolaire ou autre, de niveau secondaire.

A. **Éléments de droit civil**

Le candidat doit, notamment, en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1. connaître les principaux types de contrats en usage dans les activités de transport par route ainsi que les droits et obligations qui en découlent;
2. être capable de négocier un contrat de transport légalement valide, notamment en ce qui concerne les conditions de transport.

En ce qui concerne le transport de marchandises par route:

3. pouvoir analyser une réclamation de son commettant concernant des indemnités pour pertes ou avaries survenues à la marchandise en cours de transport ou pour un retard de livraison, et comprendre les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle;
4. connaître les règles et obligations découlant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

En ce qui concerne le transport de voyageurs par route:

5. pouvoir analyser une réclamation de son commettant concernant des indemnités pour dommages occasionnés aux voyageurs ou à leurs bagages lors d'un accident survenu en cours de transport ou concernant des dommages dus au retard, et comprendre les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle.

B. **Éléments de droit commercial**

Le candidat doit notamment en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1. connaître les conditions et formalités prévues pour exercer le commerce, les obligations générales qui incombent aux transporteurs (immatriculation, livres de commerce, etc.), et les conséquences de la faillite;
2. avoir des connaissances appropriées des diverses formes de sociétés commerciales ainsi que de leurs règles de constitution et de fonctionnement.

C. **Éléments de droit social**

Le candidat doit notamment connaître en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1. le rôle et le fonctionnement des différentes institutions sociales intervenant dans le secteur du transport par route (syndicats, comités d'entreprises, délégués du personnel, inspecteurs du travail, etc.);
2. les obligations des employeurs en matière de sécurité sociale;

⁽¹⁾ Décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes (JO L 199 du 31.7.1985, p. 56).

3. les règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories de travailleurs des entreprises de transport par route (forme des contrats, obligations des parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, rupture du contrat, etc.);
4. les règles applicables en matière de temps de conduite, de temps de repos et de temps de travail, et notamment les dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85, du règlement (CE) n° 561/2006, de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et de la directive 2006/22/CE, et les mesures pratiques d'application de ces dispositions; et
5. les règles applicables en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs, et notamment celles découlant de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.

D. Éléments de droit fiscal

Le candidat doit notamment connaître, en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route, les règles relatives:

1. à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport;
2. à la taxe de circulation des véhicules;
3. aux taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi qu'aux péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures;
4. aux impôts sur le revenu.

E. Gestion commerciale et financière de l'entreprise

Le candidat doit, notamment, en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1. connaître les dispositions légales et pratiques concernant l'utilisation des chèques, des lettres de change, des billets à ordre, des cartes de crédit et des autres moyens ou méthodes de paiement;
2. connaître les différentes formes de crédits (bancaires, documentaires, cautionnement, hypothèques, crédit-bail, location, affacturage, etc.), ainsi que les charges et les obligations qui en découlent;
3. savoir ce qu'est un bilan, comment il se présente et pouvoir l'interpréter;
4. pouvoir lire et interpréter un compte de résultat;
5. pouvoir analyser la situation financière et la rentabilité de l'entreprise, notamment sur la base de ratios financiers;
6. pouvoir élaborer un budget;
7. connaître les différents éléments du prix de revient de son entreprise (coûts fixes, coûts variables, fonds d'exploitation, amortissements, etc.) et pouvoir calculer les coûts par véhicule, au kilomètre, au voyage ou à la tonne;
8. pouvoir réaliser un organigramme relatif à l'ensemble du personnel de l'entreprise et organiser des plans de travail, etc.;
9. connaître les principes du marketing, de la publicité, des relations publiques, y compris de la promotion des ventes des services de transport et de l'élaboration de fichiers clients, etc.;
10. connaître les différents types d'assurances propres aux transports par route (assurances de responsabilité, assurances dommages accidentels/sur la vie, assurances dommages, assurances des bagages), ainsi que les garanties et les obligations qui en découlent;
11. connaître les applications télématiques dans le domaine du transport par route.

En ce qui concerne le transport de marchandises par route:

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

12. pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport de marchandises par route, et connaître la signification et les effets des Incoterms;
13. connaître les différentes catégories d'auxiliaires de transport, leur rôle, leurs fonctions et, s'il y a lieu, leur statut.

En ce qui concerne le transport de voyageurs par route:

14. pouvoir appliquer les règles concernant les tarifs et la fixation des prix dans les transports publics et privés de voyageurs;
15. pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport de voyageurs par route.

F. Accès au marché

Le candidat doit, notamment, connaître en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1. les réglementations professionnelles régissant les transports par route pour le compte de tiers, la location de véhicules industriels et la sous-traitance, et notamment les règles relatives à l'organisation officielle de la profession, à son accès, aux autorisations pour les transports par route intracommunautaires et extracommunautaires, aux contrôles et aux sanctions;
2. les réglementations relatives à la création d'une entreprise de transport par route;
3. les différents documents requis pour l'exécution des services de transport par route et pouvoir mettre en place des procédés de vérification pour assurer la présence, tant dans l'entreprise qu'à bord des véhicules, des documents conformes se rapportant à chaque transport effectué, notamment les documents relatifs au véhicule, au chauffeur, à la marchandise ou aux bagages.

En ce qui concerne le transport de marchandises par route:

4. les règles relatives à l'organisation du marché des transports de marchandises par route, aux bureaux de fret, et à la logistique;
5. les formalités lors du passage des frontières, le rôle et la portée des documents T et des carnets TIR, ainsi que les obligations et responsabilités qui découlent de leur utilisation.

En ce qui concerne le transport de voyageurs par route:

6. les règles relatives à l'organisation du marché des transports de voyageurs par route;
7. les règles relatives à la création de services de transport de voyageurs par route et l'établissement des plans de transport.

G. Normes et exploitation techniques

Le candidat doit, notamment, en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1. connaître les règles relatives aux poids et aux dimensions de véhicules dans les États membres, ainsi que les procédures à suivre en cas de chargements exceptionnels dérogeant à ces règles;
2. pouvoir choisir, en fonction des besoins de l'entreprise, les véhicules ainsi que leurs éléments (châssis, moteurs, organes de transmission, systèmes de freinage, etc.);
3. connaître les formalités relatives à la réception par type, à l'immatriculation et au contrôle technique de ces véhicules;
4. mesurer quelles mesures il convient de prendre pour réduire le bruit, et lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur;
5. pouvoir établir des plans d'entretien périodique des véhicules et de leur équipement.

En ce qui concerne le transport de marchandises par route:

6. connaître les différents types d'engins de manutention et de chargement (hayons, conteneurs, palettes, etc.) et pouvoir mettre en place des procédés et donner des consignes concernant le chargement et le déchargement des marchandises (répartition de la charge, gerbage, arrimage, calage, etc.);
7. connaître les différentes techniques du transport combiné par ferroutage ou transroulage;
8. pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des règles relatives au transport de marchandises dangereuses et de déchets, notamment celles qui découlent de la directive 2008/68/CE ⁽¹⁾ et du règlement (CE) n° 1013/2006 ⁽²⁾;
9. pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des règles relatives au transport de denrées périssables, notamment celles qui découlent de l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP);
10. pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des réglementations relatives au transport des animaux vivants.

H. Sécurité routière

Le candidat doit, notamment, en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1. connaître les qualifications requises pour les conducteurs (permis de conduire, certificats médicaux, attestations de capacité, etc.);
2. pouvoir prendre les mesures nécessaires pour veiller au respect par les conducteurs des règles, des interdictions et des restrictions en matière de circulation en vigueur dans les différents États membres (limitations de vitesse, priorités, arrêt et stationnement, emploi des feux, signalisation routière, etc.);
3. pouvoir élaborer des consignes destinées aux conducteurs pour vérifier le respect des normes de sécurité relatives à l'état des véhicules, de leur équipement et de leur chargement et concernant les mesures préventives qu'il convient de prendre;
4. pouvoir instituer des procédures à suivre en cas d'accident et mettre en œuvre des procédures appropriées pour éviter la répétition d'accidents ou d'infractions routières graves;
5. pouvoir mettre en œuvre les procédures pour un arrimage sans risque des marchandises et connaître les techniques correspondantes.

En ce qui concerne le transport de voyageurs par route:

6. avoir une connaissance élémentaire du plan du réseau routier des États membres.

II. ORGANISATION DE L'EXAMEN

1. Les États membres organiseront un examen écrit obligatoire qu'ils peuvent compléter par un examen oral facultatif pour vérifier si les candidats transporteurs routiers possèdent le niveau de connaissances requis dans les matières énumérées à la section I et, en particulier, la capacité à utiliser les outils et les techniques correspondant à ces matières et à accomplir les tâches d'exécution et de coordination prévues.
 - a) L'examen écrit obligatoire comportera deux épreuves, à savoir:
 - i) des questions écrites sous la forme soit d'un questionnaire à choix multiple (quatre réponses possibles), soit d'un questionnaire à réponses directes, soit d'une combinaison des deux systèmes;
 - ii) des exercices écrits/études de cas.

La durée minimale de chaque épreuve sera de deux heures.

 - b) Si un examen oral est organisé, les États membres peuvent subordonner la participation à cet examen à la réussite de l'examen écrit.

⁽¹⁾ Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets (JO L 190 du 12.7.2006, p. 1).

2. Si les États membres organisent également un examen oral, ils doivent prévoir, pour chacune des trois épreuves, une pondération des points qui ne peut être ni inférieure à 25 % ni supérieure à 40 % du total des points à attribuer.

Si les États membres organisent seulement un examen écrit, ils doivent prévoir, pour chaque épreuve, une pondération des points qui ne peut être ni inférieure à 40 % ni supérieure à 60 % du total des points à attribuer.

3. Pour l'ensemble des épreuves, les candidats doivent obtenir une moyenne de 60 % au moins du total des points à attribuer, le total des points obtenus dans chaque épreuve ne pouvant être inférieur à 50 % des points possibles. Un État membre peut, pour une seule épreuve, ramener ce pourcentage de 50 % à 40 %.
-

ANNEXE II

Éléments de sécurité de l'attestation de capacité professionnelle

L'attestation doit comporter au moins deux des éléments de sécurité suivants:

- un hologramme,
 - des fibres spéciales dans le papier, qui deviennent visibles sous exposition aux UV,
 - au moins une ligne en micro-impression (visible uniquement à la loupe et ne pouvant être reproduite par photocopie),
 - des caractères, symboles ou motifs tactiles,
 - une double numérotation: le numéro de série et le numéro de délivrance,
 - un fond de sécurité constitué d'un motif guilloché fin et d'une impression irisée.
-

ANNEXE III

Modèle d'attestation de capacité professionnelle**COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE**(Papier cellulosique de couleur beige Pantone au format DIN A4, 100 g/m² ou plus)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre l'attestation)

Signe distinctif de l'État membre concerné ⁽¹⁾Dénomination de l'autorité ou de l'instance accréditée ⁽²⁾**ATTESTATION DE CAPACITÉ PROFESSIONNELLE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES/VOYAGEURS
PAR ROUTE ⁽³⁾**

N°

Nous

certifions que ⁽⁴⁾

né(e) le à

a subi avec succès les épreuves de l'examen (année:; session:) ⁽⁵⁾ requis pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle au transport de marchandises/voyageurs par route ⁽³⁾, conformément au 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 ⁽⁶⁾.

La présente attestation constitue la preuve suffisante de la capacité professionnelle visée à l'article 21 du règlement (CE) n° 1071/2009.

Fait à, le ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Les signes distinctifs des États membres sont: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (M) Malte, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal, (RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

⁽²⁾ Autorité ou instance préalablement désignée à cet effet par chaque État membre de la Communauté européenne pour délivrer la présente attestation.

⁽³⁾ Biffer la mention inutile.

⁽⁴⁾ Nom et prénom; lieu et date de naissance.

⁽⁵⁾ Identification de l'examen.

⁽⁶⁾ JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

⁽⁷⁾ Cachet et signature de l'autorité ou de l'instance accréditée qui délivre l'attestation.

ANNEXE IV

Liste des infractions les plus graves aux fins de l'article 6, paragraphe 2, point a)

1. a) Dépassement de 25 % ou plus des temps de conduite maximaux fixés pour six jours ou pour deux semaines.
b) Dépassement de 50 % ou plus, au cours d'une période de travail d'un jour, du temps de conduite maximal fixé pour un jour sans la prise d'une pause ou d'une période de repos ininterrompue d'au moins quatre heures et demie.
 2. Absence de tachygraphe et/ou de limiteur de vitesse encastré ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe et/ou du limiteur de vitesse ou falsification des feuilles d'enregistrement ou des données téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte à mémoire du conducteur.
 3. Conduite sans certificat de contrôle technique valable lorsque ce document est requis en vertu du droit communautaire et/ou conduite avec une défectuosité très grave, entre autres, du système de freinage, du système de direction, des roues/pneus, de la suspension ou du châssis qui présenterait un risque immédiat pour la sécurité routière tel qu'il doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule.
 4. Transport de marchandises dangereuses interdites au transport ou transportées avec un moyen de confinement interdit ou non approuvé ou sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies humaines et l'environnement dans une mesure telle que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule.
 5. Transport de passagers ou de marchandises sans permis de conduire valable ou effectué par une entreprise qui n'est pas titulaire d'une licence communautaire en bonne et due forme.
 6. Conducteur utilisant une carte de conducteur falsifiée ou une carte dont il n'est pas le titulaire ou qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés.
 7. Transport de marchandises excédant la masse maximale en charge autorisée de 20 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est supérieur à 12 tonnes et de 25 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est inférieur à 12 tonnes.
-