



Sommaire

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** 1
- ★ **Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route** 17
- ★ **Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises ⁽¹⁾** 33

DIRECTIVES

- ★ **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 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** 49

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

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'exécède 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

RÈGLEMENT (UE) 2020/1055 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 15 juillet 2020****modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route**

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) L'expérience acquise dans la mise en œuvre des règlements (CE) n° 1071/2009 ⁽⁴⁾ et (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ a montré que les dispositions figurant dans ces règlements pouvaient être améliorées sur un certain nombre de points.
- (2) À ce jour, et sauf disposition contraire du droit national, les règles concernant l'accès à la profession de transporteur par route ne s'appliquent pas aux entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules n'excédant pas cette limite. Le nombre d'entreprises de ce type exerçant leurs activités sur le marché aussi bien national qu'international est en augmentation. Dès lors, plusieurs États membres ont décidé d'appliquer à ces entreprises les règles concernant l'accès à la profession de transporteur par route, prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Afin d'éviter d'éventuelles lacunes et de garantir, au moyen de règles communes, un niveau minimal de professionnalisation des entreprises du secteur utilisant des véhicules à moteur destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, et d'harmoniser ainsi les conditions de concurrence entre tous les transporteurs, il convient de modifier ledit règlement. Les exigences en matière d'accès à cette profession devraient être rendues obligatoires pour les transporteurs utilisant des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes, et opérant dans le secteur du transport international.
- (3) En vertu du règlement (CE) n° 1072/2009, certaines activités de transport international de marchandises sont dispensées de l'obligation de détenir une licence communautaire pour entrer sur le marché européen du transport de marchandises par route. Dans le cadre de l'organisation de ce marché, les entreprises assurant le transport de marchandises dans des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes devraient être dispensées de l'obligation de détenir une licence communautaire ou toute autre autorisation de transport.
- (4) Bien que les véhicules dont la masse en charge autorisée est inférieure à un certain seuil soient exclus du champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009, ledit règlement donne aux États membres la possibilité d'appliquer tout ou partie de ses dispositions à de tels véhicules.
- (5) À l'heure actuelle, les États membres ont le droit de subordonner l'accès à la profession de transporteur par route à des exigences supplémentaires à celles prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Il n'a pas été démontré que cette faculté répondait à un impératif, alors qu'elle est à l'origine de divergences en matière d'accès. Il convient donc de la supprimer.

⁽¹⁾ JO C 197 du 8.6.2018, p. 38.

⁽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 153 du 7.5.2020, p. 1). Position du Parlement européen du 9 juillet 2020 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) Afin de lutter contre le phénomène des «sociétés boîtes aux lettres» et de garantir une concurrence loyale et des conditions de concurrence équitables dans le marché intérieur, il est nécessaire de faire en sorte que les transporteurs par route établis dans un État membre aient une présence réelle et permanente dans cet État membre et mènent leurs activités de transport depuis celui-ci. C'est pourquoi, et à la lumière de l'expérience acquise, il est nécessaire de clarifier et de renforcer les dispositions concernant l'existence d'un établissement stable et effectif tout en évitant une charge administrative disproportionnée.
- (7) La présence réelle et permanente dans l'État membre d'établissement devrait en particulier supposer que l'entreprise exécute des opérations de transport avec l'équipement technique approprié situé dans cet État membre.
- (8) Le règlement (CE) n° 1071/2009 exige que les entreprises dirigent effectivement et en permanence leurs activités en disposant des équipements et des installations techniques appropriés dans un centre d'exploitation situé dans l'État membre d'établissement et il permet de fixer des exigences supplémentaires au niveau national, la plus courante étant l'exigence portant sur la mise à disposition d'emplacements de stationnement dans l'État membre d'établissement. Toutefois, ces exigences, appliquées de manière inégale, n'ont pas suffi à assurer un véritable lien avec cet État membre afin de lutter de manière efficace contre les sociétés boîtes aux lettres et de réduire le risque d'organisation d'un système de cabotage systématique et de conducteurs nomades depuis une entreprise dans laquelle les véhicules ne retournent pas. Compte tenu du fait que, pour assurer le bon fonctionnement du marché intérieur dans le domaine des transports, des règles spécifiques sur le droit d'établissement et la fourniture de services peuvent être nécessaires, il convient d'harmoniser encore les exigences en matière d'établissement et de renforcer les exigences relatives à la présence des véhicules utilisés par le transporteur dans l'État membre d'établissement. La définition d'un intervalle minimum clair dans lequel le véhicule doit revenir contribue également à faire en sorte que ces véhicules soient correctement entretenus au moyen des équipements techniques situés dans l'État membre d'établissement et elle facilite les contrôles.

Le cycle de ces retours devrait être synchronisé avec l'obligation, prévue dans le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil⁽⁶⁾, pour l'entreprise de transport d'organiser ses opérations de manière à permettre au conducteur de rentrer chez lui au moins toutes les quatre semaines, afin que ces deux obligations puissent être satisfaites par le retour du conducteur avec le véhicule au moins un cycle de quatre semaines sur deux. Cette synchronisation renforce le droit de retour du conducteur et réduit le risque que le véhicule doive revenir uniquement pour satisfaire à cette nouvelle exigence en matière d'établissement. Toutefois, l'obligation de revenir dans l'État membre d'établissement ne devrait pas requérir qu'un nombre spécifique d'opérations soient exécutées dans l'État membre d'établissement ni limiter de quelque autre manière que ce soit la possibilité pour les transporteurs de fournir des services dans l'ensemble du marché intérieur.

- (9) Dans la mesure où l'accès à la profession de transporteur par route dépend de l'honorabilité de l'entreprise concernée, des éclaircissements sont nécessaires en ce qui concerne les personnes dont les comportements doivent être pris en compte, les procédures administratives qui doivent être suivies et les délais d'attente relatifs au rétablissement de l'honorabilité perdue du gestionnaire de transport.
- (10) Dès lors qu'elles sont susceptibles d'altérer sérieusement les conditions d'une concurrence loyale sur le marché du transport par route, les infractions graves aux règles fiscales nationales devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.
- (11) Puisqu'elles sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur le marché du transport par route et sur la protection sociale des travailleurs, les infractions graves aux règles de l'Union sur le détachement de travailleurs dans le secteur du transport par route et sur le cabotage ainsi qu'au droit applicable aux obligations contractuelles devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.
- (12) Étant donné l'importance que revêt la concurrence loyale sur le marché intérieur, les infractions aux règles de l'Union applicables en la matière, y compris celles qui concernent l'accès au marché telles que les règles relatives au cabotage, devraient être prises en compte lors de l'évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport et des entreprises de transport. Il convient de clarifier en ce sens les termes du mandat en vertu duquel la Commission doit définir le degré de gravité des infractions concernées.
- (13) Les autorités nationales compétentes ont rencontré des difficultés pour déterminer quels documents les entreprises de transport pouvaient présenter pour prouver leur capacité financière, notamment en l'absence de comptes annuels certifiés. Les règles relatives aux preuves requises pour démontrer la capacité financière devraient être clarifiées.

⁽⁶⁾ 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).

- (14) Les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises, opérant sur le marché international et dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes devraient avoir une capacité financière minimale afin de garantir qu'elles disposent des moyens d'exercer leurs activités de manière stable et durable. Toutefois, étant donné que les opérations exécutées par ces véhicules sont en général d'un volume limité, les exigences correspondantes de capacité financière devraient être moins contraignantes que celles qui s'appliquent aux transporteurs utilisant des véhicules qui dépassent cette limite. Il y a lieu de tenir compte des ensembles de véhicules pour déterminer la capacité financière requise. L'autorité compétente devrait appliquer le niveau plus élevé d'exigence financière si la masse en charge autorisée de l'ensemble de véhicules excède 3,5 tonnes.
- (15) Afin de maintenir et d'établir des normes élevées pour les entreprises sans entraîner d'incidences néfastes pour le marché intérieur du transport par route, les États membres devraient être autorisés à appliquer également les exigences financières liées à l'utilisation de véhicules lourds aux entreprises établies sur leur territoire pour les véhicules dont la masse en charge autorisée n'excède pas 3,5 tonnes.
- (16) En vue d'assurer la fiabilité du secteur du transport par route et d'améliorer le recouvrement de créances envers les organismes de droit public, les États membres devraient avoir la possibilité d'exiger le respect des obligations de paiement envers des entités publiques, par exemple le paiement des sommes dues au titre de la taxe sur la valeur ajoutée et le versement des cotisations de sécurité sociale, et d'exiger que les entreprises ne fassent pas l'objet d'une procédure introduite en vue de protéger leurs avoirs.
- (17) Les informations sur les transporteurs contenues dans les registres électroniques nationaux devraient être aussi complètes et à jour que possible afin de permettre aux autorités nationales chargées du contrôle de l'application des règles pertinentes d'avoir un aperçu suffisant des transporteurs faisant l'objet d'une enquête. En particulier, les informations concernant le numéro d'immatriculation des véhicules dont disposent les transporteurs et le niveau de risque des transporteurs devraient faciliter le contrôle de l'application nationale et transfrontière des dispositions des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009. Les règles concernant les registres électroniques nationaux devraient donc être modifiées en conséquence.
- (18) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin qu'elle adopte notamment les procédures techniques relatives à la consultation électronique des registres électroniques nationaux des autres États membres. Cela pourrait comprendre les procédures nécessaires pour veiller à ce que les autorités compétentes puissent avoir accès au niveau de risque harmonisé d'une entreprise au titre de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ lors de contrôles sur route. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾.
- (19) La définition de l'infraction la plus grave quant au dépassement de la durée de conduite journalière, figurant à l'annexe IV du règlement (CE) n° 1071/2009, ne correspond pas à la disposition pertinente en vigueur prévue par le règlement (CE) n° 561/2006. Il en résulte une incertitude et des pratiques divergentes parmi les autorités nationales et, partant, des difficultés dans le contrôle de l'application des règles en question. Il convient donc de clarifier cette définition afin de garantir la cohérence entre les deux règlements.
- (20) Les règles relatives aux transports nationaux effectués sur une base temporaire par des transporteurs non résidents dans un État membre d'accueil («cabotage») devraient être claires, simples et faciles à faire respecter, tout en préservant le niveau de libéralisation atteint jusqu'à présent.
- (21) Les transports de cabotage devraient contribuer à accroître le coefficient de charge des véhicules utilitaires lourds et à réduire les parcours à vide et devraient être autorisés pour autant qu'ils ne soient pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue dans l'État membre concerné. Afin de garantir que les transports de cabotage ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue, les transporteurs ne devraient pas être autorisés à effectuer des transports de cabotage dans le même État membre avant l'expiration d'un certain délai après la fin d'un transport de cabotage.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

- (22) Si la libéralisation plus poussée prévue à l'article 4 de la directive 92/106/CEE du Conseil ⁽⁹⁾, par rapport au cabotage visé dans le règlement (CE) n° 1072/2009, a été bénéfique pour ce qui est de promouvoir le transport combiné et devrait, en principe, être préservée, il est nécessaire de s'assurer qu'elle n'est pas utilisée de manière abusive. L'expérience montre que, dans certaines parties de l'Union, cette disposition a été systématiquement utilisée pour détourner la nature temporaire du cabotage et permettre la présence permanente de véhicules dans un État membre autre que celui d'établissement de l'entreprise. De telles pratiques déloyales risquent de conduire à un dumping social et nuisent au respect du cadre juridique applicable au cabotage. Il devrait donc être possible pour les États membres de déroger à l'article 4 de la directive 92/106/CEE et d'appliquer les dispositions relatives au cabotage figurant dans le règlement (CE) n° 1072/2009 afin de remédier à de tels problèmes, en introduisant une limite proportionnée applicable à la présence permanente de véhicules sur leur territoire.
- (23) Le contrôle réel et efficace de l'application des règles est une condition sine qua non à l'exercice d'une concurrence loyale dans le marché intérieur. Il est indispensable de poursuivre le passage au numérique des outils de contrôle de l'application des règles afin de libérer des capacités de contrôle, de réduire les formalités administratives inutiles qui pèsent sur les transporteurs routiers internationaux, et en particulier sur les petites et moyennes entreprises, de mieux cibler les transporteurs à haut risque et de détecter les pratiques frauduleuses. Il convient de clarifier par quels moyens les transporteurs par route peuvent démontrer qu'ils respectent les règles en matière de cabotage. Les contrôles sur route devraient se fonder sur l'examen des documents de transport et, s'ils sont disponibles, sur les enregistrements du tachygraphe. Afin de simplifier la fourniture de preuves pertinentes et leur traitement par les autorités compétentes, l'utilisation et la transmission d'informations de transport au format électronique devraient être admises comme moyens de prouver le respect de la réglementation. Le format utilisé à cette fin devrait garantir la fiabilité et l'authenticité des informations. Étant donné le recours croissant à l'échange électronique efficace d'informations dans le secteur des transports et de la logistique, il importe de veiller à la cohérence des cadres réglementaires et d'établir des dispositions visant à simplifier les procédures administratives.
- (24) Les entreprises de transport sont les destinataires des réglementations en matière de transport international et, à ce titre, elles assument les conséquences des infractions qu'elles commettent. Toutefois, pour prévenir tout abus de la part des entreprises confiant par contrat l'exécution de services de transport à des transporteurs de marchandises par route, les États membres devraient également prévoir un régime de sanctions clair et prévisible contre les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants lorsqu'ils savaient ou, à la lumière de l'ensemble des circonstances pertinentes, auraient dû savoir que les services de transport qu'ils commandent enfreignent le règlement (CE) n° 1072/2009.
- (25) L'Autorité européenne du travail, dont le champ des compétences, énoncé à l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾, recouvre notamment le règlement (CE) n° 1071/2009, jouera un rôle important pour ce qui est d'aider les États membres à dûment contrôler l'application des dispositions du présent règlement. Ce rôle concernera en particulier les contrôles concertés, la facilitation de la coopération et l'échange d'informations entre États membres, la promotion et le partage de bonnes pratiques, le soutien au renforcement des capacités, la formation et les campagnes de sensibilisation.
- (26) Afin de tenir compte de l'évolution du marché et des progrès techniques, 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 pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n° 1071/2009 et pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n° 1072/2009. 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» ⁽¹¹⁾. 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.
- (27) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'introduction d'un certain degré d'harmonisation dans des domaines déterminés qui n'étaient jusqu'ici pas harmonisés par la législation de l'Union, notamment le transport au moyen de véhicules utilitaires légers et les pratiques en matière de contrôle de l'application, et le

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

rapprochement des conditions de concurrence et l'amélioration de ce contrôle, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leur nature ainsi que de la nature transfrontière du transport par route, 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.

- (28) Il convient donc de modifier les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾ en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (CE) n° 1071/2009

Le règlement (CE) n° 1071/2009 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 4 est modifié comme suit:

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

«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 et qui effectuent exclusivement des transports nationaux dans leur État membre d'établissement;»;

b) le point suivant est inséré:

«a bis) 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 2,5 tonnes;»;

c) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«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.»;

d) l'alinéa suivant est ajouté:

«Aux fins du premier alinéa, point b), tout transport de marchandises 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, doit être considéré comme un transport exclusivement à des fins non commerciales.»;

- 2) À l'article 3, le paragraphe 2 est supprimé.

- 3) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Conditions relatives à l'exigence d'établissement

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

- a) dispose de locaux dans lesquels elle peut avoir accès aux originaux de ses principaux documents d'entreprise, qu'ils soient sous forme électronique ou sous toute autre forme, notamment ses contrats de transport, les documents relatifs aux véhicules dont elle dispose, les documents comptables, les documents de gestion du personnel, les contrats de travail, les documents de sécurité sociale, les documents contenant des données sur la répartition et le détachement des conducteurs, les documents contenant les données relatives au cabotage, aux durées de conduite et aux temps de repos, ainsi que tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect par l'entreprise des conditions prévues par le présent règlement;
- b) organise l'activité de son parc de véhicules de manière à faire en sorte que les véhicules dont elle dispose et qui sont utilisés pour le transport international retournent dans un centre opérationnel situé dans cet État membre dans un délai maximal de huit semaines après avoir quitté ledit État membre;

⁽¹²⁾ Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission (règlement IMI) (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

- c) est inscrite au registre des sociétés commerciales de cet État membre ou dans un registre analogue lorsque le droit national prévoit une telle obligation;
 - d) est soumise à l'impôt sur le revenu et, lorsque le droit national prévoit une telle obligation, dispose d'un numéro d'identification à la taxe sur la valeur ajoutée valable;
 - e) une fois qu'une autorisation a été accordée, dispose d'un ou de plusieurs véhicules qui sont immatriculés ou mis en circulation et autorisés à être utilisés 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);
 - f) dirige effectivement et en permanence ses activités administratives et commerciales en disposant des équipements et des installations appropriés dans des locaux tels que ceux visés au point a), situés dans cet État membre, et gère ses opérations de transport effectivement et en permanence au moyen des véhicules visés au point g) en disposant des équipements techniques appropriés situés dans cet État membre;
 - g) dispose régulièrement, de manière continue, d'un nombre de véhicules remplissant les conditions visées au point e) et de conducteurs qui sont normalement rattachés à un centre opérationnel de cet État membre, dans les deux cas en proportion du nombre d'opérations de transport exécutées par l'entreprise.
2. Outre les obligations prévues au paragraphe 1, les États membres peuvent exiger d'une entreprise, dans l'État membre d'établissement:
- a) proportionnellement à la taille de son activité, qu'elle dispose dans ses locaux d'un personnel administratif dûment qualifié, ou que le gestionnaire de transport puisse être joint pendant les heures normales de bureau;
 - b) proportionnellement à la taille de son activité, qu'elle dispose d'une infrastructure d'exploitation, autre que l'équipement technique visé au paragraphe 1, point f), sur le territoire dudit État membre, notamment un bureau ouvert pendant les heures normales d'activité.»
- 4) L'article 6 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:
 - i) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour déterminer si une entreprise satisfait à cette exigence, les États membres tiennent compte de la conduite de cette entreprise, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs 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, de ses directeurs exécutifs et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre, ainsi que les sanctions encourues et les infractions commises par eux.»
 - ii) au troisième alinéa, point a) vi), le terme «et» est supprimé;
 - iii) au troisième alinéa, point a), le point suivant est ajouté:

«vii) la législation fiscale; et»;
 - iv) au troisième alinéa, point b), les points suivants sont ajoutés:
 - «xi) le détachement de travailleurs dans le secteur du transport par route;
 - xii) la législation applicable aux obligations contractuelles;
 - xiii) le cabotage.»;
 - b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Aux fins du paragraphe 1, troisième alinéa, point b), 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 d'une sanction pour une des infractions les plus graves aux réglementations de l'Union, visées à l'annexe IV, l'autorité compétente de l'État membre d'établissement mène à bien, d'une manière appropriée et en temps utile, une procédure administrative comprenant, s'il y a lieu, une inspection dans les locaux de l'entreprise concernée.

Au cours de la procédure administrative, le gestionnaire de transport ou d'autres représentants légaux de l'entreprise de transport, selon le cas, ont le droit de présenter leurs arguments et explications.

Au cours de la procédure administrative, l'autorité compétente évalue si, compte tenu de circonstances spécifiques, la perte de l'honorabilité constitue une mesure disproportionnée dans le cas d'espèce. Dans le cadre de son analyse, l'autorité compétente tient compte du nombre des infractions graves aux réglementations nationales et de l'Union visées au troisième alinéa du paragraphe 1, ainsi que du nombre des infractions les plus graves aux règles de l'Union visées à l'annexe IV, pour lesquelles le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a été condamné(e) ou a fait l'objet de sanctions. Toute conclusion dans ce sens doit être dûment motivée et justifiée.

Lorsque l'autorité compétente conclut que la perte d'honorabilité serait une mesure disproportionnée, elle décide que l'entreprise concernée conserve son honorabilité. 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.

Lorsque l'autorité compétente ne conclut pas que la perte de l'honorabilité serait disproportionnée, la condamnation ou la sanction entraîne la perte de l'honorabilité.»

c) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. La Commission adopte des actes d'exécution fixant une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions graves aux règles de l'Union visées au paragraphe 1, troisième alinéa, point b), qui, outre celles qui figurent à l'annexe IV, peuvent aboutir à la perte d'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.

À cette fin, la Commission:

- a) définit les catégories et les types d'infractions qui sont les plus fréquemment rencontrés;
- b) définit le niveau de gravité des infractions en fonction du risque de décès ou de blessures graves et du risque de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers qu'elles peuvent représenter, notamment en compromettant les conditions de travail dans le secteur des transports;
- c) établit la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme plus graves, en tenant compte du nombre de véhicules affectés aux activités de transport dont le gestionnaire de transport assure la gestion.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 3.».

5) L'article 7 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise doit, à tout moment, être en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. L'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elle dispose, pour chaque année, de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale:

- a) à 9 000 EUR pour le premier véhicule à moteur utilisé;
- b) à 5 000 EUR pour chaque véhicule à moteur supplémentaire ou ensemble supplémentaire de véhicules utilisé dont la masse en charge autorisée dépasse 3,5 tonnes; et
- c) à 900 EUR pour chaque véhicule à moteur supplémentaire ou ensemble de véhicules supplémentaire utilisé dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes.

Les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes démontrent, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elles disposent pour chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale:

- a) à 1 800 EUR pour le premier véhicule utilisé; et
- b) à 900 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.

Les États membres peuvent imposer que les entreprises établies sur leur territoire démontrent qu'elles disposent pour ces véhicules des mêmes montants de capitaux et de réserves que pour les véhicules visés au premier alinéa. Si tel est le cas, l'autorité compétente de l'État membre concerné en informe la Commission, laquelle met ces informations à la disposition du public.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Outre les éléments requis au paragraphe 1, les États membres peuvent imposer que l'entreprise, le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée que les États membres peuvent désigner soient exempts de toute dette non personnelle restante due à des organismes de droit public, et ne soient pas en état de faillite ou ne fassent pas l'objet d'une procédure d'insolvabilité ou de liquidation.»;

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

«2. Par dérogation au paragraphe 1, l'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, déterminée par l'autorité compétente, 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, ou par tout autre document contraignant, se portant caution solidaire de l'entreprise pour les montants fixés au paragraphe 1.»;

d) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Par dérogation au paragraphe 1, en l'absence de comptes annuels certifiés pour l'année de l'immatriculation de l'entreprise, l'autorité compétente accepte qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire, un document délivré par un organisme financier attestant l'ouverture d'un crédit au nom de l'entreprise, ou par tout autre document contraignant, déterminé par l'autorité compétente, attestant que l'entreprise dispose des montants fixés au paragraphe 1.».

6) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les États membres peuvent promouvoir une formation périodique dans les matières énumérées à l'annexe I à des intervalles de trois ans, afin d'assurer que la ou les personnes visées au paragraphe 1 soient suffisamment au courant de l'évolution du secteur.»;

b) le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 24 bis afin de modifier les annexes I, II et III de manière à les adapter à l'évolution du marché et au progrès technique.».

7) À l'article 9, l'alinéa suivant est ajouté:

«Aux fins de l'octroi d'une licence à une entreprise de transport de marchandises par route qui utilise exclusivement des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, 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 du même type durant la période de dix années précédant le 20 août 2020.».

8) À l'article 11, paragraphe 4, le troisième alinéa est supprimé.

9) L'article 12 est modifié comme suit:

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

«1. Les autorités compétentes vérifient régulièrement 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 du présent règlement. À cette fin, les États membres procèdent à des contrôles ciblant les entreprises qui sont classées comme présentant un risque accru, y compris, s'il y a lieu, à des inspections dans les locaux de l'entreprise concernée. Pour ce faire, les États membres étendent le système de classification par niveau de risque qu'ils ont mis en place en application de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil (*) à l'ensemble des infractions visées à l'article 6 du présent règlement.

(*) 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).»;

b) au paragraphe 2, le deuxième alinéa est supprimé.

10) À l'article 13, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) un délai ne dépassant pas six mois si l'exigence de capacité financière n'a pas été remplie, afin de démontrer que cette exigence est de nouveau remplie de façon permanente.».

11) L'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«L'autorité compétente ne restaure pas l'honorabilité du gestionnaire de transport dans un délai inférieur à un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité et, en tout état de cause, pas avant que le gestionnaire de transport ait démontré qu'il a suivi une formation appropriée pendant une durée d'au moins trois mois ou qu'il a réussi un examen sur les matières énumérées à l'annexe I, section I, du présent règlement.»;

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

«2. Tant qu'une mesure de réhabilitation n'a pas été prise conformément aux dispositions applicables de droit national et au paragraphe 1 du présent article, 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.».

12) L'article 16 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

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

«c) nom des gestionnaires de transport désignés comme satisfaisant aux exigences énoncées à l'article 3 relatif à l'honorabilité et à la capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom d'un représentant légal;»;

ii) les points suivants sont ajoutés:

«g) les numéros d'immatriculation des véhicules dont dispose l'entreprise conformément à l'article 5, paragraphe 1, point g);

h) l'effectif de l'entreprise au 31 décembre de l'année précédente, inscrit au registre national au plus tard le 31 mars de chaque année;

i) le niveau de risque de l'entreprise conformément à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE.»;

iii) les deuxième, troisième et quatrième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«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.

Les États membres peuvent choisir de conserver les données visées au premier alinéa, points e) à i), dans des registres distincts. Dans ce cas, les données visées aux points e) et f) sont mises à disposition sur demande ou directement accessibles pour l'ensemble des autorités compétentes de l'État membre concerné. Les informations demandées sont fournies dans les cinq jours ouvrables qui suivent la réception de la demande.

Les données visées au premier alinéa, points g), h) et i), sont à la disposition des autorités compétentes lors de contrôles sur route au plus tard douze mois à compter de l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 6, précisant les fonctionnalités qui permettent à ces autorités compétentes de disposer desdites données lors de contrôles sur route.

Les données visées au premier alinéa, points e) à i), 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.»;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que toutes les données contenues dans le registre électronique national soient tenues à jour et exactes.»;

c) au paragraphe 6, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Au plus tard quatorze mois après l'adoption d'un acte d'exécution relatif à une formule commune permettant de calculer le niveau de risque visé à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE, la Commission adopte des actes d'exécution précisant les fonctionnalités qui permettent aux autorités compétentes de disposer des données visées au paragraphe 2, premier alinéa, points g), h) et i), lors de contrôles sur route.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.»;

d) le paragraphe 7 est supprimé.

13) L'article 18 est remplacé par le texte suivant:

«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 communiquent à la Commission le nom et l'adresse 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 autorités compétentes des États membres travaillent en étroite coopération, se prêtent mutuellement et rapidement assistance et partagent toutes les autres informations pertinentes afin de faciliter la mise en œuvre et l'application effective du présent règlement.

3. Les autorités compétentes des États membres échangent des informations sur les condamnations et les sanctions qui ont été infligées pour toute infraction grave visée à l'article 6, paragraphe 2. L'État membre qui reçoit la notification d'une infraction grave visée à l'article 6, paragraphe 2, qui a donné lieu à une condamnation ou à une sanction dans un autre État membre au cours des deux années précédemment écoulées inscrit cette infraction dans son registre électronique national.

4. Les États membres répondent aux demandes d'informations émanant de toutes les autorités compétentes des autres États membres et procèdent à des contrôles, des inspections et des enquêtes concernant le respect, par les transporteurs par route établis sur leur territoire, de l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a). Ces demandes d'informations peuvent inclure l'accès aux documents requis pour prouver que les conditions énoncées à l'article 5 sont remplies. Les demandes d'informations émanant des autorités compétentes des États membres sont dûment justifiées et motivées. Elles comportent à cette fin des éléments crédibles pointant vers de possibles infractions à l'article 3, paragraphe 1, point a), indiquent l'objectif de la demande et précisent de façon suffisamment détaillée les informations et documents qui sont demandés.

5. Les États membres transmettent les informations demandées par les autres États membres en application du paragraphe 4 dans un délai de trente jours ouvrables à compter de la réception de la demande. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court.

6. Si l'État membre auquel est adressée la demande considère que celle-ci n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la réception de la demande. L'État membre demandeur étaye davantage sa demande. Lorsque l'État membre demandeur n'est pas en mesure d'étayer davantage sa demande, l'État membre auquel est adressée la demande peut la rejeter.

7. Lorsqu'il lui est difficile de donner suite à une demande d'informations ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre auquel est adressée la demande en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la réception de la demande, en précisant les motifs de la difficulté. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution à toute difficulté soulevée. En cas de retards persistants dans la fourniture d'informations à l'État membre demandeur, la Commission en est informée et prend des mesures appropriées.

8. L'échange d'informations visé au paragraphe 3 intervient au moyen du système d'échange de messages, à savoir le Registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) mis en place par le règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission (*). La coopération administrative et l'assistance mutuelle entre les autorités compétentes des États membres visées aux paragraphes 4 à 7 sont mises en œuvre au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil (**). À cette fin, chaque État membre peut désigner comme autorité compétente le point de contact visé au paragraphe 1 et en informe la Commission via l'IMI.

9. Les États membres veillent à ce que les informations qui leur sont transmises conformément au présent article ne soient utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été demandées. Tout traitement de données à caractère personnel est effectué exclusivement aux fins de l'exécution du présent règlement et conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (**).

10. La coopération et l'assistance mutuelles en matière administrative sont fournies à titre gracieux.

11. Une demande d'informations n'empêche pas les autorités compétentes de prendre des mesures conformément à la législation nationale et au droit de l'Union applicables afin d'enquêter sur les violations alléguées du présent règlement et de les prévenir.

(*) Règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier (JO L 335 du 18.12.2010, p. 21).

(**) Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission ("règlement IMI") (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

(***) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

14) À l'article 23, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«Par dérogation à l'article 1^{er}, paragraphe 2, jusqu'au 21 mai 2022, les entreprises de transport de marchandises par route exerçant dans le secteur des transports internationaux uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes sont exemptées des dispositions du présent règlement, sauf disposition contraire du droit de l'État membre d'établissement.

Par dérogation à l'article 16, paragraphe 2, l'obligation de mentionner la classification des entreprises par niveau de risque dans les registres électroniques nationaux s'applique à partir de 14 mois après l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution relatif à une formule commune pour établir la classification par niveau de risque visée à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE.».

15) L'article 24 est supprimé.

16) L'article suivant est inséré:

«Article 24 bis

Exercice de la délégation

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, paragraphe 9, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 20 août 2020.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 8, paragraphe 9, 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, paragraphe 9, 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.».

17) L'article 25 est modifié comme suit:

a) 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.

(*) 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).»;

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

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

18) L'article 26 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«*Rapports et réexamen*»;

b) au paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) le nombre d'autorisations accordées par année et par type en vertu du présent règlement, le nombre d'autorisations suspendues, le nombre d'autorisations retirées, le nombre de déclarations d'inaptitude ainsi que les motifs fondant ces décisions. Les rapports portant sur la période postérieure au 21 mai 2022 comportent aussi une subdivision de ces éléments entre:

i) les transporteurs de voyageurs par route;

ii) les transporteurs de marchandises par route utilisant exclusivement des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes; et

iii) tous les autres transporteurs de marchandises par route;»;

c) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«3. Tous les deux ans, les États membres font rapport à la Commission concernant les demandes qu'ils ont soumises au titre de l'article 18, paragraphes 4 à 9, les réponses reçues des autres États membres et les mesures qu'ils ont prises sur la base des informations fournies.

4. Au plus tard le 21 août 2023, sur la base des informations recueillies par la Commission en vertu du paragraphe 3 et sur la base d'éléments de preuve supplémentaires, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport détaillé sur l'étendue de la coopération administrative entre États membres, les éventuelles insuffisances qu'elle présente et les pistes possibles pour l'améliorer. Sur la base de ce rapport, elle évalue s'il est nécessaire de proposer des mesures complémentaires.

5. La Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement au plus tard le 21 août 2023 et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son application.

6. Dans le prolongement du rapport visé au paragraphe 5, la Commission évalue régulièrement le présent règlement et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.

7. Le cas échéant, les rapports visés aux paragraphes 5 et 6 sont accompagnés de propositions législatives pertinentes.».

19) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«**Liste des infractions les plus graves aux fins de l'article 6, paragraphe 2**»;

b) au point 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«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.»;

c) le point 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Absence de tachygraphe et/ou de limiteur de vitesse encastré ou présence dans le véhicule et/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.».

Article 2

Modifications du règlement (CE) n° 1072/2009

Le règlement (CE) n° 1072/2009 est modifié comme suit:

1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 5 est modifié comme suit:

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

«c) jusqu'au 20 mai 2022: transports de marchandises par véhicule dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes;»;

b) le point suivant est inséré:

«c bis) à partir du 21 mai 2022: transports de marchandises par véhicule dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes;».

2) L'article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le troisième alinéa est supprimé;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La licence communautaire et les copies certifiées conformes correspondent au modèle figurant à l'annexe II, qui en fixe également les conditions d'utilisation. Elles comportent au moins deux des éléments de sécurité énumérés à l'annexe I.

Dans le cas des véhicules utilisés pour le transport de marchandises dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et auxquels s'appliquent les exigences de capacité financière moindres établies à l'article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1071/2009, l'autorité de délivrance fait figurer, à la rubrique "observations particulières" de la licence communautaire, ou de sa copie certifiée conforme, la mention suivante: "≤ 3,5 t".

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *ter* afin de modifier les annexes I et II en vue de les adapter au progrès technique.».

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

«4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *ter* afin de modifier l'annexe III en vue de l'adapter au progrès technique.».

4) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Les transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre pendant quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre.»;

b) au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«3. Les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut apporter la preuve évidente du transport international qui a précédé ainsi que de chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite. Si le véhicule a été présent sur le territoire de l'État membre d'accueil au cours de la période de quatre jours précédant le transport international, le transporteur apporte également la preuve irréfutable de tous les transports effectués au cours de ladite période.»;

c) le paragraphe suivant est inséré:

«4 bis. La preuve visée au paragraphe 3 est présentée ou transmise à l'agent chargé du contrôle de l'État membre d'accueil, sur demande et pendant la durée du contrôle sur route. Elle peut être présentée ou transmise par voie électronique, en recourant à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, tel qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) en vertu du protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique du 20 février 2008. Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité afin de fournir, avant la fin du contrôle sur route, toute preuve visée au paragraphe 3.»;

d) le paragraphe 5 est modifié comme suit:

«5. Tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1^{er}, paragraphe 5, points a) à c bis), conformément à la législation de cet État membre, est autorisé, aux conditions fixées au présent chapitre, à effectuer, selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.».

5) L'article 10 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«3. La Commission examine la situation sur la base notamment des données pertinentes et, après consultation du comité institué en vertu de l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*), décide, dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande de l'État membre, s'il y a lieu de prendre des mesures de sauvegarde et, le cas échéant, les arrête.

(*) 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).»;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«7. Outre les paragraphes 1 à 6 du présent article et par dérogation à l'article 4 de la directive 92/106/CEE, les États membres peuvent, lorsque cela est nécessaire pour éviter une utilisation abusive de cette dernière disposition par la fourniture de services illimités et continus consistant en des trajets routiers initiaux ou terminaux effectués dans un État membre d'accueil dans le cadre d'opérations de transports combinés entre États membres, prévoir que l'article 8 du présent règlement s'applique aux transporteurs lorsqu'ils effectuent de tels trajets routiers initiaux et/ou terminaux au sein dudit État membre. En ce qui concerne ces trajets routiers, les États membres peuvent prévoir une période plus longue que le délai de sept jours prévu à l'article 8, paragraphe 2, du présent règlement et une période plus courte que le délai de quatre jours prévu à l'article 8, paragraphe 2 bis, du présent règlement. L'application de l'article 8, paragraphe 4, du présent règlement à de telles opérations de transport est sans préjudice des exigences découlant de la directive 92/106/CEE. Les États membres recourant à la dérogation prévue au présent paragraphe en informent la Commission avant d'appliquer les mesures nationales pertinentes. Ils réexaminent ces mesures au moins tous les cinq ans et ils notifient les résultats de ce réexamen à la Commission. Ils publient les règles, y compris la durée des périodes respectives, de manière transparente.».

6) L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

Contrôles

1. Pour mieux faire respecter les obligations établies dans le présent chapitre, les États membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. Cette stratégie se concentre sur les entreprises classées "à haut risque", visées à l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Chaque État membre veille à ce que les contrôles prévus à l'article 2 de la directive 2006/22/CE comportent le contrôle des transports de cabotage, le cas échéant.

3. Au minimum deux fois par an, les États membres effectuent des contrôles concertés sur route portant sur les transports de cabotage. Ces contrôles sont effectués simultanément par les autorités nationales chargées de l'application de la réglementation dans le domaine du transport par route de deux États membres ou plus, chaque autorité nationale opérant sur son propre territoire. Les États membres peuvent combiner ces activités avec celles prévues à l'article 5 de la directive 2006/22/CE. Les points de contact nationaux désignés conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1071/2009 échangent des informations sur le nombre et le type des infractions constatées à l'issue des contrôles concertés sur route.

(*) 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).».

7) Les articles suivants sont insérés:

«Article 14 bis

Responsabilité

Les États membres établissent des règles relatives à des sanctions contre les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III lorsqu'ils savaient ou, au regard de toutes les circonstances pertinentes, auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignait le présent règlement.

Article 14 ter

Exercice de la délégation

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 4, paragraphe 4, et à l'article 5, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 20 août 2020.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 4, et à l'article 5, paragraphe 4, 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 4, paragraphe 4, et de l'article 5, paragraphe 4, 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.».

8) L'article 15 est supprimé.

9) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

Rapports et réexamen

1. Au plus tard le 31 mars tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre de transporteurs titulaires d'une licence communautaire au 31 décembre de chacune des deux années précédentes et du nombre de copies certifiées conformes correspondant aux véhicules en circulation à cette date. Les rapports relatifs à la période postérieure au 20 mai 2022 incluent également une ventilation de ces données entre les entreprises exerçant la profession de transporteur international de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et les autres transporteurs de marchandises par route.

2. Au plus tard le 31 mars tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre d'attestations de conducteur délivrées au cours de chacune des deux années civiles précédentes ainsi que du nombre d'attestations de conducteur en circulation au 31 décembre de chacune des deux années précédentes. Les rapports relatifs à la période postérieure au 20 mai 2022 incluent également une ventilation de ces données entre les entreprises exerçant la profession de transporteur international au moyen uniquement de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et les autres transporteurs de marchandises par route.
3. Au plus tard le 21 août 2022, les États membres communiquent à la Commission leur stratégie nationale de contrôle adoptée en vertu de l'article 10 bis. Au plus tard le 31 mars de chaque année, les États membres informent la Commission des opérations de contrôle effectuées pendant l'année civile précédente conformément à l'article 10 bis, y compris, le cas échéant, le nombre de contrôles effectués. Ils précisent le nombre de véhicules sur lesquels ont porté les contrôles.
4. La Commission établit un rapport sur la situation du marché des transports routiers de l'Union avant le 21 août 2024. Ce rapport contient une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles, et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession.
5. La Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement, et notamment l'incidence des modifications de l'article 8, introduites par le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil (*), au plus tard le 21 août 2023 et elle présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son application.
6. Après le rapport visé au paragraphe 5, la Commission évalue régulièrement le présent règlement et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.
7. Le cas échéant, les rapports visés aux paragraphes 5 et 6 sont accompagnés de propositions législatives pertinentes.

(*) Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route (JO L 249 du 31.7.2020, p. 17).».

Article 3

Modifications du règlement (UE) n° 1024/2012

À l'annexe du règlement (UE) n° 1024/2012, le point suivant est ajouté:

«15. 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 (*): article 18, paragraphe 8.

(*) JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.».

Article 4

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 21 février 2022.

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

RÈGLEMENT (UE) 2020/1056 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 15 juillet 2020
concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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 et son article 100, paragraphe 2,

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⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'efficacité du transport de marchandises et de la logistique est vitale pour la croissance et la compétitivité de l'économie de l'Union, le fonctionnement du marché intérieur et la cohésion économique et sociale dans toutes les régions de l'Union.
- (2) Le présent règlement a pour objectif d'encourager le passage au numérique du transport de marchandises et de la logistique afin de réduire les coûts administratifs, d'améliorer les capacités d'exécution des autorités compétentes et de renforcer l'efficacité et la durabilité des transports.
- (3) La circulation des marchandises, y compris des déchets, s'accompagne d'un volumineux échange d'informations qui s'effectue encore sur support papier entre les entreprises ainsi qu'entre les entreprises et les autorités compétentes. L'utilisation de documents papier représente une charge administrative importante pour les opérateurs logistiques et un coût supplémentaire pour les opérateurs logistiques et les branches d'activité connexes (par exemple le commerce et l'industrie manufacturière), en particulier pour les PME, et a une incidence négative sur l'environnement.
- (4) L'absence d'un cadre juridique uniforme au niveau de l'Union imposant aux autorités compétentes d'accepter que soient fournies sous forme électronique les informations pertinentes relatives au transport de marchandises qui sont légalement requises est considérée comme la principale raison du manque de progrès vers la simplification et l'augmentation de l'efficacité des échanges d'informations que permettent les moyens électroniques disponibles. Si les autorités compétentes acceptaient les informations transmises sous forme électronique dotées de spécifications communes, cela faciliterait non seulement la communication entre les autorités compétentes et les opérateurs économiques, mais aussi, indirectement, le développement d'une communication électronique simplifiée et uniforme entre entreprises dans toute l'Union. Il en résulterait également d'importantes économies de coûts administratifs pour les opérateurs économiques, et en particulier pour les PME, qui représentent la grande majorité des entreprises de transport et de logistique au sein de l'Union.
- (5) Certains domaines du droit de l'Union en matière de transport imposent aux autorités compétentes d'accepter les informations numérisées, mais cette obligation est loin de concerner l'ensemble des actes juridiques pertinents de l'Union. Il devrait être possible d'utiliser des moyens électroniques pour mettre les informations réglementaires relatives au transport de marchandises à la disposition des autorités compétentes sur l'ensemble du territoire de l'Union pour toutes les phases pertinentes des opérations de transport effectuées à l'intérieur de l'Union. En outre, cette possibilité devrait s'appliquer à l'ensemble des informations réglementaires et à tous les modes de transport.
- (6) Il convient, dès lors, que les autorités compétentes soient tenues d'accepter les informations mises à disposition par voie électronique chaque fois que les opérateurs économiques sont obligés de mettre à disposition des informations pour prouver le respect d'exigences fixées dans des actes juridiques de l'Union régis par le présent règlement. Cette exigence devrait également valoir pour les informations demandées par les autorités en tant qu'informations supplémentaires conformément aux dispositions de ces actes juridiques de l'Union, par exemple lorsque certaines informations font défaut. Il devrait en aller de même lorsque le droit national exige la fourniture d'informations réglementaires qui sont identiques, en tout ou en partie, aux informations devant être fournies en vertu d'actes

⁽¹⁾ JO C 62 du 15.2.2019, p. 265.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 12 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 7 avril 2020 (JO C 157 du 8.5.2020, p. 1). Position du Parlement européen du 8 juillet 2020 (non encore parue au Journal officiel).

juridiques de l'Union relevant du champ d'application du présent règlement. Les autorités devraient également s'efforcer de communiquer par voie électronique avec les opérateurs économiques concernés en ce qui concerne ces informations. Cette communication devrait être sans préjudice des dispositions pertinentes des actes juridiques de l'Union et du droit national relatifs aux mesures de suivi pendant ou après la vérification des informations réglementaires. L'obligation faite aux autorités compétentes d'accepter les informations mises à disposition par voie électronique par les opérateurs économiques devrait également s'appliquer chaque fois que des dispositions d'actes juridiques de l'Union ou du droit national relevant du champ d'application du présent règlement exigent des informations qui sont également mentionnées dans des conventions internationales pertinentes, telles que les conventions régissant les contrats internationaux de transport dans les différents modes de transport, par exemple la convention des Nations unies relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), la résolution IATA 672 sur la lettre de transport aérien électronique, la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal) et la convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI).

- (7) Étant donné que le présent règlement est uniquement destiné à faciliter et à encourager la communication d'informations entre les opérateurs économiques et les autorités compétentes par des moyens électroniques, il devrait être sans préjudice des dispositions des actes juridiques de l'Union ou du droit national déterminant le contenu des informations réglementaires et, en particulier, il ne devrait pas imposer d'autres exigences en matière d'informations réglementaires ou d'autres exigences linguistiques. Si le présent règlement est destiné à permettre le respect des exigences en matière d'informations réglementaires par des moyens électroniques plutôt qu'en utilisant des documents papier, il s'entend sans préjudice de la possibilité qu'ont les opérateurs économiques concernés de présenter ces informations sur support papier, comme le prévoient les dispositions pertinentes des actes juridiques de l'Union ou du droit national, et il devrait être sans préjudice des exigences pertinentes de l'Union relatives aux documents à utiliser pour la présentation structurée des informations en question. Le présent règlement devrait être sans préjudice des dispositions du règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ relatives aux exigences procédurales applicables aux transferts de déchets et des dispositions renvoyant aux contrôles effectués par les bureaux de douane. Le présent règlement devrait également être sans préjudice des obligations d'information, y compris celles qui concernent les compétences des bureaux de douane ou les compétences d'autres autorités prévues dans le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ ou dans les actes d'exécution ou les actes délégués adoptés en vertu de ce dernier, ou encore dans le règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾.
- (8) L'utilisation de moyens électroniques pour échanger des informations réglementaires est susceptible de réduire les coûts administratifs pour les opérateurs économiques et de renforcer l'efficacité des autorités compétentes. Tant les opérateurs économiques que les autorités compétentes devraient prendre les mesures nécessaires pour permettre des échanges électroniques d'informations réglementaires relatives au transport de marchandises (eFTI) dans un format lisible par une machine via les plateformes fondées sur les technologies de l'information et de la communication (plateformes eFTI), y compris en acquérant les équipements nécessaires. Toutefois, les opérateurs économiques concernés devraient rester responsables de la fourniture d'informations dans un format lisible par l'homme chaque fois que les autorités compétentes l'exigent spécifiquement pour pouvoir exercer leurs fonctions dans des situations où l'accès à une plateforme eFTI n'est pas disponible.
- (9) Afin de permettre aux opérateurs économiques de fournir les informations pertinentes sous forme électronique de la même manière dans tous les États membres, il est nécessaire de s'appuyer sur des spécifications communes, qui devraient être adoptées par la Commission au moyen d'actes délégués et d'actes d'exécution visés dans le présent règlement.
- (10) Des spécifications communes sur la définition et les caractéristiques techniques des éléments de données devraient garantir l'interopérabilité des données en établissant un ensemble de données complet et unique à utiliser pour la communication des informations par voie électronique. Cet ensemble de données complet devrait comprendre tous les éléments de données correspondant aux exigences en matière d'informations figurant dans les dispositions pertinentes des actes juridiques de l'Union et du droit national, chaque élément de données qui est commun à un ou plusieurs sous-ensembles étant inclus une seule fois.
- (11) Des spécifications communes devraient également établir des procédures communes et des règles détaillées en ce qui concerne l'accès à ces informations et le traitement de ces informations par les autorités compétentes, y compris toute communication y afférente entre les autorités compétentes et les opérateurs économiques concernés, telles que les demandes d'informations supplémentaires, nécessaires pour que les autorités compétentes puissent exercer leurs compétences d'exécution réglementaires respectives conformément aux dispositions pertinentes des actes juridiques de l'Union et du droit national.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64).

- (12) Lors de la détermination de ces spécifications communes, il convient de tenir dûment compte des spécifications applicables en matière d'échange de données fixées dans les actes juridiques pertinents de l'Union et contenues dans les normes européennes et internationales applicables pour l'échange de données, y compris les normes multimodales, ainsi que des principes et recommandations figurant dans la communication de la Commission du 23 mars 2017 intitulée «Cadre d'interopérabilité européen — Stratégie de mise en œuvre», qui propose une approche de la fourniture de services publics numériques européens adoptée d'un commun accord par les États membres. Il convient également de veiller à ce que ces spécifications restent neutres d'un point de vue technologique et ouvertes aux technologies innovantes.
- (13) En vue de réduire les coûts au minimum tant pour les autorités compétentes que pour les opérateurs économiques, il pourrait être envisagé de mettre en place des points d'accès pour les autorités compétentes. Ces points d'accès n'exerceraient qu'une fonction d'intermédiaires entre les plateformes eFTI et les autorités compétentes et ils ne devraient dès lors ni stocker ni traiter les données eFTI auxquelles ils facilitent l'accès, à l'exception des métadonnées liées au traitement des données eFTI, comme les registres des opérations nécessaires à des fins statistiques ou de contrôle. Les États membres pourraient aussi convenir de mettre en place des points d'accès communs pour leurs autorités compétentes respectives.
- (14) Il convient que le présent règlement fixe les exigences fonctionnelles applicables aux plateformes eFTI qui devraient être utilisées par les opérateurs économiques pour mettre les informations réglementaires relatives au transport de marchandises à la disposition des autorités compétentes sous format électronique afin de satisfaire aux conditions de l'acceptation obligatoire de ces informations par les autorités compétentes, comme le prévoit le présent règlement. Des exigences devraient également être établies pour les prestataires tiers de services de plateforme (prestataires de services eFTI). Ces exigences devraient garantir, en particulier, que toutes les données eFTI ne peuvent être traitées qu'en conformité avec un système complet de contrôle d'accès fondé sur des droits qui attribue des fonctionnalités assignées, que toutes les autorités compétentes peuvent avoir immédiatement accès à ces données, conformément à leurs compétences d'exécution réglementaires respectives, que le traitement par des moyens électroniques des données à caractère personnel peut être effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾, et que le traitement des informations commerciales sensibles peut être effectué d'une manière qui respecte la confidentialité de ces informations.
- (15) La Commission devrait adopter des spécifications concernant les exigences fonctionnelles applicables aux plateformes eFTI. Lorsqu'elle adopte ces spécifications, la Commission devrait s'efforcer d'assurer l'interopérabilité des plateformes eFTI afin de faciliter l'échange de données entre ces plateformes et de permettre aux opérateurs économiques d'utiliser la plateforme eFTI de leur choix. Afin de faciliter la mise en œuvre et de réduire les coûts, la Commission devrait, en outre, tenir compte des solutions et normes techniques pertinentes utilisées par les systèmes TIC existants. Dans le même temps, la Commission devrait veiller à ce que ces spécifications restent, dans toute la mesure du possible, neutres d'un point de vue technologique, afin d'encourager une innovation constante et d'éviter le verrouillage technologique.
- (16) Afin de renforcer la confiance tant des autorités compétentes que des opérateurs économiques en ce qui concerne le respect de ces exigences fonctionnelles par les plateformes eFTI et par les prestataires de services eFTI, il y a lieu que les États membres mettent en place un système de certification reposant sur une accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾. Pour tirer parti des avantages de la certification, les fournisseurs de systèmes TIC qui sont déjà utilisés sont encouragés à faire en sorte que ces systèmes respectent les exigences applicables aux plateformes eFTI fixées dans le présent règlement, et à demander la certification. La certification des systèmes TIC devrait avoir lieu sans retard.
- (17) L'utilisation de plateformes eFTI garantit aux opérateurs économiques l'acceptation de leurs informations réglementaires et fournit aux autorités compétentes un accès fiable et sécurisé à ces informations. Cependant, et nonobstant l'obligation faite à toutes les autorités compétentes d'accepter les informations mises à disposition par l'intermédiaire d'une plateforme eFTI certifiée conformément au présent règlement, il devrait rester possible d'utiliser d'autres systèmes TIC si un État membre en décide ainsi. Dans le même temps, le présent règlement ne devrait pas empêcher que les plateformes eFTI soient utilisées entre entreprises, ni que des fonctionnalités supplémentaires soient utilisées sur les plateformes eFTI, à condition que cela ne porte pas atteinte au traitement des informations réglementaires relevant du champ d'application du présent règlement, effectué conformément aux exigences du présent règlement.

⁽⁶⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽⁷⁾ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

- (18) Afin d'assurer des conditions uniformes pour la mise en œuvre de l'obligation d'accepter les informations réglementaires mises à disposition sous format électronique en vertu du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Il convient, notamment, de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour établir des procédures et des règles détaillées communes pour les autorités compétentes concernant l'accès à ces informations réglementaires et leur traitement lorsque les opérateurs économiques concernés mettent ces informations à disposition par voie électronique, y compris des règles détaillées et des spécifications techniques, et d'établir des spécifications détaillées pour la mise en œuvre des exigences applicables aux plateformes eFTI et aux prestataires de services eFTI. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾.
- (19) Afin de garantir la bonne application du présent règlement, 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 pour modifier l'annexe I, partie A, afin de prendre en compte les actes délégués ou les actes d'exécution adoptés par la Commission qui établissent de nouvelles exigences en matière d'informations réglementaires au niveau de l'Union en ce qui concerne le transport de marchandises; et de modifier l'annexe I, partie B, afin d'y inclure les listes des exigences en matière d'informations réglementaires figurant dans le droit national qui ont été notifiées à la Commission par les États membres conformément au présent règlement, et afin d'y inclure toute nouvelle disposition du droit national pertinent qui apporte des modifications aux exigences nationales en matière d'informations réglementaires, ou qui fixe de nouvelles exigences pertinentes en matière d'informations réglementaires relevant du champ d'application du présent règlement qui ont été notifiées à la Commission par les États membres conformément au présent règlement; ainsi que pour compléter le présent règlement en établissant et modifiant l'ensemble de données communes et les sous-ensembles de données concernant les exigences en matière d'informations réglementaires correspondantes prévues par le présent règlement; et compléter certains aspects techniques du présent règlement, à savoir ceux concernant les règles relatives à la certification et à l'usage de la marque de certification des plateformes eFTI et les règles relatives à la certification des prestataires de services eFTI. 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» ⁽⁹⁾.

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. En outre, il importe, pour le développement et la préparation de ces actes, que toutes les parties prenantes participent aux enceintes appropriées, telles que le groupe d'experts institué par la décision de la Commission du 13 septembre 2018 établissant le forum sur le numérique dans les transports et la logistique.

- (20) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir garantir une approche uniforme en matière d'acceptation, par les autorités compétentes, des informations relatives au transport de marchandises mises à disposition par voie électronique, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut, en raison de la nécessité d'établir des exigences communes, 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 cet objectif.
- (21) Le traitement par des moyens électroniques des données à caractère personnel requises comme faisant partie des informations réglementaires relatives au transport de marchandises devrait être effectué conformément au règlement (UE) 2016/679.
- (22) La Commission devrait procéder à une évaluation du présent règlement. Il convient de collecter des informations aux fins de cette évaluation et d'apprécier la performance du présent règlement par rapport à l'objectif qu'il poursuit.
- (23) Une mise en œuvre efficace et efficiente requiert que toutes les autorités compétentes aient un accès direct et en temps réel aux informations réglementaires pertinentes sous forme électronique. À cette fin, et conformément au principe du «numérique par défaut», mentionné dans la communication de la Commission du 19 avril 2016 intitulée «Plan d'action européen 2016-2020 pour l'administration en ligne — Accélérer la mutation numérique des administrations publiques», l'utilisation de moyens électroniques devrait devenir la principale voie d'échange d'informations réglementaires entre les opérateurs économiques et les autorités compétentes. Par conséquent, la Commission devrait évaluer les initiatives possibles en vue d'établir, pour les opérateurs économiques, une obligation d'utiliser des moyens électroniques pour mettre les informations réglementaires à la disposition des autorités compétentes. La Commission devrait proposer, le cas échéant, des initiatives correspondantes, y compris d'éventuelles modifications du présent règlement et d'autres actes juridiques pertinents de l'Union. En vue d'améliorer les

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

capacités d'exécution des autorités compétentes et de réduire au minimum les coûts tant pour les autorités compétentes que pour les opérateurs économiques, la Commission devrait également envisager d'autres mesures, telles que l'amélioration de l'interopérabilité des systèmes et plateformes TIC utilisés pour l'enregistrement et le traitement des informations réglementaires et un point d'accès commun à ces systèmes et plateformes, comme le prévoient d'autres dispositions du droit de l'Union en matière de transport.

- (24) Le présent règlement ne peut être effectivement appliqué avant l'entrée en vigueur des actes délégués et des actes d'exécution qu'il prévoit. Pour cette raison, la Commission a l'obligation juridique d'adopter ces actes délégués et ces actes d'exécution et elle devrait entamer immédiatement les travaux à cet effet, afin de garantir l'adoption en temps utile des spécifications pertinentes, dans la mesure du possible avant les délais respectifs fixés dans le présent règlement. L'adoption en temps utile de ces actes délégués et de ces actes d'exécution est essentielle pour que les États membres et les opérateurs économiques aient suffisamment de temps pour prendre les mesures nécessaires en conformité avec le présent règlement. Différents délais d'application du présent règlement devraient dès lors être fixés en conséquence.
- (25) De même, les États membres devraient s'acquitter de leur obligation de notification au titre du présent règlement dans un délai d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, afin de permettre à la Commission d'adopter en temps utile le premier acte délégué en vertu du présent règlement.
- (26) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit un cadre juridique pour la communication par voie électronique, entre les opérateurs économiques concernés et les autorités compétentes, des informations réglementaires relatives au transport de marchandises sur le territoire de l'Union.

À cette fin, le présent règlement:

- a) fixe les conditions sur la base desquelles les autorités compétentes sont tenues d'accepter les informations réglementaires lorsque celles-ci sont mises à disposition par voie électronique par les opérateurs économiques concernés;
- b) fixe les règles applicables à la fourniture de services liés à la mise à la disposition des autorités compétentes, par voie électronique, des informations réglementaires par les opérateurs économiques concernés.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

a) aux exigences en matière d'informations réglementaires énoncées:

i) à l'article 6, paragraphe 1, du règlement du Conseil CEE n° 11 ⁽¹¹⁾;

ii) à l'article 3 de la directive 92/106/CEE du Conseil ⁽¹²⁾;

iii) à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹³⁾;

⁽¹⁰⁾ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

⁽¹¹⁾ CEE Conseil: règlement n° 11 concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport, pris en exécution de l'article 79, paragraphe 3, du traité instituant la Communauté économique européenne (JO P 52 du 16.8.1960, p. 1121).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- iv) à l'article 16, point c), et à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1013/2006; le présent règlement s'entend sans préjudice des contrôles réalisés par les bureaux de douane qui sont prévus dans les dispositions pertinentes des actes juridiques de l'Union;
- v) à l'annexe A, partie 5, chapitre 5.4, de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), conclu à Genève le 30 septembre 1957, tel qu'il est visé à l'annexe I, section I.1, de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾; dans la partie 5, chapitre 5.4, du règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), constituant l'appendice C de la COTIF conclue à Vilnius le 3 juin 1999, tel qu'il est visé à l'annexe II, section II.1, de ladite directive; et dans la partie 5, chapitre 5.4, du règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), conclu à Genève le 26 mai 2000, tel qu'il est visé à l'annexe III, section III.1, de ladite directive;
- b) aux exigences en matière d'informations réglementaires fixées dans les actes délégués ou les actes d'exécution adoptés par la Commission en vertu d'un acte juridique de l'Union visé au point a) du présent paragraphe, ou en vertu de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾ ou du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾. Ces actes délégués ou actes d'exécution sont énumérés à l'annexe I, partie A, du présent règlement;
- c) aux exigences en matière d'informations réglementaires prévues dans les dispositions du droit national énumérées à l'annexe I, partie B, du présent règlement.

2. Au plus tard le 21 août 2021, les États membres notifient à la Commission les dispositions du droit national et les exigences en matière d'informations réglementaires correspondantes qui requièrent la fourniture d'informations, en tout ou en partie, identiques aux informations devant être fournies en vertu des exigences en matière d'informations réglementaires visées au paragraphe 1, points a) et b).

Consécutivement à cette notification, les États membres notifient à la Commission toute disposition du droit national qui:

- a) modifie les exigences en matière d'informations réglementaires énoncées dans les dispositions du droit national énumérées à l'annexe I, partie B; ou
- b) fixe de nouvelles exigences en matière d'informations réglementaires applicables qui requièrent la fourniture d'informations, en tout ou en partie, identiques aux informations devant être fournies en vertu des exigences en matière d'informations réglementaires visées au paragraphe 1, points a) et b).

Les États membres procèdent à ces notifications dans un délai d'un mois à compter de l'adoption desdites dispositions.

3. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 14 modifiant:

- a) l'annexe I, partie A, afin d'inclure des références à toute exigence en matière d'informations réglementaires visée au paragraphe 1, point b), du présent article;
- b) l'annexe I, partie B, afin d'inclure ou de supprimer des références au droit national et aux exigences en matière d'informations réglementaires conformément aux notifications effectuées en vertu du paragraphe 2 du présent article.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «informations réglementaires», les informations, se présentant ou non sous la forme d'un document, relatives au transport de marchandises sur le territoire de l'Union, y compris de marchandises en transit, qui doivent être mises à disposition par un opérateur économique concerné conformément aux dispositions visées à l'article 2, paragraphe 1, afin de prouver le respect des exigences pertinentes des actes prévoyant ces dispositions;
- 2) «exigence en matière d'informations réglementaires», une obligation de fournir des informations réglementaires;

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

⁽¹⁶⁾ Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

- 3) «autorité compétente», une autorité publique, une agence ou un autre organe compétent pour effectuer les tâches en vertu des actes juridiques visés à l'article 2, paragraphe 1, et pour qui l'accès aux informations réglementaires est nécessaire, par exemple à des fins de vérification, d'exécution, de validation ou de contrôle de la conformité sur le territoire d'un État membre;
- 4) «informations électroniques relatives au transport de marchandises» ou eFTI, un ensemble d'éléments de données qui sont traités par des moyens électroniques aux fins de l'échange d'informations réglementaires entre les opérateurs économiques concernés et entre les opérateurs économiques concernés et les autorités compétentes;
- 5) «sous-ensemble de données eFTI», un ensemble d'éléments de données structurés qui correspond aux informations réglementaires requises en vertu d'un acte juridique spécifique de l'Union ou d'une disposition spécifique de droit national visé à l'article 2, paragraphe 1;
- 6) «ensemble de données communes eFTI», un ensemble complet d'éléments de données structurés qui correspond à tous les sous-ensembles de données eFTI, dans lequel les éléments de données communs aux différents sous-ensembles de données eFTI ne sont inclus qu'une seule fois;
- 7) «élément de données», la plus petite unité d'information possédant une définition unique et des caractéristiques techniques précises telles que le format, la longueur et le type de caractères;
- 8) «traitement», une opération ou un ensemble d'opérations effectuées sur des eFTI, à l'aide ou non de procédés automatisés, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la structuration, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, la diffusion ou toute autre forme de mise à disposition d'eFTI, le rapprochement ou l'interconnexion, la limitation, l'effacement ou la destruction;
- 9) «registre des opérations», un enregistrement automatisé du traitement électronique d'eFTI;
- 10) «plateforme eFTI», une solution fondée sur les technologies de l'information et de la communication (TIC), comme un système d'exploitation, un environnement opérationnel ou une base de données, destinée à être utilisée pour le traitement d'eFTI;
- 11) «développeur de plateforme eFTI», une personne physique ou morale qui a mis au point ou acquis une plateforme eFTI soit à des fins de traitement d'informations réglementaires liées à son activité économique propre, soit à des fins de commercialisation de cette plateforme;
- 12) «service eFTI», un service consistant en un traitement d'eFTI au moyen d'une plateforme eFTI, seul ou en combinaison avec d'autres solutions TIC, y compris d'autres plateformes eFTI;
- 13) «prestataire de services eFTI», une personne physique ou morale qui fournit un service eFTI à des opérateurs économiques concernés sur la base d'un contrat;
- 14) «opérateur économique concerné», un opérateur de transport ou opérateur logistique, ou une autre personne physique ou morale, qui est responsable de la mise à la disposition des autorités compétentes d'informations réglementaires conformément aux exigences en matière d'informations réglementaires pertinentes;
- 15) «format lisible par l'homme», un mode de présentation des données sous forme électronique permettant leur utilisation comme informations par une personne physique sans nécessiter de traitement supplémentaire;
- 16) «format lisible par une machine», un mode de présentation des données sous forme électronique permettant leur utilisation pour le traitement automatique par une machine;
- 17) «organisme d'évaluation de la conformité», un organisme d'évaluation de la conformité au sens du règlement (CE) n° 765/2008, qui est accrédité conformément audit règlement pour effectuer l'évaluation de la conformité des plateformes eFTI ou des prestataires de services eFTI;
- 18) «transfert», le transport d'un ensemble déterminé de marchandises, y compris de déchets, entre le premier lieu d'enlèvement et le lieu de livraison final dans le cadre d'un contrat de transport unique ou de plusieurs contrats de transport consécutifs, y compris, le cas échéant, le transfert entre différents modes de transport, indépendamment de la quantité ou du nombre de conteneurs, de colis ou de pièces transportés.

CHAPITRE II

INFORMATIONS RÉGLEMENTAIRES MISES À DISPOSITION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Article 4

Exigences applicables aux opérateurs économiques concernés

1. Aux fins de l'article 5, paragraphes 1, 2 et 3, les opérateurs économiques concernés respectent les exigences énoncées dans le présent article.

2. Lorsque les opérateurs économiques concernés mettent à la disposition d'une autorité compétente des informations réglementaires par voie électronique, ils le font sur la base de données traitées sur une plateforme eFTI certifiée et, le cas échéant, par un prestataire de services eFTI certifié. Lesdites informations réglementaires sont mises à disposition par les opérateurs économiques concernés dans un format lisible par une machine et, à la demande de l'autorité compétente, dans un format lisible par l'homme.

3. Les informations présentées dans un format lisible par une machine sont mises à disposition par l'intermédiaire d'une connexion authentifiée et sécurisée à la source de données d'une plateforme eFTI. Les opérateurs économiques concernés communiquent le lien d'identification électronique unique visé à l'article 9, paragraphe 1, point e), permettant à l'autorité compétente d'identifier de manière unique les informations réglementaires relatives au transfert.

4. Les informations présentées dans un format lisible par l'homme à la demande des autorités compétentes sont mises à disposition sur place, sur l'écran d'un appareil électronique appartenant à l'opérateur économique concerné.

Article 5

Exigences applicables aux autorités compétentes

1. Au terme d'un délai de 30 mois après la date d'entrée en vigueur du premier des actes délégués et actes d'exécution visés aux articles 7 et 8, les autorités compétentes acceptent les informations réglementaires mises à disposition par voie électronique par les opérateurs économiques concernés conformément à l'article 4, y compris lorsque ces informations réglementaires sont demandées par les autorités compétentes en tant qu'informations supplémentaires.

2. Lorsque l'opérateur économique concerné a mis à disposition par voie électronique, conformément à l'article 4 du présent règlement, les informations réglementaires requises en vertu du règlement (CE) n° 1013/2006, les autorités compétentes concernées acceptent également ces informations réglementaires sans que l'accord visé à l'article 26, paragraphes 3 et 4, du règlement (CE) n° 1013/2006 ne soit nécessaire.

3. Lorsque les informations réglementaires requises en vertu d'un acte juridique spécifique de l'Union ou d'une disposition spécifique du droit national visé à l'article 2, paragraphe 1, comprennent une validation officielle, comme un cachet ou un certificat, l'autorité concernée fournit cette validation par voie électronique, conformément aux exigences établies par les actes délégués et les actes d'exécution visés aux articles 7 et 8.

4. Afin de respecter les exigences énoncées aux paragraphes 1 à 3 du présent article, les États membres prennent des mesures pour permettre à toutes leurs autorités compétentes d'avoir accès aux informations réglementaires mises à disposition par les opérateurs économiques concernés conformément à l'article 4, et de traiter ces informations. Ces mesures respectent les actes délégués et les actes d'exécution visés aux articles 7 et 8.

Article 6

Informations commerciales confidentielles

Les autorités compétentes, les prestataires de services eFTI et les opérateurs économiques concernés prennent des mesures pour garantir la confidentialité des informations commerciales traitées et échangées conformément au présent règlement et veillent à ce qu'il ne soit possible d'accéder à ces informations et de les traiter que lorsque c'est autorisé.

Article 7

Ensemble de données communes eFTI et sous-ensembles de données eFTI

1. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 14 pour compléter le présent règlement en établissant et en modifiant l'ensemble de données communes eFTI et les sous-ensembles de données eFTI concernant les exigences en matière d'informations réglementaires correspondantes, visées à l'article 2, paragraphe 1, y compris les spécifications correspondantes relatives à la définition et aux caractéristiques techniques pour chaque élément de données figurant dans l'ensemble de données communes eFTI et dans les sous-ensembles de données eFTI.

2. Lorsqu'elle adopte les actes délégués visés au paragraphe 1, la Commission:

- a) prend en compte les conventions internationales et le droit de l'Union pertinents; et
- b) s'efforce d'assurer l'interopérabilité de l'ensemble de données communes eFTI et des sous-ensembles de données eFTI avec les modèles de données pertinents acceptés au niveau international ou au niveau de l'Union, y compris les modèles de données multimodaux.

3. Le premier de ces actes délégués couvre l'ensemble des éléments visés au paragraphe 1 et est adopté au plus tard le 21 février 2023.

*Article 8***Procédures et modalités d'accès communes**

1. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des procédures et des règles détaillées communes, y compris des spécifications techniques communes, en ce qui concerne l'accès des autorités compétentes aux plateformes eFTI, notamment des procédures applicables au traitement des informations réglementaires et à la communication entre les autorités compétentes et les opérateurs économiques concernés en ce qui concerne ces informations.
2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution visés au paragraphe 1, la Commission s'emploie à renforcer l'efficacité des procédures administratives et à réduire au minimum les coûts de mise en conformité tant pour les opérateurs économiques concernés que pour les autorités compétentes.
3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution couvre l'ensemble des éléments visés au paragraphe 1 du présent article et est adopté au plus tard le 21 février 2023.

CHAPITRE III

PLATEFORMES eFTI ET PRESTATAIRES DE SERVICES eFTI

SECTION 1

Exigences applicables aux plateformes eFTI et aux prestataires de services eFTI*Article 9***Exigences fonctionnelles applicables aux plateformes eFTI**

1. Les plateformes eFTI utilisées pour le traitement des informations réglementaires offrent des fonctionnalités qui garantissent ce qui suit:
 - a) les données à caractère personnel peuvent être traitées conformément au règlement (UE) 2016/679;
 - b) les données à caractère commercial peuvent être traitées conformément à l'article 6;
 - c) les autorités compétentes peuvent avoir accès aux données et les traiter conformément aux spécifications adoptées par voie d'actes délégués et d'actes d'exécution visés aux articles 7 et 8;
 - d) les opérateurs économiques concernés peuvent mettre des informations à la disposition des autorités compétentes conformément à l'article 4;
 - e) un lien d'identification électronique unique peut être établi entre un transfert et les éléments de données correspondants, y compris une référence structurée à la plateforme eFTI sur laquelle les données sont mises à disposition, comme un identifiant de référence unique;
 - f) les données peuvent être traitées uniquement sur la base d'un accès autorisé et authentifié;
 - g) tous les traitements de données sont dûment consignés dans des registres des opérations, afin de permettre, au minimum, l'identification de chaque opération de traitement distincte, de la personne physique ou morale ayant réalisé l'opération et du déroulement des opérations pour chaque élément de données individuel; lorsqu'une opération donne lieu à la modification ou à l'effacement d'un élément de données existant, l'élément de données original est préservé;
 - h) les données peuvent être archivées et restent accessibles aux autorités compétentes conformément aux actes juridiques de l'Union et aux dispositions du droit national pertinents fixant les exigences en matière d'informations réglementaires correspondantes;
 - i) les registres des opérations visés au point g) du présent paragraphe sont archivés et restent accessibles aux autorités compétentes, à des fins d'audit, pendant la période de temps spécifiée dans les actes juridiques de l'Union et les dispositions du droit national pertinents fixant les exigences en matière d'informations réglementaires correspondantes, et à des fins de contrôle, pendant les périodes de temps visées à l'article 17;
 - j) les données sont protégées contre la corruption et le vol;
 - k) les éléments de données traités correspondent à l'ensemble de données communes eFTI et aux sous-ensembles de données eFTI établis par les actes délégués visés à l'article 7 et ils peuvent être traités dans n'importe quelle langue officielle de l'Union comme prévu par les actes juridiques de l'Union et les dispositions du droit national pertinents fixant les exigences en matière d'informations réglementaires correspondantes.

2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des spécifications détaillées en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2. Lorsqu'elle adopte ces spécifications, la Commission:

- a) s'efforce d'assurer l'interopérabilité des plateformes eFTI;
- b) tient compte des solutions et normes techniques existantes pertinentes;
- c) veille à ce que ces spécifications restent, dans toute la mesure du possible, neutres sur le plan technologique.

Le premier de ces actes d'exécution couvre l'ensemble des éléments visés au paragraphe 1 du présent article et est adopté au plus tard le 21 août 2023.

Article 10

Exigences applicables aux prestataires de services eFTI

1. Les prestataires de services eFTI veillent à ce que:

- a) les données soient traitées exclusivement par des utilisateurs autorisés et conformément aux droits de traitement clairement définis et assignés au sein de la plateforme eFTI, conformément aux exigences en matière d'informations réglementaires pertinentes;
- b) les données soient stockées et accessibles conformément aux actes juridiques de l'Union et aux dispositions du droit national fixant les exigences en matière d'informations réglementaires correspondantes;
- c) les autorités compétentes aient un accès immédiat aux informations réglementaires concernant une opération de transport de marchandises traitées au moyen de leurs plateformes eFTI, sans charge ni frais;
- d) les données soient sécurisées de manière appropriée, y compris contre le traitement non autorisé ou illicite et contre la perte, la destruction ou les dégâts d'origine accidentelle.

2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles détaillées en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution couvrant l'ensemble des éléments visés au paragraphe 1 du présent article est adopté au plus tard le 21 août 2023.

SECTION 2

Certification

Article 11

Organismes d'évaluation de la conformité

1. Les organismes d'évaluation de la conformité sont accrédités conformément au règlement (CE) n° 765/2008 aux fins de la certification des plateformes eFTI et des prestataires de services eFTI telle qu'elle est prévue aux articles 12 et 13 du présent règlement.

2. Aux fins de l'accréditation, les organismes d'évaluation de la conformité satisfont aux exigences prévues à l'annexe II. Les organismes d'accréditation nationaux communiquent à l'autorité nationale désignée conformément au paragraphe 3 du présent article l'adresse du site internet sur lequel ils mettent à la disposition du public les informations sur les organismes d'évaluation de la conformité accrédités, y compris une liste à jour de ces organismes.

3. Chaque État membre désigne une autorité qui tient à jour une liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités, des plateformes eFTI et des prestataires de services eFTI qui sont titulaires d'une certification valide sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 2 du présent article, de l'article 12, paragraphe 2, et de l'article 13, paragraphe 2. Ces autorités nationales désignées mettent cette liste à la disposition du public sur un site internet officiel du gouvernement.

4. Au plus tard le 31 mars de chaque année, ces autorités nationales désignées notifient à la Commission la liste visée au paragraphe 3, ainsi que l'adresse du site internet sur lequel cette liste est mise à la disposition du public. La Commission publie ces adresses de sites internet sur son site internet officiel.

*Article 12***Certification des plateformes eFTI**

1. À la demande d'un développeur de plateforme eFTI, un organisme d'évaluation de la conformité évalue la conformité de la plateforme eFTI avec les exigences prévues à l'article 9, paragraphe 1. En cas d'évaluation positive, l'organisme d'évaluation de la conformité délivre un certificat de conformité pour cette plateforme eFTI. En cas d'évaluation négative, l'organisme d'évaluation de la conformité fournit au demandeur les raisons de cette évaluation négative.
2. Chaque organisme d'évaluation de la conformité tient à jour une liste des plateformes eFTI qu'il a certifiées et de celles dont il a retiré ou suspendu la certification. Il met cette liste à la disposition du public sur son site internet et transmet l'adresse de ce site internet à l'autorité nationale désignée visée à l'article 11, paragraphe 3.
3. Les informations mises à la disposition des autorités compétentes au moyen d'une plateforme eFTI certifiée sont accompagnées d'une marque de certification.
4. Le développeur de plateforme eFTI dépose une demande de réévaluation de sa certification si les spécifications techniques établies dans les actes d'exécution visés à l'article 9, paragraphe 2, font l'objet d'une révision.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 pour compléter le présent règlement en établissant des règles relatives à la certification des plateformes eFTI et à l'usage de la marque de certification, y compris des règles relatives au renouvellement, à la suspension et au retrait de la certification.

*Article 13***Certification des prestataires de services eFTI**

1. À la demande d'un prestataire de services eFTI, un organisme d'évaluation de la conformité évalue le respect par le prestataire de services eFTI des exigences fixées à l'article 10, paragraphe 1. En cas d'évaluation positive, l'organisme d'évaluation de la conformité délivre un certificat de conformité. En cas d'évaluation négative, l'organisme d'évaluation de la conformité fournit au demandeur les raisons de cette évaluation négative.
2. Chaque organisme d'évaluation de la conformité tient à jour une liste des prestataires de services eFTI qu'il a certifiés et de ceux dont il a retiré ou suspendu la certification. Il met cette liste à la disposition du public sur son site internet et transmet l'adresse de ce site internet à l'autorité nationale désignée visée à l'article 11, paragraphe 3.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 pour compléter le présent règlement en établissant des règles relatives à la certification des prestataires de services eFTI, y compris des règles relatives au renouvellement, à la suspension et au retrait de la certification.

CHAPITRE IV

DÉLÉGATION DE POUVOIR ET DISPOSITIONS D'EXÉCUTION*Article 14***Exercice de la délégation**

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 2, paragraphe 3, à l'article 7, à l'article 12, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 3, 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 2, paragraphe 3, à l'article 7, à l'article 12, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 3, 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 2, paragraphe 3, de l'article 7, de l'article 12, paragraphe 5, et de l'article 13, paragraphe 3, 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.

Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 16

Réexamen

1. Au plus tard le 21 février 2029, la Commission procède à une évaluation du présent règlement et présente un rapport exposant ses principales conclusions au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen.

En outre, la Commission évalue les initiatives possibles en vue notamment:

- a) d'établir l'obligation, pour les opérateurs économiques, de mettre les informations réglementaires à la disposition des autorités compétentes par voie électronique, conformément au présent règlement;
- b) de mettre en place une interopérabilité et une interconnexion accrues entre l'environnement eFTI et les différents systèmes et plateformes TIC utilisés pour l'enregistrement et le traitement des informations réglementaires, comme le prévoient d'autres dispositions du droit de l'Union en matière de transport.

Ces évaluations portent notamment sur la modification du présent règlement et d'autres actes juridiques pertinents de l'Union et sont accompagnées, s'il y a lieu, d'une proposition législative.

2. Les États membres fournissent à la Commission les informations visées à l'article 17, nécessaires à l'établissement du rapport visé au paragraphe 1 du présent article.

Article 17

Contrôle

Au plus tard le 21 août 2027, et tous les cinq ans par la suite, les États membres communiquent à la Commission, sur la base des registres des opérations visés à l'article 9, paragraphe 1, points g) et i), le nombre de fois où les autorités compétentes ont eu accès aux informations réglementaires mises à disposition par voie électronique par les opérateurs économiques concernés conformément à l'article 4, et le nombre de fois où elles ont traité ces informations.

Ces informations sont fournies pour chaque année couverte par la période de rapport.

Article 18

Entrée en vigueur et application

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

2. Il est applicable à partir du 21 août 2024.
3. Cependant, l'article 2, paragraphe 2, l'article 5, paragraphe 4, l'article 7, l'article 8, l'article 9, paragraphe 2, et l'article 10, paragraphe 2, sont applicables à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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

ANNEXE I

INFORMATIONS RÉGLEMENTAIRES RELEVANT DU CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT

PARTIE A — Exigences en matière d'informations réglementaires visées à l'article 2, paragraphe 1, point b)

Liste des actes délégués et des actes d'exécution visés à l'article 2, paragraphe 1, point b):

- 1) règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission ⁽¹⁾ fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile: annexe, section 6.3.2.6, points a), b), c), d), e), f) et g).

PARTIE B — Droit national

Les dispositions pertinentes du droit national exigeant la fourniture d'informations identiques, en tout ou en partie, aux informations spécifiées à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), sont énumérées ci-dessous.

[État membre]

- 1) Acte juridique: [disposition]

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (JO L 299 du 14.11.2015, p. 1).

ANNEXE II

EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES D'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

1. Un organisme d'évaluation de la conformité est constitué en vertu du droit national et possède la personnalité juridique.
2. Un organisme d'évaluation de la conformité est un organisme tiers indépendant de l'organisation, de la plateforme eFTI ou du prestataire de services de plateforme qu'il évalue.

Un organisme appartenant à une association d'entreprises ou à une fédération professionnelle qui représente des entreprises participant à la conception, à la fabrication, à la fourniture, à l'assemblage, à l'utilisation ou à l'entretien de la plateforme eFTI ou du prestataire de services de plateforme qu'il évalue peut, pour autant que son indépendance et que l'absence de tout conflit d'intérêts soient démontrées, être considéré comme satisfaisant à cette condition.

3. Un organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'effectuer les tâches d'évaluation de la conformité ne peuvent pas être le concepteur, le fabricant, le fournisseur, l'installateur, l'acheteur, le propriétaire, l'utilisateur ou le responsable de l'entretien de la plateforme eFTI ou du prestataire de services de plateforme qu'ils évaluent, ni le mandataire d'aucune de ces parties.

Un organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'effectuer les tâches d'évaluation de la conformité ne peuvent intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication ou la construction, la commercialisation, l'installation, l'utilisation ou l'entretien de cette plateforme eFTI ou de ce prestataire de services de plateforme. Ils ne peuvent participer à aucune activité susceptible d'entrer en conflit avec l'indépendance de leur jugement ou leur intégrité dans le cadre des activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles ils sont accrédités. Cela vaut en particulier pour les services de conseil.

Les organismes d'évaluation de la conformité veillent à ce que les activités de leurs filiales ou sous-traitants n'aient pas d'incidence sur la confidentialité, l'objectivité ou l'impartialité de leurs activités d'évaluation de la conformité.

4. Les organismes d'évaluation de la conformité et leur personnel effectuent les activités d'évaluation de la conformité avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et sont à l'abri de toute pression ou incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs activités d'évaluation de la conformité, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes intéressés par les résultats de ces activités.
5. Un organisme d'évaluation de la conformité est capable d'effectuer toutes les tâches d'évaluation de la conformité qui lui sont assignées par les articles 12 et 13 du présent règlement, que ces tâches soient effectuées par lui-même ou en son nom et sous sa responsabilité.

L'organisme d'évaluation de la conformité dispose autant que nécessaire:

- a) du personnel ayant les connaissances techniques et l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches d'évaluation de la conformité;
- b) de descriptions des procédures utilisées pour procéder aux évaluations de la conformité;
- c) de procédures pour accomplir ses activités qui tiennent dûment compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure et du degré de complexité de la technologie en question.

Un organisme d'évaluation de la conformité se dote des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches techniques et administratives liées aux activités d'évaluation de la conformité.

6. Le personnel chargé de l'exécution des tâches d'évaluation de la conformité possède:
 - a) une solide formation technique et professionnelle couvrant toutes les activités d'évaluation de la conformité;

- b) une connaissance satisfaisante des exigences applicables aux évaluations qu'il effectue et l'autorité nécessaire pour effectuer ces évaluations;
 - c) une connaissance et une compréhension adéquates des exigences énoncées aux articles 9 et 10 du présent règlement;
 - d) l'aptitude à rédiger les certificats de conformité, procès-verbaux et rapports qui prouvent que les évaluations ont été effectuées.
7. L'impartialité des organismes d'évaluation de la conformité, de leurs cadres supérieurs et de leur personnel chargé d'effectuer les tâches d'évaluation de la conformité est garantie.
- La rémunération des cadres supérieurs et du personnel chargé d'effectuer les tâches d'évaluation de la conformité au sein d'un organisme d'évaluation de la conformité ne peut dépendre du nombre d'évaluations effectuées ni de leurs résultats.
8. Les organismes d'évaluation de la conformité souscrivent une assurance couvrant leur responsabilité, à moins que cette responsabilité ne soit assumée par l'État conformément au droit national ou que l'évaluation de la conformité ne soit effectuée sous la responsabilité directe de l'État membre.
9. Le personnel d'un organisme d'évaluation de la conformité est lié par le secret professionnel pour toutes les informations obtenues dans l'exécution de ses tâches au titre des articles 12 et 13 du présent règlement ou de toute disposition de droit national leur donnant effet, sauf à l'égard des autorités compétentes de l'État membre dans lequel l'organisme exerce ses activités. Les droits de propriété sont protégés.
10. Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités de normalisation et de réglementation pertinentes, ou veillent à ce que leur personnel chargé d'effectuer les tâches d'évaluation de la conformité en soit informé.
-

DIRECTIVES

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 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

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) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, efficace et socialement responsable, il est nécessaire de garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs, d'une part, et des conditions adéquates pour les entreprises et de concurrence loyale pour les transporteurs par route (ci-après dénommés «opérateurs»), d'autre part. Compte tenu du degré élevé de mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur du transport routier, il convient d'établir des règles sectorielles pour garantir un équilibre entre la libre prestation de services transfrontaliers pour les opérateurs, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs.
- (2) Vu le degré élevé de mobilité inhérent aux services de transport routier, il y a lieu de veiller tout particulièrement à ce que les conducteurs bénéficient des droits dont ils peuvent se prévaloir et que les opérateurs, des petites entreprises pour la plupart, ne soient pas confrontés à des obstacles administratifs disproportionnés ou à des contrôles discriminatoires qui restreignent indûment leur liberté de fournir des services transfrontaliers. Pour la même raison, les règles nationales appliquées au transport routier doivent être proportionnées et justifiées, compte tenu de la nécessité de garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs et de faciliter l'exercice de la libre prestation de services de transport routier fondé sur une concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers.
- (3) Il est primordial pour le bon fonctionnement du marché intérieur d'atteindre un équilibre entre l'amélioration des conditions sociales et de travail des conducteurs et le fait de faciliter l'exercice de la libre prestation de services de transport routier fondé sur une concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers.
- (4) Après une évaluation du caractère effectif et efficace de l'actuelle législation sociale de l'Union dans le secteur du transport routier, certaines lacunes dans les dispositions en vigueur et des insuffisances dans le contrôle de leur respect ont été recensées, notamment en ce qui concerne le recours à des sociétés «boîtes aux lettres». En outre, une série de divergences ont été relevées entre les États membres dans l'interprétation, l'application et la mise en œuvre de ces dispositions, faisant peser une lourde contrainte administrative sur les conducteurs et les opérateurs. Cette situation est source d'insécurité juridique, ce qui est préjudiciable aux conditions sociales et de travail, ainsi qu'aux conditions de concurrence loyale pour les opérateurs dans le secteur.
- (5) Pour garantir l'application correcte des directives 96/71/CE ⁽⁴⁾ et 2014/67/UE ⁽⁵⁾ du Parlement européen et du Conseil, il convient de renforcer les contrôles et la coopération au niveau de l'Union afin d'endiguer la fraude en matière de détachement de conducteurs.

⁽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 149 du 5.5.2020, p. 1). Position du Parlement européen du 9 juillet 2020 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) Dans sa proposition du 8 mars 2016 relative à la révision de la directive 96/71/CE, la Commission reconnaissait que la mise en œuvre de cette directive soulevait des questions et des difficultés juridiques particulières dans le secteur du transport routier, extrêmement mobile, et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes résidait dans une législation spécifique à ce secteur.
- (7) Afin d'assurer la mise en œuvre effective et proportionnée de la directive 96/71/CE dans le secteur du transport routier, il est nécessaire d'instaurer des règles sectorielles tenant compte des particularités liées à l'extrême mobilité de la main d'œuvre dans ce secteur et établissant un équilibre entre la protection sociale des conducteurs et la libre prestation de services transfrontaliers pour les opérateurs. Les dispositions concernant le détachement de travailleurs, qui figurent dans la directive 96/71/CE et celles relatives au respect de ces dispositions, qui figurent dans la directive 2014/67/UE, s'appliquent au secteur du transport routier et devraient être soumises aux règles spécifiques établies par la présente directive.
- (8) Compte tenu du caractère extrêmement mobile du secteur du transport, les conducteurs ne sont généralement pas détachés dans un autre État membre dans le cadre de contrats de service pour de longues périodes, contrairement à ce qui se passe parfois dans d'autres secteurs. Il convient donc de préciser dans quelles circonstances ces conducteurs ne sont pas soumis aux règles relatives au détachement de longue durée prévues par la directive 96/71/CE.
- (9) Des règles sectorielles équilibrées sur le détachement devraient reposer sur l'existence d'un lien suffisant rattachant le conducteur et le service fourni au territoire d'un État membre d'accueil. Pour faciliter l'application de ces règles, il convient de faire la distinction entre les différents types d'opérations de transport en fonction du degré de rattachement au territoire de l'État membre d'accueil.
- (10) Lorsqu'un conducteur effectue des opérations de transport bilatérales depuis l'État membre où l'entreprise est établie (ci-après dénommé «État membre d'établissement») jusqu'au territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers, ou d'un État membre ou d'un pays tiers jusqu'à l'État membre d'établissement, la nature du service est étroitement liée à l'État membre d'établissement. Un conducteur peut effectuer plusieurs opérations de transport bilatérales au cours d'un seul voyage. Si les règles en matière de détachement et, par conséquent, les conditions de travail et d'emploi garanties dans l'État membre d'accueil s'appliquaient à ces opérations bilatérales, cela constituerait une restriction disproportionnée à la liberté de fournir des services de transport routier transfrontaliers.
- (11) Il convient de préciser que le transport international transitant par le territoire d'un État membre ne constitue pas une situation de détachement. Ces opérations sont caractérisées par le fait que le conducteur traverse l'État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ou déposer des voyageurs; il n'y a donc pas de lien significatif entre les activités du conducteur et l'État membre de transit. Le fait de considérer la présence du conducteur dans un État membre comme une activité de transit n'est dès lors pas affecté par les arrêts effectués pour des raisons d'hygiène, par exemple.
- (12) Lorsqu'un conducteur effectue une opération de transport combiné, la nature du service fourni durant le trajet routier initial ou final est étroitement liée à l'État membre d'établissement si le trajet routier, pris isolément, est une opération de transport bilatérale. En revanche, lorsque l'opération de transport durant le trajet routier est effectuée dans l'État membre d'accueil ou à titre d'opération de transport international non bilatérale, il existe un lien suffisant avec le territoire d'un État membre d'accueil et les règles en matière de détachement devraient donc s'appliquer.
- (13) Lorsqu'un conducteur effectue d'autres types d'opérations, notamment des transports de cabotage ou des opérations de transport international non bilatérales, il existe un lien suffisant avec le territoire de l'État membre d'accueil. Ce lien existe dans le cas des transports de cabotage au sens des règlements (CE) n° 1072/2009 ⁽⁶⁾ et (CE) n° 1073/2009 ⁽⁷⁾ du Parlement européen et du Conseil, puisque toute l'opération de transport se déroule dans un État membre d'accueil et que le service est donc étroitement lié au territoire de l'État membre d'accueil. Une opération de transport international non bilatérale est caractérisée par le fait que le conducteur effectue un transport international en dehors de l'État membre d'établissement de l'entreprise d'envoi. Les services fournis ont donc un lien avec les États membres d'accueil concernés plutôt qu'avec l'État membre d'établissement. Dans ces cas, des règles sectorielles ne sont requises qu'en ce qui concerne les exigences administratives et les mesures de contrôle.
- (14) Les États membres devraient veiller à ce que, conformément à la directive 2014/67/UE, les conditions de travail et d'emploi visées à l'article 3 de la directive 96/71/CE qui sont fixées par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales ou par des conventions collectives ou sentences arbitrales déclarées d'application

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

générale sur leurs territoires ou qui sont applicables en vertu de l'article 3, paragraphes 1 et 8, de la directive 96/71/CE, soient mises, de manière accessible et transparente, à la disposition des entreprises de transport d'autres États membres et des travailleurs détachés. Cela devrait inclure, le cas échéant, les conditions de travail et d'emploi prévues par des conventions collectives qui ont un effet général sur toutes les entreprises similaires relevant du champ d'application territoriale de celles-ci. Les informations pertinentes devraient, notamment, inclure les éléments constitutifs de la rémunération rendus obligatoires par les instruments précités. Conformément à la directive 2014/67/UE, la participation des partenaires sociaux devrait être sollicitée.

- (15) Les opérateurs de l'Union font face à une concurrence croissante de la part des opérateurs basés dans des pays tiers. Il est donc de la plus haute importance de veiller à ce que les opérateurs de l'Union ne fassent pas l'objet d'une discrimination. En vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 96/71/CE, les entreprises établies dans un État non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre. Ce principe devrait également s'appliquer en ce qui concerne les règles spécifiques en matière de détachement prévues par la présente directive. Il devrait notamment s'appliquer lorsque des opérateurs de pays tiers exécutent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union.
- (16) Le contingent multilatéral d'autorisations de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) est l'un des principaux instruments régissant l'accès des opérateurs de pays tiers au marché de l'Union et l'accès des opérateurs de l'Union aux marchés de pays tiers. Le nombre d'autorisations allouées à chaque pays membre de la CEMT est fixé annuellement. Les États membres doivent respecter leur obligation de ne pas créer de discrimination à l'encontre des entreprises de l'Union, y compris lorsqu'il s'agit de convenir de conditions d'accès au marché de l'Union au sein de la CEMT.
- (17) Le pouvoir de négocier et de conclure l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) appartient à l'Union dans le cadre de ses compétences externes exclusives. Conformément à l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil⁽⁸⁾, l'Union devrait aligner les mécanismes de contrôle pouvant être utilisés pour contrôler le respect de la réglementation sociale nationale et de l'Union par les entreprises de pays tiers sur ceux qui s'appliquent aux entreprises de l'Union.
- (18) Les États membres ont également rencontré des difficultés dans l'application des règles concernant le détachement de travailleurs précisées dans la directive 96/71/CE et des règles en matière d'exigences administratives énoncées dans la directive 2014/67/UE au secteur du transport routier, extrêmement mobile. Les mesures nationales non coordonnées relatives à l'application et au contrôle du respect des dispositions concernant le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier ont engendré une insécurité juridique et font peser de lourdes contraintes administratives sur les opérateurs de l'Union non résidents. Cette situation a créé des restrictions injustifiées à la liberté de fournir des services de transport routier transfrontaliers, doublées d'effets secondaires négatifs sur l'emploi et sur la compétitivité des opérateurs. Il faut donc harmoniser les exigences administratives et les mesures de contrôle. Cela permettrait également d'éviter que les opérateurs ne soient retardés inutilement dans leurs déplacements.
- (19) Afin de veiller au contrôle effectif et efficace du respect des règles sectorielles en matière de détachement de travailleurs et d'éviter de faire peser sur les opérateurs de l'Union non résidents des contraintes administratives disproportionnées, il convient d'instaurer des exigences administratives spécifiques et des mesures de contrôle dans le secteur du transport routier, en tirant pleinement parti des outils de contrôle tels que le tachygraphe numérique. Afin de contrôler le respect des obligations énoncées dans la présente directive et dans la directive 96/71/CE, et en parallèle de réduire la complexité de cette tâche, les États membres ne devraient être autorisés à imposer aux opérateurs que les exigences administratives et les mesures de contrôle précisées dans la présente directive, qui sont adaptées au secteur du transport routier.
- (20) Les entreprises de transport ont besoin de sécurité juridique concernant les règles et exigences à respecter. Celles-ci devraient être claires, compréhensibles et d'accès aisé pour les entreprises de transport et devraient permettre d'effectuer des contrôles efficaces. Il importe que les nouvelles règles n'introduisent aucune charge administrative superflue et qu'elles tiennent dûment compte des intérêts des petites et moyennes entreprises.

⁽⁸⁾ 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).

- (21) Il convient que la charge administrative et les tâches de gestion des documents qui pèsent sur les conducteurs soient raisonnables. Par conséquent, s'il convient que certains documents soient disponibles dans le véhicule en cas d'inspection lors d'un contrôle sur route, d'autres devraient être mis à disposition via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur (IMI) institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil⁽⁹⁾ par les opérateurs et, si nécessaire, par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur. Les autorités compétentes devraient recourir au cadre de l'assistance mutuelle entre les États membres décrite dans la directive 2014/67/UE.
- (22) Pour faciliter le contrôle du respect des règles en matière de détachement énoncées dans la présente directive, les opérateurs devraient soumettre une déclaration de détachement aux autorités compétentes des États membres dans lesquels ils détachent leurs conducteurs.
- (23) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les opérateurs, il faut simplifier le processus d'envoi et de mise à jour des déclarations de détachement. La Commission devrait par conséquent mettre au point une interface publique multilingue, accessible aux opérateurs et leur permettant d'introduire et de mettre à jour les informations sur le détachement et de soumettre d'autres documents pertinents à l'IMI, si nécessaire.
- (24) Étant donné que, dans certains États membres, les partenaires sociaux jouent un rôle essentiel dans l'application de la législation sociale dans le secteur du transport routier, les États membres devraient être autorisés à fournir aux partenaires sociaux nationaux les informations pertinentes qui ont été partagées via l'IMI, dans le seul but de vérifier la conformité avec les règles en matière de détachement et dans le respect du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁰⁾. Les informations pertinentes devraient être fournies aux partenaires sociaux par des moyens autres que l'IMI.
- (25) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de préciser les fonctionnalités de l'interface publique connectée à l'IMI. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽¹¹⁾.
- (26) Il est indispensable de faire respecter les dispositions relatives au temps de travail et au temps de repos de manière adéquate, efficace et cohérente pour améliorer la sécurité routière, protéger les conditions de travail des conducteurs et empêcher les distorsions de concurrence découlant de leur non-respect. Il est dès lors souhaitable d'étendre le champ d'application des exigences existantes en matière de contrôle uniforme prévues dans la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil⁽¹²⁾ au contrôle du respect des dispositions relatives au temps de travail énoncées dans la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil⁽¹³⁾.
- (27) Compte tenu des séries de données nécessaires à la réalisation des contrôles portant sur le respect des règles relatives au temps de travail énoncées dans la directive 2002/15/CE, la portée des contrôles sur route dépend du développement et de l'introduction d'une technologie couvrant des périodes de temps suffisantes. Il convient de limiter les contrôles sur route aux aspects pouvant déjà être contrôlés efficacement à l'aide du tachygraphe et d'appareils de contrôle connexes embarqués, et de n'effectuer des contrôles approfondis que dans les locaux des entreprises.
- (28) Les contrôles sur route devraient être effectués de manière efficace et rapide, afin de prendre le moins de temps possible et de retarder au minimum le conducteur. Une distinction claire devrait être établie entre les obligations des opérateurs et les obligations des conducteurs.

⁽⁹⁾ Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission («règlement IMI») (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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 et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

⁽¹³⁾ 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).

- (29) Il convient d'encourager davantage la coopération entre les autorités de contrôle des États membres dans le cadre de contrôles concertés, que les États membres devraient s'efforcer d'étendre aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises. L'Autorité européenne du travail, dont le champ des activités, défini à l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾, couvre la directive 2006/22/CE, pourrait jouer un rôle important en aidant les États membres à procéder à des contrôles concertés et pourrait soutenir les efforts en matière d'éducation et de formation.
- (30) La coopération administrative entre les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre des règles sociales dans le secteur du transport routier s'est révélée insuffisante, rendant le contrôle transfrontalier plus difficile, inefficace et incohérent. Il est par conséquent nécessaire d'instaurer un cadre permettant une communication et une assistance mutuelle efficaces, y compris un échange de données sur les infractions et d'informations sur les bonnes pratiques en matière de contrôle.
- (31) En vue de promouvoir une coopération administrative et un échange d'informations efficaces, le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾ impose aux États membres d'interconnecter leurs registres électroniques nationaux par l'intermédiaire du système de registre européen des entreprises de transport routier (ERRU). Il convient d'accroître, dans le cadre de ce système, l'étendue des informations accessibles lors des contrôles sur route.
- (32) Pour faciliter et améliorer la communication entre les États membres, garantir une application plus uniforme des règles sociales dans le secteur du transport et aider les opérateurs à se conformer aux exigences administratives lorsqu'ils détachent des conducteurs, la Commission devrait mettre en place un ou plusieurs nouveaux modules pour l'IMI. Il importe que l'IMI permette de contrôler la validité des déclarations de détachement lors des contrôles sur route.
- (33) L'échange d'informations dans le cadre d'une coopération administrative et d'une assistance mutuelle efficaces entre les États membres devrait respecter les règles relatives à la protection des données à caractère personnel établies par les règlements (UE) 2016/679 et (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾. L'échange d'informations au moyen de l'IMI devrait également être conforme au règlement (UE) n° 1024/2012.
- (34) Afin d'améliorer l'effectivité, l'efficacité et la cohérence du contrôle du respect des règles, il est souhaitable de développer les fonctionnalités et l'utilisation des systèmes nationaux existants de classification par niveau de risque. L'accès aux données figurant dans ces systèmes de classification permettrait aux autorités compétentes de contrôle de l'État membre concerné de mieux cibler les contrôles sur les opérateurs contrevenants. L'existence d'une formule commune pour calculer le niveau de risque d'une entreprise de transport devrait contribuer à un traitement plus équitable des opérateurs lors des contrôles.
- (35) À la suite de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, il y a lieu d'aligner les pouvoirs conférés à la Commission en vertu de la directive 2006/22/CE sur les articles 290 et 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
- (36) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2006/22/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de porter à 4 % le pourcentage minimal des jours de travail effectués par les conducteurs contrôlés par les États membres; de clarifier plus avant les définitions des catégories de statistiques à recueillir; de désigner un organisme chargé de la promotion active de l'échange de données, d'expériences et d'informations entre États membres; d'établir une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise; d'établir des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle; d'établir une approche commune pour enregistrer et contrôler des périodes consacrées à une autre tâche et pour enregistrer et contrôler des périodes d'au moins une semaine pendant lesquelles un conducteur est éloigné

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

du véhicule et n'est pas en mesure d'exercer une quelconque activité avec ce véhicule; et de promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en œuvre de ladite directive, de favoriser la cohérence des approches entre les autorités chargées du contrôle ainsi qu'une interprétation harmonisée du règlement (CE) n° 561/2006 entre celles-ci et de faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autorités chargées du contrôle. Notamment, lors de l'adoption d'actes d'exécution pour le développement d'une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise, la Commission devrait veiller à l'égalité de traitement des entreprises lorsqu'elle tient compte des critères précisés dans la présente directive. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011.

- (37) Afin de refléter l'évolution des meilleures pratiques quant aux contrôles et à l'équipement standard à mettre à la disposition des unités chargées du contrôle et d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 ou au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁷⁾, 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 la modification respectivement des annexes I et II et de l'annexe III de la directive 2006/22/CE. 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»⁽¹⁸⁾. 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.
- (38) Il y a donc lieu de modifier la directive 2006/22/CE en conséquence.
- (39) Les entreprises de transport sont les destinataires de certaines règles spécifiques en matière de détachement et elles assument les conséquences des infractions à ces règles qu'elles commettent. Toutefois, pour prévenir tout abus de la part des entreprises confiant par contrat l'exécution de services de transport à des transporteurs de marchandises par route, les États membres devraient également prévoir un régime clair et prévisible de sanctions applicables aux expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants lorsqu'ils savaient ou auraient dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que les services de transport qu'ils commandaient enfreignaient les règles spécifiques en matière de détachement.
- (40) Pour garantir des conditions de concurrence loyales et équitables pour les travailleurs et pour les entreprises, il est nécessaire de favoriser l'exercice du contrôle du respect des règles avec des moyens intelligents et de fournir tout le soutien possible à une introduction et une utilisation pleines et entières des systèmes de classification par niveau de risque.
- (41) La Commission devrait évaluer l'impact de l'application et du contrôle du respect des règles relatives au détachement de travailleurs sur le secteur du transport routier et présenter un rapport sur les résultats de cette évaluation au Parlement européen et au Conseil, ainsi qu'une proposition législative, le cas échéant.
- (42) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs, d'une part, et des conditions adéquates pour les entreprises et de concurrence loyale pour les opérateurs, d'autre part, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de la présente directive, 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, la présente directive n'exécède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (43) Les mesures nationales transposant la présente directive devraient s'appliquer dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive. La directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁹⁾ s'appliquera au secteur du transport routier, conformément à l'article 3, paragraphe 3, de ladite directive, à partir du 2 février 2022,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Règles spécifiques relatives au détachement de conducteurs

1. Le présent article instaure des règles spécifiques en ce qui concerne certains aspects de la directive 96/71/CE relatifs au détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et certains aspects de la directive 2014/67/UE relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁹⁾ Directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 173 du 9.7.2018, p. 16).

2. Ces règles spécifiques s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un État membre prenant la mesure transnationale visée à l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 96/71/CE.

3. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatérales de marchandises.

Aux fins de la présente directive, une opération bilatérale de transport de marchandises consiste à faire circuler des marchandises, sur la base d'un contrat de transport, depuis l'État membre d'établissement, au sens de l'article 2, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1071/2009, vers un autre État membre ou vers un pays tiers, ou depuis un autre État membre ou un pays tiers vers l'État membre d'établissement.

À partir du 2 février 2022, qui est la date à partir de laquelle les conducteurs doivent, en vertu de l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014, enregistrer manuellement les données relatives au franchissement d'une frontière, les États membres appliquent également l'exemption pour les opérations de transport bilatérales de marchandises énoncée aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe lorsque le conducteur effectuant une opération de transport bilatérale procède en outre à une activité de chargement et/ou de déchargement dans les États membres ou pays tiers qu'il traverse, à condition de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même État membre.

Si une opération de transport bilatérale démarrant dans l'État membre d'établissement, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, est suivie d'une opération de transport bilatérale vers l'État membre d'établissement, l'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa s'applique à deux activités supplémentaires de chargement et/ou déchargement au maximum, dans les conditions fixées au troisième alinéa.

Les exemptions pour les activités supplémentaires énoncées aux troisième et quatrième alinéas du présent paragraphe s'appliquent uniquement jusqu'à la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents respectant l'obligation d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014 doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, tel qu'il est précisé à l'article 8, paragraphe 1, quatrième alinéa, dudit règlement. À partir de cette date, les exemptions pour les activités supplémentaires énoncées aux troisième et quatrième alinéas du présent paragraphe s'appliquent uniquement aux conducteurs qui utilisent des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement.

4. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatérales de voyageurs.

Aux fins de la présente directive, une opération de transport bilatérale effectuée dans le cadre d'un service occasionnel ou régulier de transport international de voyageurs, au sens du règlement (CE) n° 1073/2009, suppose qu'un conducteur réalise l'une des activités suivantes:

- a) prenne en charge des voyageurs dans l'État membre d'établissement et les dépose dans un autre État membre ou dans un pays tiers;
- b) prenne en charge des voyageurs dans un État membre ou dans un pays tiers et les dépose dans l'État membre d'établissement; ou
- c) prenne en charge et dépose des voyageurs dans l'État membre d'établissement afin d'effectuer des excursions locales dans un autre État membre ou dans un pays tiers, conformément au règlement (CE) n° 1073/2009.

À partir du 2 février 2022, qui est la date à partir de laquelle les conducteurs sont tenus, en vertu de l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014, d'enregistrer manuellement les données relatives au franchissement des frontières, les États membres appliquent l'exemption pour les opérations de transport bilatérales de voyageurs énoncée aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe également lorsque le conducteur qui effectue aussi une opération de transport bilatérale prend en charge des voyageurs à une seule occasion et/ou dépose des voyageurs à une seule occasion dans les États membres ou les pays tiers que le conducteur traverse, à condition qu'il ne propose pas de services de transport de voyageurs entre deux endroits dans l'État membre traversé. Cela s'applique aussi au voyage de retour.

L'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe s'applique uniquement jusqu'à la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents respectant l'exigence d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014 doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, quatrième alinéa, dudit règlement. À partir de cette date, l'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe s'applique uniquement aux conducteurs qui utilisent des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement.

5. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il transite sur le territoire d'un État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs.

6. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue le trajet routier initial ou final d'une opération de transport combiné au sens de la directive 92/106/CEE du Conseil ⁽²⁰⁾, si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations de transport bilatérales au sens du paragraphe 3 du présent article.

7. Lorsqu'un conducteur effectue un transport de cabotage au sens des règlements (CE) n° 1072/2009 et (CE) n° 1073/2009, il est considéré comme détaché en vertu de la directive 96/71/CE.

8. Aux fins de l'article 3, paragraphe 1 bis), de la directive 96/71/CE, il est considéré qu'un détachement prend fin lorsque le conducteur quitte l'État membre d'accueil dans le cadre d'une opération de transport international de marchandises ou de voyageurs. Cette période de détachement n'est pas cumulable avec les périodes de détachement antérieures prestées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace.

9. Les États membres veillent à ce que, conformément à la directive 2014/67/UE, les conditions de travail et d'emploi visées à l'article 3 de la directive 96/71/CE, qui sont fixées par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales ou par des conventions collectives ou sentences arbitrales déclarées d'application générale sur leurs territoires ou qui sont applicables en vertu de l'article 3, paragraphes 1 et 8, de la directive 96/71/CE, soient mises, de manière accessible et transparente, à la disposition des entreprises de transport d'autres États membres et des travailleurs détachés. Les informations pertinentes incluent, notamment, les éléments constitutifs de la rémunération rendus obligatoires par les instruments précités, y compris, le cas échéant, par des conventions collectives qui ont un effet général sur toutes les entreprises similaires relevant du champ d'application territoriale de celles-ci.

10. Les entreprises de transport établies dans un État non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre, y compris lorsqu'elles effectuent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union ou à des parties de celui-ci.

11. Par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/67/UE, les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes en ce qui concerne le détachement de conducteurs:

a) l'obligation pour l'opérateur établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration de détachement aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement, au moyen d'un formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012. Ladite déclaration de détachement comporte les informations suivantes:

i) l'identité de l'opérateur, au moins sous la forme du numéro de la licence communautaire, s'il est disponible;

ii) les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'État membre d'établissement chargée d'assurer la liaison avec les autorités compétentes de l'État membre d'accueil dans lequel les services sont fournis et de transmettre et de recevoir des documents ou avis;

iii) l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;

iv) la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;

v) les dates prévues pour le début et la fin du détachement;

vi) la plaque minéralogique des véhicules à moteur;

vii) s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de personnes, d'un transport international ou de transports de cabotage;

b) l'obligation pour l'opérateur de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, les documents suivants, et l'obligation pour le conducteur de les conserver et de les fournir lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route:

i) une copie de la déclaration de détachement soumise via l'IMI;

⁽²⁰⁾ 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).

- ii) la preuve des opérations de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009;
 - iii) les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États membres où le conducteur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage, conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014;
- c) l'obligation pour l'opérateur de transmettre, via l'interface publique connectée à l'IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu, la copie des documents visés aux points b) ii) et iii) du présent paragraphe, ainsi que des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement, le contrat de travail ou tout document équivalent au sens de l'article 3 de la directive 91/533/CEE du Conseil⁽²¹⁾, les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et la preuve de paiement.

L'opérateur envoie les documents via l'interface publique connectée à l'IMI au plus tard huit semaines après la date de la demande. Si l'opérateur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti, les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu peuvent demander, via l'IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'État membre d'établissement, conformément aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67/UE. Une fois que cette demande d'assistance mutuelle a été présentée, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur ont accès à la déclaration de détachement et à d'autres informations pertinentes soumises par l'opérateur via l'interface publique connectée à l'IMI.

Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement veillent à fournir la documentation demandée aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu via l'IMI dans les 25 jours ouvrés suivant le jour de la demande d'assistance mutuelle.

Afin de s'assurer qu'un conducteur ne doit pas être considéré comme détaché en vertu des paragraphes 3 et 4 du présent article, les États membres ne peuvent imposer comme mesure de contrôle que l'obligation pour le conducteur de conserver et de fournir, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route, la preuve des transports internationaux concernés, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009, et les relevés du tachygraphe visés au point b) iii) du présent paragraphe.

12. Aux fins du contrôle, l'opérateur tient à jour les déclarations de détachement visées au paragraphe 11, point a), dans l'interface publique connectée à l'IMI.

13. Les informations contenues dans les déclarations de détachement sont sauvegardées dans le répertoire de l'IMI aux fins des contrôles pendant une période de 24 mois.

Un État membre peut autoriser l'autorité compétente à fournir aux partenaires sociaux nationaux, par des moyens autres que l'IMI, les informations pertinentes disponibles dans l'IMI dans la mesure nécessaire à la vérification du respect des règles en matière de détachement et conformément au droit national et aux pratiques nationales, pour autant:

- a) que ces informations soient liées à un détachement sur le territoire de l'État membre concerné;
- b) que ces informations soient utilisées exclusivement aux fins de l'application des règles en matière de détachement; et
- c) que le traitement des données soit effectué conformément au règlement (UE) 2016/679.

14. Au plus tard le 2 février 2021, la Commission définit, par la voie d'un acte d'exécution, les fonctionnalités de l'interface publique connectée à l'IMI. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 4, paragraphe 2.

15. Les États membres évitent tout retard injustifié dans la mise en œuvre des mesures de contrôle qui pourrait affecter la durée et les dates du détachement.

⁽²¹⁾ Directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail (JO L 288 du 18.10.1991, p. 32).

16. Les autorités compétentes des États membres travaillent en étroite collaboration, se prêtent une assistance mutuelle et s'échangent toutes les informations pertinentes dans les conditions énoncées dans la directive 2014/67/UE et dans le règlement (CE) n° 1071/2009.

Article 2

Modification de la directive 2006/22/CE

La directive 2006/22/CE est modifiée comme suit:

1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«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».

2) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Objet

La présente directive fixe les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 (*) et (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (**) et de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil (***).

(*) 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).

(**) 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).

(***) 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).»

3) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Ces contrôles couvrent, chaque année, une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules entrant dans le champ d'application des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 ainsi que des travailleurs mobiles et conducteurs relevant du champ d'application de la directive 2002/15/CE. Les contrôles sur route portant sur le respect de la directive 2002/15/CE sont limités aux aspects qui peuvent être contrôlés efficacement à l'aide du tachygraphe et de l'appareil de contrôle connexe. Un contrôle approfondi du respect de la directive 2002/15/CE ne peut être effectué que dans les locaux des entreprises.»;

b) au paragraphe 3, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Chaque État membre organise les contrôles de sorte qu'au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 soient contrôlés. Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité afin de fournir, avant la fin du contrôle sur route, toute preuve qui ne se trouverait pas à bord; cela est sans préjudice de l'obligation du conducteur de veiller au bon fonctionnement du tachygraphe.

À partir du 1^{er} janvier 2012, la Commission peut, par voie d'actes d'exécution, porter le pourcentage minimal à 4 %, à condition que les statistiques recueillies conformément à l'article 3 indiquent qu'en moyenne plus de 90 % de tous les véhicules contrôlés sont équipés de tachygraphes numériques. En prenant sa décision, la Commission tient également compte de l'efficacité des mesures de contrôle existantes, notamment la disponibilité des données de tachygraphes numériques dans les locaux des entreprises. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»;

c) le paragraphe suivant est inséré:

«3 bis. Chaque État membre organise des contrôles portant sur le respect de la directive 2002/15/CE compte tenu du système de classification par niveau de risque prévu à l'article 9 de la présente directive. Ces contrôles sont ciblés sur une entreprise si un ou plusieurs de ses conducteurs enfrennent gravement ou de manière répétée le règlement (CE) n° 561/2006 ou le règlement (UE) n° 165/2014.»

d) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les informations transmises à la Commission conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 et à l'article 13 de la directive 2002/15/CE comprennent le nombre de conducteurs contrôlés sur la route, le nombre de contrôles effectués dans les locaux des entreprises, le nombre de jours ouvrés contrôlés ainsi que le nombre et la nature des infractions signalées et indiquent s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de marchandises.»

4) À l'article 3, le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Si nécessaire, la Commission précise davantage, par voie d'actes d'exécution, les définitions des catégories mentionnées au premier alinéa, points a) et b). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»

5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Contrôles concertés

Les États membres effectuent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route des conducteurs et des véhicules relevant du règlement (CE) n° 561/2006 ou du règlement (UE) n° 165/2014. Les États membres s'efforcent en outre d'organiser des contrôles concertés dans les locaux des entreprises.

Ces contrôles concertés sont effectués simultanément par les autorités de contrôle de deux États membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.»

6) À l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différents types de transport et d'entreprises. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006, au règlement (UE) n° 165/2014 ou à la directive 2002/15/CE ont été constatées sur la route.»

7) L'article 7 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit

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

«b) transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006;»

ii) le point suivant est ajouté:

«d) assurer l'échange d'informations avec les autres États membres en application de l'article 8 de la présente directive en ce qui concerne l'application des dispositions nationales transposant la présente directive et la directive 2002/15/CE.»

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

«3. Les échanges de données, d'expériences et d'informations entre États membres sont vivement encouragés, principalement mais pas exclusivement par le comité visé à l'article 12, paragraphe 1, et par tout organisme que la Commission peut désigner par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»

8) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Échange d'informations

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article 22, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006 sont également échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article 7 de la présente directive:

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

2. Un État membre fournit les informations demandées par un autre État membre en application du paragraphe 1, point b), dans un délai de vingt-cinq jours ouvrés à compter de la réception de la demande. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court. Dans les cas urgents ou les cas n'exigeant qu'une simple consultation de registres, tels que des registres d'un système de classification par niveau de risque, les informations fournies sont transmises dans un délai de trois jours ouvrés.

Si l'État membre auquel est adressée la demande considère que celle-ci n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrés à compter de la réception de la demande. L'État membre demandeur étaye davantage sa demande. Lorsque l'État membre demandeur n'est pas en mesure d'étayer davantage sa demande, l'État membre auquel est adressée la demande peut la rejeter.

Lorsqu'il lui est difficile ou impossible de donner suite à une demande d'informations ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre auquel est adressée la demande en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrés à compter de la réception de la demande, et communique les raisons justifiant dûment cette difficulté ou cette impossibilité. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution.

En cas de retards persistants dans la fourniture d'informations à l'État membre sur le territoire duquel le travailleur est détaché, la Commission est informée et prend des mesures appropriées.

3. L'échange d'informations prévu au présent article est réalisé au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil (*). Cela ne s'applique pas aux informations que les États membres s'échangent par consultation directe des registres électroniques nationaux visés à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil (**).

(*) Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission ("règlement IMI") (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

(**) 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).»

9) L'article 9 est modifié comme suit:

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

«1. Les États membres mettent en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 ou au règlement (UE) n° 165/2014 ou aux dispositions nationales transposant la directive 2002/15/CE commises par chaque entreprise.

Au plus tard le 2 juin 2021, la Commission établit, par voie d'actes d'exécution, une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise. Cette formule commune tient compte du nombre, de la gravité et de la fréquence de survenance des infractions et des résultats des contrôles au cours desquels aucune infraction n'a été détectée, ainsi que du fait qu'une entreprise de transport routier utilise ou non le tachygraphe intelligent, conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014, sur tous ses véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.»

b) au paragraphe 2, la seconde phrase est supprimée;

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

«3. Une première liste d'infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et une appréciation de leur gravité figure à l'annexe III.

Afin d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 ou (UE) n° 165/2014, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 bis de la présente directive afin de modifier l'annexe III pour tenir compte de l'évolution de la réglementation et de considérations liées à la sécurité routière.

La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions pertinentes des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 crée un risque grave de mort ou de blessure grave.»;

d) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«4. Afin de faciliter des contrôles sur route ciblés, les données contenues dans le système national de classification par niveau de risque sont accessibles, au moment du contrôle, à toutes les autorités de contrôle compétentes de l'État membre concerné.

5. Par l'intermédiaire des registres électroniques nationaux interopérables visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009, les États membres rendent directement accessibles aux autorités compétentes des autres États membres les informations contenues dans leur système national de classification par niveau de risque, conformément à l'article 16, paragraphe 2, dudit règlement.»

10) L'article 11 est modifié comme suit:

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

«1. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.

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

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

«3. La Commission arrête, par voie d'actes d'exécution, une approche commune de l'enregistrement et du contrôle des périodes consacrées à une autre tâche, au sens de l'article 4, point e), du règlement (CE) n° 561/2006, y compris de la forme de l'enregistrement et des cas spécifiques dans lesquels il doit avoir lieu, ainsi que de l'enregistrement et du contrôle des périodes d'au moins une semaine pendant lesquelles un conducteur est éloigné du véhicule et n'est pas en mesure d'exercer une quelconque activité avec ce véhicule. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.»;

11) les articles 12 à 15 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*).

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

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

*Article 13***Mesures d'exécution**

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission adopte des actes d'exécution visant indifféremment:

- a) à promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en œuvre de la présente directive;
- b) à favoriser la cohérence des approches et une interprétation harmonisée du règlement (CE) n° 561/2006 entre les autorités chargées du contrôle;
- c) à faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autorités chargées du contrôle.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.

*Article 14***Négociations avec des pays tiers**

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

Dans l'attente de la conclusion de ces négociations, les États membres incluent les données relatives aux contrôles effectués sur des véhicules en provenance de pays tiers dans les rapports qu'ils adressent à la Commission conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006.

*Article 15***Mise à jour des annexes**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 bis afin de modifier les annexes I et II de manière à y introduire les adaptations nécessaires pour refléter l'évolution des meilleures pratiques.

(*) 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).»

12) L'article suivant est inséré:

*«Article 15 bis***Exercice de la délégation**

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 9, paragraphe 3, et à l'article 15 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} 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 9, paragraphe 3, et à l'article 15 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 9, paragraphe 3, et de l'article 15 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.»

13) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) la partie A est modifiée comme suit:

i) les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant:

- «1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conformément à l'annexe II de la présente directive et/ou sur les sorties imprimées;
- 2) pour la période visée à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N₃ ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M₃ (les catégories N₃ et M₃ s'entendant comme celles définies dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (*));

(*) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).»;

ii) le point 4) est remplacé par le texte suivant:

- «4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006.»;

iii) le point suivant est ajouté:

- «6) la durée maximale hebdomadaire du travail portée à soixante heures conformément à l'article 4, point a), de la directive 2002/15/CE; les autres durées hebdomadaires du travail telles qu'elles sont fixées aux articles 4 et 5 de la directive 2002/15/CE, uniquement lorsque la technologie existante permet d'effectuer des contrôles efficaces.»;

b) la partie B est modifiée comme suit:

i) au premier alinéa, les points suivants sont ajoutés:

- «4) le respect des exigences relatives aux durées maximales hebdomadaires moyennes du travail, aux temps de pause et au travail de nuit énoncées aux articles 4, 5 et 7 de la directive 2002/15/CE;
- 5) le respect des obligations incombant aux entreprises en ce qui concerne le paiement pour l'hébergement des conducteurs et l'organisation du travail des conducteurs, conformément à l'article 8, paragraphes 8 et 8 bis, du règlement (CE) n° 561/2006.»;

ii) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Si une infraction est constatée, les États membres peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices dans la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les contractants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014.»

*Article 3***Modification du règlement (UE) n° 1024/2012**

À l'annexe du règlement (UE) n° 1024/2012, les points suivants sont ajoutés:

- «13. 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 (*): article 8.
14. 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 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 (**): article 1^{er}, paragraphe 14.

(*) JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

(**) JO L 249 du 31.7.2020, p. 49»

*Article 4***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

*Article 5***Sanctions**

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1^{er} lorsqu'ils savaient ou auraient dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que les services de transport qu'ils commandaient enfreignaient ces dispositions.
2. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1^{er} et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

*Article 6***Contrôle avec des moyens intelligents**

Sans préjudice de la directive 2014/67/UE et afin de mieux faire respecter les obligations prévues à l'article 1^{er} de la présente directive, les États membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. Cette stratégie se concentre sur les entreprises présentant un risque élevé, comme prévu à l'article 9 de la directive 2006/22/CE.

*Article 7***Évaluation**

1. La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive, en particulier l'incidence de l'article 1^{er}, au plus tard le 31 décembre 2025, et fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur son application. Le rapport de la Commission est accompagné, en tant que de besoin, d'une proposition législative. Le rapport est rendu public.
2. Dans le prolongement du rapport visé au paragraphe 1, la Commission évalue régulièrement la présente directive et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil. Les résultats de l'évaluation sont, si nécessaire, accompagnés de propositions pertinentes.

*Article 8***Formation**

Les États membres coopèrent pour fournir des services d'éducation et de formation aux autorités de contrôle, en prenant appui sur les mécanismes de contrôle existants.

Les employeurs sont chargés de veiller à ce que leurs conducteurs acquièrent des connaissances sur leurs droits et obligations résultant de la présente directive.

*Article 9***Transposition**

1. Au plus tard le 2 février 2022, les États membres adoptent et publient les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces mesures à partir du 2 février 2022.

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

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

*Article 10***Entrée en vigueur**

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

*Article 11***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 15 juillet 2020.

Par le Parlement européen

Le président

D.M. SASSOLI

Par le Conseil

La présidente

J. KLOECKNER

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
L-2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR