

RÈGLEMENT (CEE) No 3821/85 DU CONSEIL du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route**LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,**

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75, vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis de l'Assemblée (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant que le règlement (CEE) no 1463/70 (4), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) no 2828/77 (5), a introduit un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

considérant que, compte tenu des modifications exposées ci-après, il convient, dans un souci de clarté, de réunir en un texte unique l'ensemble des dispositions applicables en la matière et, par voie de conséquence, d'abroger le règlement (CEE) no 1463/70; qu'il convient toutefois de maintenir en vigueur pour une période déterminée l'exemption prévue à l'article 3 paragraphe 1 pour certains transports de voyageurs;

considérant que l'utilisation d'un appareil de contrôle susceptible d'indiquer les groupes de temps visés dans le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (6), est de nature à assurer un contrôle efficace de ces dispositions;

considérant que l'obligation d'utiliser un tel appareil de contrôle ne peut être imposée qu'aux véhicules immatriculés dans les États membres; que certains de ces véhicules peuvent, en outre, être exclus sans inconvénients du champ d'application du présent règlement;

considérant que les États membres devraient être habilités, avec l'autorisation de la Commission, à dispenser certains véhicules de l'application des dispositions du présent règlement dans des circonstances exceptionnelles; que, dans des cas d'urgence, ces dispenses devraient pouvoir être accordées pour un temps limité sans autorisation préalable de la Commission;

considérant que, pour réaliser un contrôle efficace, l'appareil doit être d'un fonctionnement sûr et d'un emploi facile et être conçu de façon à exclure au maximum des possibilités de fraude; que, à cet effet, il importe notamment que l'appareil de contrôle fournisse sur des feuilles individuelles à chaque conducteur des indications enregistrées des différents groupes de temps suffisamment précises et aisément identifiables;

considérant qu'un enregistrement automatique d'autres éléments de la marche du véhicule, tels que vitesse et parcours, peut contribuer sensiblement à la sécurité routière et à la conduite rationnelle du véhicule et que, par conséquent, il paraît opportun de prévoir que l'appareil enregistre également ces éléments;

considérant qu'il est nécessaire de fixer des normes communautaires de construction et d'installation des appareils de contrôle et de prévoir une procédure d'homologation CEE, afin d'éviter toute entrave sur tout le territoire des États membres, à l'immatriculation, à la mise en circulation ou à l'usage, ainsi qu'à l'utilisation de tels appareils;

considérant que, en cas de divergences entre États membres portant sur une homologation CEE, il convient que la Commission puisse statuer par voie de décision sur le différend lorsque les États concernés n'ont pu le régler dans un délai de six mois;

considérant qu'il serait utile, pour l'application du présent règlement et la prévention d'abus, de faire délivrer aux conducteurs qui le demandent une copie de leurs feuilles d'enregistrement;

considérant que les objectifs susvisés de contrôle des temps de travail et de repos nécessitent que les employeurs et les conducteurs soient tenus à veiller au bon fonctionnement de l'appareil en exécutant avec soin les opérations requises par la réglementation;

considérant que les dispositions relatives au nombre de feuilles d'enregistrement qu'un conducteur doit emporter doivent être modifiées par suite du remplacement de la semaine mobile par la semaine fixe;

considérant que le progrès de la technique nécessite une adaptation rapide des prescriptions techniques définies par les annexes du présent règlement; qu'il convient, pour faciliter la mise en oeuvre des mesures nécessaires à cet effet, de prévoir une procédure de coopération étroite entre les États membres et la Commission au sein d'un comité consultatif;

considérant qu'il convient que les États membres échangent les informations disponibles sur les infractions constatées; considérant que, dans le but d'assurer un fonctionnement sûr et régulier de l'appareil de contrôle, il convient de prévoir des conditions uniformes pour les vérifications et contrôles périodiques auxquels l'appareil installé doit être soumis,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE PREMIER**Principes et champ d'application***Article premier*

L'appareil de contrôle au sens du présent règlement doit répondre, en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle, aux prescriptions du présent règlement, y compris les annexes I ou I B et II

Article 2

~~Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 1er du règlement (CEE) no 3820/85 sont applicables.~~

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 du règlement (CE) no 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) no 3821/85 et (CE) no 2135/98 du Conseil (*) s'appliquent.

Article 3

~~1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés aux transports par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 4 et à l'article 14 paragraphe 1 du règlement (CEE) no 3820/85.~~

~~2. Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13 paragraphe 1 du règlement (CEE) no 3820/85. Les États membres informent la Commission de toute dispense accordée au titre du présent paragraphe.~~

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules affectés aux transports visés à l'article 13 paragraphe 2 du règlement (CEE) n°3820/85. Dans des cas d'urgence, ils peuvent accorder une dispense temporaire ne dépassant pas trente jours, notifiée immédiatement à la Commission. La Commission notifie aux autres États membres toute dispense accordée au titre du présent paragraphe.

1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement (CE) no 561/2006. Les véhicules visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) no 561/2006 et les véhicules qui étaient exclus du champ d'application du règlement (CEE) no 3820/85, mais qui ne sont plus exclus au titre du règlement (CE) no 561/2006, ont jusqu'au 31 décembre 2007 pour se conformer à cette obligation.

2. Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) no 561/2006.

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14 du règlement (CE) no 561/2006."

4. Les États membres peuvent exiger pour les transports nationaux l'installation et l'utilisation d'un appareil de contrôle, conformément au présent règlement, sur tous les véhicules pour lesquels le paragraphe 1 ne l'exige pas.

CHAPITRE II

Homologation

Article 4

Aux fins du présent chapitre, les termes «appareil de contrôle» s'entendent comme «appareil de contrôle ou ses composants».

Toute demande d'homologation CEE pour un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire accompagnée des documents descriptifs appropriés, est introduite par le fabricant ou son mandataire auprès d'un État membre.

Pour un même modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire, cette demande ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État membre.

Article 5

Chaque État membre accorde l'homologation CE à tout modèle d'appareil de contrôle, à tout modèle de feuille d'enregistrement ou (de) carte à mémoire si ceux-ci sont conformes aux prescriptions des annexes I ou I B et si l'État membre est à même de surveiller la conformité de la production au modèle homologué.

La sécurité du système doit être conforme aux prescriptions techniques prévues à l'annexe I B. La Commission, agissant selon la procédure prévue à l'article 18, veille à ce que cette annexe prévoie que l'homologation CE ne puisse être accordée à l'appareil de contrôle que lorsque l'ensemble du système (appareil de contrôle lui-même, carte à mémoire et connexions électriques à la boîte de vitesses) a démontré sa capacité à résister aux tentatives de manipulation ou d'altération des données relatives aux heures de conduite. Les essais nécessaires à cet égard sont effectués par des experts au fait des techniques les plus récentes en matière de manipulation.

Les modifications ou adjonctions à un modèle homologué doivent faire l'objet d'une homologation CEE de modèle complémentaire de la part de l'État membre qui a accordé l'homologation CEE initiale.

Article 6

Les États membres attribuent au demandeur une marque d'homologation CEE conforme au modèle établi à l'annexe II pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire qu'ils homologuent en vertu de l'article 5.

Article 7

Les autorités compétentes de l'État membre auprès duquel la demande d'homologation a été introduite envoient à celles des autres États membres, dans un délai d'un mois, une copie de la fiche d'homologation, accompagnée d'une copie des documents descriptifs nécessaires, ou leur communiquent le refus d'homologation pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire qu'elles homologuent ou refusent d'homologuer; en cas de refus, elles communiquent la motivation de la décision.

Article 8

1. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation CEE visée à l'article 5 constate que des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement ou des cartes à mémoire portant la marque d'homologation CEE qu'il a attribuée ne sont pas conformes au modèle qu'il a homologué, il prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la production au modèle soit assurée. Celles-ci peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation CEE.
2. L'État membre qui a accordé une homologation CEE doit la révoquer si l'appareil de contrôle ou la feuille d'enregistrement ou la carte à mémoire ayant fait l'objet de l'homologation sont considérés comme non conformes au présent règlement, y compris ses annexes, ou présentent, à l'usage, un défaut d'ordre général qui les rend impropres à leur destination.
3. Si l'État membre ayant accordé une homologation CEE est informé par un autre État membre de l'existence d'un des cas visés aux paragraphes 1 et 2, il prend également, après consultation de ce dernier, les mesures prévues auxdits paragraphes, sous réserve du paragraphe 5.
4. L'État membre qui a constaté l'existence d'un des cas prévus au paragraphe 2 peut suspendre jusqu'à nouvel avis la mise sur le marché et la mise en service des appareils de contrôle ou des feuilles ou des cartes à mémoire. Il en est de même dans les cas prévus au paragraphe 1 pour les appareils de contrôle ou les feuilles ou les cartes à mémoire dispensés de la vérification primitive CEE, si le fabricant, après avertissement, ne les met pas en conformité avec le modèle approuvé ou avec les exigences du présent règlement. En tout cas, les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement et informent la Commission, dans le délai d'un mois, du retrait d'une homologation CEE accordée et d'autres mesures prises en conformité avec les paragraphes 1, 2 et 3, ainsi que des motifs justifiant ces mesures.
5. Si l'État membre qui a procédé à une homologation CEE conteste l'existence des cas prévus aux paragraphes 1 et 2 dont il a été informé, les États membres intéressés s'efforcent de régler le différend. La Commission est tenue informée. Au cas où, dans un délai de quatre mois à compter de l'information visée au paragraphe 3, les pourparlers entre les États membres n'ont pas abouti à un accord, la Commission, après consultation des experts de tous les États membres et après examen de tous les facteurs y afférents, par exemple économiques et techniques, adopte dans un délai de six mois une décision qui est notifiée aux États membres intéressés et communiquée simultanément aux autres États membres. La Commission fixe, selon les cas, le délai de mise en application de sa décision.

Article 9

1. Le demandeur de l'homologation CEE pour un modèle de feuille d'enregistrement doit préciser sur sa demande le ou les modèles d'appareils de contrôle sur lesquels cette feuille est destinée à être utilisée et doit fournir, aux fins d'essais de la feuille, un appareil adéquat du ou des types appropriés.
2. Les autorités compétentes de chaque État membre indiquent sur la fiche d'homologation du modèle de la feuille d'enregistrement le ou les modèles d'appareils de contrôle sur lesquels le modèle de feuille peut être utilisé.

Article 10

Les États membres ne peuvent refuser l'immatriculation ou interdire la mise en circulation ou l'usage des véhicules équipés de l'appareil de contrôle pour des motifs inhérents à un tel équipement si l'appareil est muni de la marque d'homologation CEE visée à l'article 6 et de la plaquette d'installation visée à l'article 12.

Article 11

Toute décision portant refus ou retrait d'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire prise en vertu du présent règlement, est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé avec indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans les États membres et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

CHAPITRE III**Installation et contrôle****Article 12**

1. Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des États membres, après que celles-ci ont entendu, si elles le désirent, l'avis des fabricants intéressés.

La durée de validité administrative des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés ne peut dépasser un an.

En cas de renouvellement, d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte délivrée aux ateliers et installateurs agréés, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet.

Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro d'information «atelier», mais l'indice est majoré d'une unité. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes perdues, volées ou défectueuses.

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes distribuées aux installateurs et ateliers agréés.

2. L'installateur ou atelier agréé appose une marque particulière sur les scellements qu'il effectue et, en outre, pour les appareils de contrôle conformes à l'annexe I B, introduit les données électroniques de sécurité permettant, notamment, les contrôles d'authentification. Les autorités compétentes de chaque État membre tiennent un registre des marques et des données électroniques de sécurité utilisées ainsi que des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés délivrées.

3. Les autorités compétentes des États membres transmettent à la Commission la liste des installateurs et ateliers agréés ainsi que des cartes qui leur sont délivrées et elles lui communiquent copie des marques et des informations nécessaires relatives aux données électroniques de sécurité utilisées.

4. La conformité de l'installation de l'appareil de contrôle aux prescriptions du présent règlement est attestée par la plaquette d'installation apposée dans les conditions prévues aux annexes I et I B

5. Tout scellement peut être enlevé par les installateurs ou ateliers agréés par les autorités compétentes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, ou dans les circonstances décrites à l'annexe I chapitre V paragraphe 4 ou à l'annexe I B, chapitre VI, point c) du présent règlement.

CHAPITRE IV**Dispositions d'utilisation****Article 13**

L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation, d'une part, de l'appareil de contrôle et, d'autre part, de la carte de conducteur au cas où le conducteur est appelé à conduire un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B.

Article 14

1. L'employeur délivre aux conducteurs de véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère individuel de ces feuilles, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou celles saisies par un agent chargé du contrôle. L'employeur ne remet aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

Au cas où le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, l'employeur et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression sur demande visée à l'annexe I B puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

~~2. L'entreprise conserve, en bon ordre, les feuilles d'enregistrement pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs intéressés qui en font la demande. Les feuilles sont présentées ou remises à la demande des agents chargés du contrôle.~~

2. L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application de l'article 15, paragraphe 1, pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. L'entreprise remet également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentés ou remis sur demande de tout agent de contrôle habilité.

3. La carte de conducteur visée à l'annexe I B est délivrée, à la demande du conducteur, par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale.

Un État membre peut exiger que tout conducteur soumis aux dispositions du règlement (CEE) no 3820/85 ayant sa résidence normale sur son territoire soit détenteur de la carte de conducteur.

a) Aux fins du présent règlement, on entend par «résidence normale» le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins cent quatre-vingt-cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre celle-ci et l'endroit où elle habite.

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

b) Les conducteurs apportent la preuve du lieu de leur résidence normale, par tous moyens, notamment par leur carte d'identité, ou par tout autre document valable.

c) Dans le cas où les autorités compétentes de l'État membre de délivrance de la carte de conducteur ont des doutes sur la validité de la déclaration de la résidence normale effectuée conformément au point b), ou aux fins de certains contrôles spécifiques, elles peuvent demander des éléments d'information ou des preuves supplémentaires.

d) Les autorités compétentes de l'État membre de délivrance s'assurent, autant que faire se peut, que le demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité.

4. a) L'autorité compétente de l'État membre personnalise la carte de conducteur conformément aux dispositions de l'annexe I B.

La durée de validité administrative de la carte de conducteur ne peut dépasser cinq ans.

Le conducteur ne peut être titulaire que d'une seule carte en cours de validité. Il n'est autorisé à utiliser que sa propre carte personnalisée.

Il ne doit pas utiliser de carte défectueuse ou dont la validité a expiré.

Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée au conducteur en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro de série de carte de conducteur, mais l'indice est majoré d'une unité.

L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à la durée de validité.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet.

En cas de demande de renouvellement d'une carte dont la date de validité arrive à expiration, l'autorité fournit une nouvelle carte avant la date d'échéance pour autant que cette demande lui ait été adressée dans les délais prévus à l'article 15, paragraphe 1, deuxième alinéa.

b) Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du règlement (CEE) no 3820/85.

c) La carte de conducteur est personnelle. Elle ne peut faire l'objet, pendant la durée de sa validité administrative, d'un retrait ou d'une suspension pour quelque motif que ce soit, sauf si l'autorité compétente d'un État membre constate que la

carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés. Si les mesures de suspension ou de retrait susmentionnées sont prises par un État membre autre que celui qui a délivré la carte, cet État membre renvoie la carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée en indiquant les raisons de cette restitution.

d) Les cartes de conducteur délivrées par les États membres sont mutuellement reconnues.

Lorsque le titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité délivrée par un État membre a fixé sa résidence normale dans un autre État membre, il peut demander l'échange de sa carte contre une carte de conducteur équivalente; il appartient à l'État membre qui effectue l'échange de vérifier, au besoin, si la carte présentée est effectivement encore en cours de validité.

Les États membres qui effectuent un échange renvoient l'ancienne carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée et indiquent les raisons de cette restitution.

e) Lorsqu'un État membre remplace ou échange une carte de conducteur, ce remplacement ou cet échange, ainsi que tout remplacement ou renouvellement ultérieur, est enregistré dans cet État membre.

f) Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes de conducteur.

5. Les États membres veillent à ce que les données nécessaires au contrôle du respect du règlement (CEE) no 3820/85 et de la 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 (1), enregistrées et gardées en mémoire par les appareils de contrôle conformément à l'annexe I B du présent règlement, soient gardées en mémoire pendant au moins trois cent soixante-cinq jours après la date de leur enregistrement et puissent être rendues disponibles dans des conditions qui garantissent la sécurité et l'exactitude de ces données.

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérations de revente ou de mise hors service des appareils de contrôle ne puissent pas nuire notamment à la bonne application du présent paragraphe.

Article 15

1. Les conducteurs n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées. à cet effet, les feuilles ou les cartes de conducteur doivent être protégées de manière adéquate.

Lorsque les conducteurs souhaitent renouveler leur carte de conducteur, ils doivent en faire la demande auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils ont leur résidence normale, au plus tard quinze jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.

En cas d'endommagement d'une feuille qui contient des enregistrements ou d'une carte de conducteur, les conducteurs doivent joindre la feuille ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve utilisée pour la remplacer.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent en demander, dans les sept jours de calendrier, le remplacement auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils ont leur résidence normale.

En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la carte de conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci, le conducteur:

a) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette sortie imprimée:

i) les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;

ii) les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d);

b) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature."

2. 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. 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.

Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps indiqués au paragraphe 3 second tiret points b), c) et d) sont inscrits, de façon lisible et sans souillure des feuilles, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens.

"Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser l'appareil installé dans le véhicule, les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) sont:







- a) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, inscrites sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillure, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou
- b) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose l'appareil de contrôle.

Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.";

Ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations visées à l'annexe I rubrique II points 1 à 3 soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

3. Les conducteurs:

- ✓ veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule,
- ✓ actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes:

- a) sous le signe  le temps de conduite;
- b) sous le signe  tous les autres temps de travail;
- c) sous le signe  le temps de disponibilité, à savoir:
 - le temps d'attente, c'est à dire la période pendant laquelle les conducteurs ne sont pas tenus de rester à leur poste de travail, sauf pour répondre à des appels éventuels afin d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux;
 - le temps passé à côté d'un conducteur pendant la marche du véhicule;
 - le temps passé sur une couchette pendant la marche du véhicule;
- b) par "autre tâche", on entend toute activité autre que la conduite, définie à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors; ces activités sont enregistrées sous le signe  ;
- c) la "disponibilité", définie à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, est enregistrée sous le signe  ;
- d) sous le signe  les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.

4. Chaque État membre peut permettre, pour les feuilles d'enregistrement utilisées sur les véhicules immatriculés sur son territoire, que les périodes de temps visées au paragraphe 3 second tiret points b) et c) soient toutes enregistrées sous le signe.

5. Le conducteur doit porter sur la feuille d'enregistrement les indications suivantes:

- a) ses nom et prénom au début d'utilisation de la feuille;
- b) la date et le lieu au début et à la fin d'utilisation de la feuille;

- c) le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule auquel il est affecté avant le premier voyage enregistré sur la feuille et ensuite, en cas de changement de véhicule, pendant l'utilisation de la feuille;
- d) le relevé du compteur kilométrique:
 - avant le premier voyage enregistré sur la feuille,
 - à la fin du dernier voyage enregistré sur la feuille,
 - en cas de changement de véhicule pendant la journée de service (compteur du véhicule auquel il a été affecté et compteur du véhicule auquel il va être affecté);
- e) le cas échéant, l'heure du changement de véhicule.

5 bis. Le conducteur introduit dans l'appareil de contrôle conforme à l'annexe I B le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière. Un État membre peut toutefois imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur son territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que cet État membre les ait notifiées à la Commission avant le 1er avril 1998 et que leur nombre n'excède pas vingt.

Les entrées des données susvisées sont activées par le conducteur, elles peuvent être soit entièrement manuelles, soit automatiques lorsque l'appareil de contrôle est relié à un système de positionnement par satellite.

6. L'appareil de contrôle défini à l'annexe I doit être conçu de manière à permettre aux agents chargés du contrôle de lire, après ouverture éventuelle de l'appareil, sans déformer d'une façon permanente, endommager ou souiller la feuille, les enregistrements relatifs aux neuf heures précédant l'heure du contrôle.

L'appareil doit en outre être conçu de manière à permettre de vérifier, sans ouverture du boîtier, que les enregistrements s'effectuent.

7. ~~Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:~~

- ~~— les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et, en tout cas, la feuille du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit,~~
- ~~— la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte et~~
- ~~— les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'annexe I B et relatifs aux groupes de temps indiqués au paragraphe 3, deuxième tiret, points a), b), c) et d), dans le cas où le conducteur aurait conduit un véhicule équipé d'un tel appareil de contrôle durant la période visée au premier tiret du présent paragraphe.~~

~~Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:~~

- ~~— la carte de conducteur dont il est titulaire~~
- ~~et~~
- ~~— les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au premier alinéa, premier tiret, dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I.~~

Un agent habilité peut contrôler le respect du règlement (CEE) no 3820/85 par l'analyse des feuilles d'enregistrement, des données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur et, à défaut, par l'analyse de tout autre document probant permettant de justifier le non respect d'une disposition telle que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3. 8. Il est interdit de falsifier, d'effacer ou de détruire les enregistrements faits sur la feuille d'enregistrement, les données stockées dans l'appareil de contrôle ou la carte de conducteur, ainsi que les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'annexe I B. Il est également interdit de manipuler l'appareil de contrôle, la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur de manière à falsifier les enregistrements et/ou les documents d'impression, à les rendre inaccessibles ou à les détruire. Le véhicule ne peut être équipé d'aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus.

7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

- i. les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles qu'il a utilisées au cours des quinze jours précédents;
- ii. la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et

- iii. iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) no 561/2006.

Toutefois, après le 1er janvier 2008, les durées visées aux points i) et iii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

- i) la carte de conducteur dont il est titulaire;
- ii) ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) no 561/2006; et
- iii) iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point ii), dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'annexe I.

Toutefois, après le 1er janvier 2008, les durées visées au point ii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

c) Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect du règlement (CE) no 561/2006 en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document probant témoignant du non-respect de dispositions telles que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3."

Article 16

1. En cas de panne ou de fonctionnement défectueux de l'appareil, l'employeur doit le faire réparer, par un installateur ou un atelier agréé, aussitôt que les circonstances le permettent.

Si le retour au siège ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation du fonctionnement défectueux, la réparation doit être effectuée en cours de route.

Les États membres peuvent prévoir, dans le cadre des dispositions prévues à l'article 19, la faculté pour les autorités compétentes d'interdire l'usage du véhicule pour les cas où il n'est pas remédié à la panne ou au fonctionnement défectueux dans les conditions fixées ci-avant.

2. Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ceux-ci ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille *ad hoc* à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.

En cas de perte, de vol, de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur imprime, à la fin de son voyage, les indications relatives aux groupes de temps enregistrés par l'appareil de contrôle et reporte sur le document d'impression les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur) et y appose sa signature.

3. En cas de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur la retourne à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale. Le vol de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État où le vol s'est produit.

La perte de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État qui l'a délivrée et auprès de celles de l'État membre de résidence normale dans le cas où celles-ci seraient différentes.

Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans carte personnelle durant une période maximale de quinze jours de calendrier, ou pendant une période plus longue s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise, à condition qu'il puisse justifier de l'impossibilité de présenter ou d'utiliser sa carte durant cette période. Lorsque les autorités de l'État membre dans lequel le conducteur a sa résidence normale sont différentes de celles qui ont délivré sa carte et qu'elles sont appelées à procéder au renouvellement, au remplacement ou à l'échange de la carte de

conducteur, elles informent les autorités qui ont délivré l'ancienne carte des motifs exacts de son renouvellement, de son remplacement ou de son échange.

CHAPITRE V

Dispositions finales

Article 17

1. Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation des annexes aux progrès techniques sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 18.
2. Les spécifications techniques relatives aux points suivants de l'annexe I B sont arrêtées, dans les meilleurs délais, et si possible avant le 1er juillet 1998, selon la même procédure:

.....

Article 18

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE (1) s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
 La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 19

1. Les États membres arrêtent, en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.
 Ces dispositions portent, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle ainsi que sur les sanctions applicables en cas d'infraction.
2. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et le contrôle de celle-ci.
3. Dans le cadre de cette assistance mutuelle, les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes informations disponibles concernant:
 - les infractions au présent règlement commises par les non-résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions,
 - les sanctions appliquées par un État membre à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres États membres.

Article 20

Le règlement (CEE) no 1463/70 est abrogé.
 Toutefois, l'article 3 paragraphe 1 dudit règlement reste applicable jusqu'au 31 décembre 1989 aux véhicules et aux conducteurs affectés aux transports internationaux réguliers de voyageurs, dans la mesure où les véhicules effectuant ces services ne sont pas équipés d'un appareil de contrôle utilisé conformément au présent règlement.

Article 20 bis

Le présent règlement ne s'applique qu'à partir du 1er janvier 1991 aux véhicules immatriculés avant cette date sur le territoire de l'ancienne République démocratique allemande.
 Le présent règlement ne s'applique qu'à partir du 1er janvier 1993 à ces véhicules, dans la mesure où ils n'effectuent que des transports nationaux sur le territoire de la république fédérale d'Allemagne. Toutefois, le présent règlement s'applique à partir de son entrée en vigueur aux véhicules effectuant des transports de marchandises dangereuses.

Article 21

Le présent règlement entre en vigueur le 29 septembre 1986.
 Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.