

## I

(Actes législatifs)

## RÈGLEMENTS

## 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**

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

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

Il a été modifié de manière substantielle à plusieurs reprises. Dans un souci de clarté, il convient de simplifier et de restructurer ses principales dispositions.

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

(2) L'expérience a montré que certains éléments techniques et certaines procédures de contrôle devaient être améliorés pour garantir l'efficacité et les performances du système tachygraphique.

vu la proposition de la Commission européenne,

(3) Certains véhicules sont exemptés des dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup>. Par souci de cohérence, il conviendrait de pouvoir également exclure ces véhicules du champ d'application du présent règlement.

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

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

(4) Il convient que des tachygraphes soient installés dans les véhicules auxquels s'applique le règlement (CE) n° 561/2006. Il convient d'exclure certains véhicules du champ d'application dudit règlement afin de prévoir une certaine souplesse pour les véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions, pour autant que ces véhicules ne soient utilisés que dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise, à condition que la conduite desdits véhicules ne constitue pas l'activité principale du conducteur. Afin de garantir la cohérence entre les dérogations pertinentes prévues dans le règlement (CE) n° 561/2006 et d'alléger la charge administrative qui pèse sur les entreprises de transport, tout en respectant les objectifs dudit règlement, il convient de réviser certaines distances maximales admissibles visées dans lesdites dérogations.

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil <sup>(3)</sup> fixe un certain nombre de dispositions relatives à la construction, à l'installation, à l'utilisation et à l'essai des tachygraphes.

<sup>(1)</sup> JO C 43 du 15.2.2012, p. 79.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 3 juillet 2012 (JO C 349 E du 29.11.2013, p. 105) et position du Conseil en première lecture du 15 novembre 2013 (JO C 360 du 10.12.2013, p. 66). Position du Parlement européen du 15 janvier 2014 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(3)</sup> Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 8).

<sup>(4)</sup> 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).

- (5) La Commission réfléchira à la possibilité de prolonger jusqu'en 2015 la durée de validité de l'adaptateur pour les véhicules de catégorie M1 et N1 et étudiera plus en détails, avant 2015, une solution à long terme pour ces véhicules.
- (6) La Commission devrait envisager l'installation de capteurs de poids dans les poids lourds et évaluer dans quelle mesure ces capteurs pourraient contribuer à renforcer le respect de la législation dans le domaine des transports routiers.
- (7) L'utilisation de tachygraphes connectés à un système mondial de navigation par satellite est un moyen approprié et économiquement avantageux d'enregistrer automatiquement la position d'un véhicule à certains points de la période de travail journalière, de manière à assister les agents de contrôle routier dans leur tâche; c'est pourquoi il convient de prévoir l'utilisation de ces appareils.
- (8) Dans son arrêt dans l'affaire C-394/92 *Michielsen et Geybels Transport Service* <sup>(1)</sup>, la Cour de justice a donné une définition de l'expression «période de travail journalière» et les autorités chargées du contrôle devraient lire les dispositions du présent règlement à la lumière de cette définition. La «période de travail journalière» débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalier, le conducteur active le tachygraphe ou, en cas de fractionnement du repos journalier, à la suite d'une période de repos dont la durée n'est pas inférieure à neuf heures. Elle prend fin au début d'une période de repos journalier ou, en cas de fractionnement du repos journalier, au début d'une période de repos d'une durée minimale de neuf heures consécutives.
- (9) La directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> oblige les États membres à pratiquer un nombre minimal de contrôles sur route. La communication à distance entre le tachygraphe et les autorités chargées des contrôles routiers facilite les contrôles routiers ciblés, ce qui permet d'alléger les charges administratives dues aux contrôles aléatoires dont font l'objet les entreprises de transport; c'est pourquoi il convient de la prévoir.
- (10) Les systèmes de transport intelligents (STI) peuvent aider la politique européenne des transports à relever les défis auxquels elle est confrontée, tels que l'augmentation du volume du transport routier et de la congestion, et l'accroissement de la consommation d'énergie. Pour garantir l'interopérabilité avec les applications STI, il convient donc de doter les tachygraphes d'une interface normalisée.
- (11) La priorité devrait être donnée au développement d'applications qui aident les conducteurs à interpréter les données enregistrées par le tachygraphe afin de leur permettre de respecter la législation sociale.
- (12) La sûreté du tachygraphe et de l'ensemble du système est un élément essentiel pour la fourniture de données fiables. Les fabricants devraient par conséquent concevoir et tester les tachygraphes et les soumettre à un contrôle continu tout au long de leur durée de vie afin de prévenir et détecter les failles éventuelles dans le domaine de la sûreté et d'y remédier.
- (13) Les essais in situ de tachygraphes qui n'ont pas encore été homologués permettent de tester les appareils en conditions réelles avant de généraliser leur utilisation, ce qui permet d'apporter des améliorations plus rapidement. Il convient par conséquent d'autoriser les essais in situ à condition que la participation à ces essais et le respect du règlement (CE) n° 561/2006 soient soumis à une surveillance et à un contrôle effectifs.
- (14) Étant donné qu'il importe de maintenir le plus haut niveau de sécurité possible, les certificats de sécurité devraient être délivrés par un organisme de certification reconnu par le comité de gestion dans le cadre de l'accord européen de reconnaissance mutuelle, intitulé «Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates», du groupe des hauts fonctionnaires pour la sécurité des systèmes d'information (SOG-IS).
- Dans le contexte des relations internationales avec des pays tiers, la Commission ne devrait reconnaître aucun organisme de certification aux fins du présent règlement à moins que celui-ci n'assure des conditions d'évaluation de la sécurité équivalentes à celles envisagées par l'accord européen de reconnaissance mutuelle. Il convient, à cet égard, de se référer à l'avis du comité de gestion.
- (15) Le rôle joué par les installateurs, les ateliers et les constructeurs de véhicules est important pour la sûreté des tachygraphes. Il convient donc de fixer certaines exigences minimales aux fins de leur fiabilité, de leur agrément et de leur contrôle. En outre, les États membres devraient prendre des mesures appropriées afin de prévenir tout conflit d'intérêts entre les installateurs ou les ateliers et les entreprises de transport. Rien dans le présent règlement n'empêche les États membres de procéder à leur agrément, leur contrôle et leur certification, au moyen des procédures visées dans le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, à condition que les exigences minimales mentionnées dans le présent règlement soient respectées.
- (16) Afin de rendre l'examen et le contrôle des cartes de conducteur plus efficaces et de faciliter la tâche des agents de contrôle, il convient d'établir des registres électroniques nationaux et de prévoir qu'ils soient interconnectés.

<sup>(1)</sup> Rec. 1994, p. I-2497.

<sup>(2)</sup> 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 (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil 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).

<sup>(3)</sup> 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 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

- (17) Pour vérifier l'unicité des cartes de conducteur, les États membres devraient adopter des procédures figurant dans la recommandation 2010/19/UE de la Commission <sup>(1)</sup>.
- (18) Il conviendrait de réfléchir à la situation particulière d'un État membre devant être en mesure de fournir à un conducteur qui n'a pas sa résidence habituelle dans un État membre ou dans un pays qui est une partie contractante à l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route du 1<sup>er</sup> juillet 1970 (ci-après dénommé «accord AETR») une carte de conducteur temporaire et non prorogeable. Dans ce cas, les États membres concernés doivent appliquer pleinement les dispositions pertinentes du présent règlement.
- (19) Il devrait, par ailleurs, être possible qu'un État membre délivre une carte de conducteur à des conducteurs résidant sur son territoire même lorsque les traités ne s'appliquent pas à certaines parties de ce territoire. Dans ce cas, les États membres concernés doivent appliquer pleinement les dispositions pertinentes du présent règlement.
- (20) Les modifications apportées aux tachygraphes et les nouvelles techniques de manipulation sont des défis permanents pour les agents de contrôle. Afin d'accroître l'efficacité des contrôles et de mieux harmoniser les approches du contrôle dans l'ensemble de l'Union, il convient d'adopter une méthodologie commune pour la formation initiale et continue des agents de contrôle.
- (21) L'enregistrement de données par le tachygraphe ainsi que le développement de technologies pour l'enregistrement de données de localisation, la communication à distance et l'interface avec les STI entraîneront nécessairement le traitement de données à caractère personnel. En conséquence, les règles pertinentes de l'Union, et notamment celles énoncées dans les directives 95/46/CE <sup>(2)</sup> et 2002/58/CE <sup>(3)</sup> du Parlement européen et du Conseil, s'appliquent.
- (22) Afin de permettre une concurrence équitable dans le développement d'applications liées au tachygraphe, les droits de propriété intellectuelle et les brevets concernant la transmission de données vers le tachygraphe ou à partir de celui-ci devraient être accessibles à tous sans paiement de redevances.
- (23) Lorsqu'il y a lieu, les données échangées durant la communication avec les autorités des États membres chargés du contrôle devraient être conformes aux normes internationales en la matière, telles que la suite de normes sur les communications spécialisées à courte portée mises en place par le Comité européen de normalisation.
- (24) Pour garantir une concurrence loyale sur le marché intérieur des transports par route et pour transmettre un signal clair aux conducteurs et aux entreprises de transport, les États membres devraient imposer, conformément aux catégories d'infractions définies dans la directive 2006/22/CE, des sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires, sans préjudice du principe de subsidiarité.
- (25) Les États membres devraient veiller à ce que la sélection des véhicules à contrôler soit effectuée sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire.
- (26) Pour assurer l'application claire, effective, proportionnée et uniforme de la législation sociale dans le transport par route, les autorités des États membres devraient appliquer les règles de façon uniforme.
- (27) Il convient que chaque État membre informe la Commission de toute constatation qu'il effectuerait concernant la mise à disposition d'installations ou de dispositifs frauduleux visant à manipuler le tachygraphe, y compris ceux offerts sur l'internet, et la Commission devrait informer tous les autres États membres de ces découvertes.
- (28) Il convient que la Commission maintienne son service d'assistance sur l'internet, qui permet aux conducteurs, aux entreprises de transport, aux autorités chargées du contrôle et aux installateurs, ateliers et constructeurs de véhicules agréés de poser toute question et d'exprimer toute préoccupation concernant le tachygraphe numérique, y compris en ce qui concerne de nouveaux types de manipulation ou de fraude.
- (29) Les différentes adaptations de l'accord AETR ont rendu l'utilisation du tachygraphe numérique obligatoire dans les véhicules immatriculés dans les pays tiers qui sont signataires de l'accord AETR. Ces pays étant directement concernés par les modifications du tachygraphe introduites par le présent règlement, ils devraient avoir la possibilité de participer à un dialogue sur les aspects techniques, y compris le système d'échange d'informations sur les cartes de conducteur et les cartes d'atelier. Un forum sur le tachygraphe devrait dès lors être mis en place.

<sup>(1)</sup> Recommandation 2010/19/UE de la Commission du 13 janvier 2010 relative à l'échange sécurisé de données électroniques entre États membres en vue de vérifier l'unicité des cartes de conducteur qu'ils délivrent (JO L 9 du 14.1.2010, p. 10).

<sup>(2)</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

<sup>(3)</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

(30) Afin de garantir l'uniformité des conditions d'application du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission concernant les exigences relatives aux tachygraphes, à leur écran, à leurs fonctions d'avertissement et à leur homologation, ainsi que les dispositions détaillées relatives aux tachygraphes intelligents; les procédures à suivre pour la réalisation d'essais in situ et les formulaires à utiliser pour surveiller ces essais; le formulaire normalisé pour la déclaration écrite indiquant les motifs de bris de scellements; les procédures et spécifications communes nécessaires pour assurer l'interconnexion des registres électroniques; et la méthodologie précisant le contenu de la formation initiale et continue des agents de contrôle. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

(31) Les actes d'exécution adoptés aux fins du présent règlement qui remplaceront les dispositions qui figurent à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 et d'autres mesures de mise en œuvre devraient être en vigueur le 2 mars 2016 au plus tard. Toutefois, si, pour quelque raison que ce soit, ces actes d'exécution n'ont pas été adoptés à temps, il convient que des mesures transitoires assurent la continuité nécessaire.

(32) La Commission ne devrait pas adopter les actes d'exécution visés dans le présent règlement lorsque le comité visé par ce même règlement ne rend pas d'avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.

(33) Dans le cadre de l'application de l'accord AETR, les références faites au règlement (CEE) n° 3821/85 devraient s'entendre comme étant faites au présent règlement. L'Union réfléchira aux mesures qu'il conviendra de prendre au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies pour garantir la cohérence nécessaire entre le présent règlement et l'accord AETR.

(34) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté en conformité avec l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> et a rendu son avis le 5 octobre 2011 <sup>(3)</sup>.

(35) Il y a donc lieu d'abroger le règlement (CEE) n° 3821/85,

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> JO C 37 du 10.2.2012, p. 6.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## CHAPITRE I

### PRINCIPES, CHAMP D'APPLICATION ET PRESCRIPTIONS

#### Article premier

#### Objet et principes

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, de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> et de la directive 92/6/CEE du Conseil <sup>(5)</sup>.

Les tachygraphes doivent répondre, en ce qui concerne leurs conditions de construction, d'installation, d'utilisation et d'essai, aux prescriptions du présent règlement.

2. Le présent règlement définit les conditions et les prescriptions conformément auxquelles les informations et les données, autres que les données à caractère personnel, enregistrées, traitées et stockées par les tachygraphes peuvent être utilisées à des fins autres que la vérification du respect des actes visés au paragraphe 1.

#### Article 2

#### Définitions

1. Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 sont applicables.

2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «tachygraphe» ou «appareil de contrôle», le dispositif destiné à être installé à bord de véhicules routiers pour indiquer, enregistrer, imprimer, stocker et fournir d'une manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules, y compris leur vitesse, conformément à l'article 4, paragraphe 3, et des données sur certaines périodes d'activité de leurs conducteurs;

b) «unité embarquée», le tachygraphe à l'exclusion du capteur de mouvement et des câbles de connexion de ce capteur. L'unité embarquée sur le véhicule peut se présenter sous la forme d'un seul élément ou de plusieurs composants répartis dans le véhicule, dans la mesure où elle est conforme aux exigences de sécurité du présent règlement; l'unité embarquée comprend, entre autres, une unité de traitement, une mémoire électronique, une fonction de mesure du temps, deux interfaces pour cartes à mémoire pour le conducteur et le convoyeur, une imprimante, un écran, des connecteurs ainsi que des dispositifs permettant la saisie de données par l'utilisateur;

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

- c) «capteur de mouvement», un élément du tachygraphe émettant un signal représentatif de la vitesse et/ou de la distance parcourue par le véhicule;
- d) «carte tachygraphique», une carte à mémoire destinée à être utilisée sur le tachygraphe, qui permet l'identification, par le tachygraphe, du détenteur de la carte et qui permet le transfert et le stockage de données;
- e) «feuille d'enregistrement», une feuille conçue pour recevoir et fixer des données enregistrées, à placer dans un tachygraphe analogique et sur laquelle les dispositifs scripteurs du tachygraphe analogique inscrivent en continu les données à enregistrer;
- f) «carte de conducteur», une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre à un conducteur. La carte tachygraphique permet l'identification du conducteur et le stockage des données relatives à son activité;
- g) «tachygraphe analogique», un tachygraphe utilisant une feuille d'enregistrement conforme au présent règlement;
- h) «tachygraphe numérique», un tachygraphe utilisant une carte tachygraphique conforme au présent règlement;
- i) «carte de contrôleur», une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre à une autorité nationale de contrôle compétente; ladite carte permettant l'identification de l'organisme de contrôle et éventuellement du responsable du contrôle, ainsi que l'accès aux données stockées dans la mémoire, sur les cartes de conducteur ou éventuellement sur les cartes d'atelier, pour lecture, impression et/ou téléchargement;
- j) «carte d'entreprise», une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre à une entreprise de transport tenue d'utiliser des véhicules équipés d'un tachygraphe; ladite carte permettant l'identification de l'entreprise de transport ainsi que l'affichage, le téléchargement et l'impression des données stockées dans le tachygraphe, lesquelles données ont été verrouillées par cette même entreprise;
- k) «carte d'atelier», une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre à certains membres du personnel d'un constructeur de tachygraphes, d'un installateur, d'un constructeur de véhicules ou d'un atelier, homologué par cet État membre. La carte d'atelier permet l'identification du détenteur ainsi que l'essai, l'étalonnage et l'activation de tachygraphes et/ou le téléchargement à partir de ceux-ci;
- l) «activation», la phase au cours de laquelle le tachygraphe devient pleinement opérationnel et exécute toutes les fonctions, y compris les fonctions de sécurité, par l'utilisation d'une carte d'atelier;
- m) «étalonnage» d'un tachygraphe numérique, la mise à jour ou la confirmation des paramètres du véhicule, y compris l'identification du véhicule et les caractéristiques du véhicule, à conserver dans la mémoire électronique, par l'utilisation d'une carte d'atelier;
- n) «téléchargement» à partir d'un tachygraphe numérique, la copie, avec signature numérique, d'une partie ou de la totalité d'un ensemble de fichiers de données enregistrés dans la mémoire électronique de l'unité embarquée ou dans la mémoire d'une carte tachygraphique, pour autant que ce processus ne modifie ni ne supprime aucune des données stockées;
- o) «événement», une opération anormale détectée par le tachygraphe numérique et pouvant résulter d'une tentative de fraude;
- p) «anomalie», une opération anormale détectée par le tachygraphe numérique et pouvant résulter d'un dysfonctionnement ou d'une panne de l'équipement;
- q) «installation», le montage d'un tachygraphe dans un véhicule;
- r) «carte non valable», une carte détectée comme présentant une anomalie, dont l'authentification initiale a échoué, dont la date de début de validité n'a pas encore été atteinte ou dont la date d'expiration est dépassée;
- s) «inspection périodique», une série d'opérations de contrôle réalisées pour s'assurer que le tachygraphe fonctionne correctement, que ses réglages correspondent aux paramètres du véhicule et qu'aucun dispositif de manipulation n'est adjoint au tachygraphe;
- t) «réparation», toute réparation d'un capteur de mouvement ou d'une unité embarquée qui impose de le ou de la déconnecter de son alimentation électrique ou d'autres composants du tachygraphe, ou d'ouvrir le capteur de mouvement ou l'unité embarquée;
- u) «homologation», le processus mené par un État membre conformément à l'article 13 et visant à certifier que le tachygraphe, ses composants concernés ou la carte tachygraphique à mettre sur le marché satisfont aux exigences du présent règlement;
- v) «interopérabilité», la capacité des systèmes et des processus sous-jacents à échanger des données et à partager des informations;
- w) «interface», un mécanisme mis en place entre les systèmes, qui leur permet de se connecter et d'interagir;
- x) «mesure du temps», un enregistrement numérique en continu de la date et du temps universel coordonné (UTC);
- y) «remise à l'heure», un réglage automatique de l'heure à intervalles réguliers et dans la limite d'une tolérance maximale d'une minute ou un réglage effectué pendant l'étalonnage;

z) «norme ouverte», une norme définie dans une spécification de norme librement accessible ou disponible contre une somme symbolique et qu'il est permis de copier, de diffuser ou d'utiliser gratuitement ou pour une somme symbolique.

### Article 3

#### Champ d'application

1. Les tachygraphes sont installés et utilisés sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, auxquels s'applique le règlement (CE) n° 561/2006.

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) n° 561/2006.

3. Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport auxquelles a été accordée une dérogation conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006.

Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport auxquelles a été accordée une dérogation conformément à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006; ils en informent immédiatement la Commission.

4. Quinze ans après que l'obligation de disposer d'un tachygraphe conformément aux articles 8, 9 et 10 est imposée aux véhicules nouvellement immatriculés, les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation sont équipés d'un tel tachygraphe.

5. Les États membres peuvent exiger pour les opérations de transport nationales l'installation et l'utilisation de tachygraphes, conformément au présent règlement, sur tous les véhicules pour lesquels le paragraphe 1 ne l'exige pas.

### Article 4

#### Prescriptions et données à enregistrer

1. Les tachygraphes, y compris les composants externes, les cartes tachygraphiques et les feuilles d'enregistrement satisfont à des prescriptions très strictes d'ordre technique ou autre, afin que le présent règlement soit dûment mis en œuvre.

2. Les tachygraphes et les cartes tachygraphiques satisfont aux prescriptions suivantes.

Ils:

— enregistrent des données précises et fiables concernant le conducteur, son activité et le véhicule;

— satisfont aux exigences de sécurité, afin de garantir notamment l'intégrité et la source des données enregistrées et fournies par les unités embarquées et les capteurs de mouvement;

— respectent l'interopérabilité entre les différentes générations d'unités embarquées et les cartes tachygraphiques;

— permettent une vérification efficace du respect du présent règlement et d'autres actes juridiques applicables;

— sont faciles à utiliser.

3. Les tachygraphes numériques enregistrent les données suivantes:

a) la distance parcourue et la vitesse du véhicule;

b) la mesure du temps;

c) les emplacements visés à l'article 8, paragraphe 1;

d) l'identité du conducteur;

e) l'activité du conducteur;

f) les données relatives au contrôle, à l'étalonnage et à la réparation du tachygraphe, y compris l'identité de l'atelier;

g) les événements et les défaillances.

4. Les tachygraphes analogiques enregistrent au moins les données visées au paragraphe 3, points a), b) et e).

5. L'accès aux données stockées dans le tachygraphe et sur la carte tachygraphique peut être accordé à tout moment:

a) aux autorités de contrôle compétentes;

b) aux entreprises de transport concernées, afin qu'elles puissent s'acquitter de leurs obligations légales, notamment les obligations définies aux articles 32 et 33.

6. Le téléchargement des données est effectué dans les plus brefs délais vers les entreprises de transport ou les conducteurs.

7. Les données enregistrées par le tachygraphe susceptibles d'être transmises vers ou depuis le tachygraphe, que ce soit par voie électronique ou sans fil, sont formatées selon des protocoles accessibles publiquement, définis dans les normes ouvertes.

8. Afin de s'assurer que les tachygraphes et les cartes tachygraphiques soient conformes aux exigences et principes du présent règlement, et en particulier du présent article, la Commission arrête, au moyen d'actes d'exécution, les dispositions détaillées qui sont nécessaires à l'application uniforme du présent article, en particulier des dispositions qui prévoient les moyens techniques permettant de remplir ces exigences. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 3.

9. Les dispositions détaillées visées au paragraphe 8 se fondent, le cas échéant, sur des normes et garantissent l'interopérabilité et la compatibilité entre les différentes générations d'unités embarquées et toutes les cartes tachygraphiques.

#### Article 5

##### Fonctions du tachygraphe numérique

Les tachygraphes numériques assurent les fonctions suivantes:

- mesure de la vitesse et de la distance,
- suivi des activités du conducteur et de la situation de conduite,
- suivi de l'insertion et du retrait des cartes tachygraphiques,
- enregistrement des saisies manuelles du conducteur,
- étalonnage,
- enregistrement automatique des positions visées à l'article 8, paragraphe 1,
- suivi des activités de contrôle,
- détection et enregistrement des événements et des anomalies,
- lecture de données stockées dans la mémoire et enregistrement et stockage de données dans la mémoire,
- lecture des cartes tachygraphiques et enregistrement et stockage de données sur les cartes tachygraphiques,
- affichage, impression et téléchargement de données vers des dispositifs externes et fonction d'avertissement,
- remise à l'heure et mesure du temps,
- communication à distance,
- gestion des verrouillages d'entreprise,
- autotests intégrés.

#### Article 6

##### Écran et dispositif d'avertissement

1. Les informations contenues dans les tachygraphes numériques et sur les cartes tachygraphiques relatives aux activités du véhicule, au conducteur et au convoyeur sont affichées de manière claire, ergonomique et sans ambiguïté.

2. Les informations affichées sont les suivantes:

- a) heure;
- b) mode de fonctionnement;
- c) activité du conducteur:
  - si l'activité en cours est la conduite, le temps de conduite sans interruption actuel du conducteur et son temps de pause cumulé actuel,
  - si l'activité en cours est la disponibilité/une autre tâche/un repos ou une pause, la durée actuelle de cette activité (depuis sa sélection) et le temps de pause cumulé actuel;
- d) des données relatives aux avertissements;
- e) des données relatives à l'accès aux menus.

Des informations supplémentaires peuvent être affichées, à condition de pouvoir être clairement distinguées des informations requises dans le présent paragraphe.

3. Les tachygraphes numériques avertissent les conducteurs lorsqu'ils détectent un événement et/ou une anomalie ainsi qu'avant et au moment du dépassement du temps de conduite sans interruption maximal autorisé afin de faciliter le respect de la législation applicable.

4. Les avertissements sont visuels et peuvent être sonores. Ils doivent durer au moins trente secondes, sauf si l'utilisateur en accuse réception en appuyant sur une touche quelconque du tachygraphe. Le motif de l'avertissement doit être affiché et rester visible jusqu'à ce que l'utilisateur en accuse réception à l'aide d'un code ou d'une commande spécifique sur le tachygraphe.

5. Afin de s'assurer que les tachygraphes respectent les exigences visées par le présent article en matière d'affichage et d'avertissement, la Commission arrête, au moyen d'actes d'exécution, les dispositions détaillées qui sont nécessaires à l'application uniforme du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 3.

## 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 du règlement (CE) n° 561/2006, conformément aux directives 95/46/CE et 2002/58/CE et sous la surveillance de l'autorité de surveillance de l'État membre visée à l'article 28 de la directive 95/46/CE.

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 au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006, conformément au paragraphe 1, en ce qui concerne:

- l'utilisation d'un système global de navigation par satellite pour l'enregistrement des données de localisation visées à l'article 8;
- 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 transfrontalier de telles données avec des pays tiers;
- 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 du présent règlement 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.

## CHAPITRE II

**TACHYGRAPHE INTELLIGENT**

## Article 8

**Enregistrement de la position du véhicule à certains points de la période de travail journalière**

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,
- toutes les trois heures de temps de conduite accumulé,

— le lieu où finit la période de travail journalière.

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

2. En ce qui concerne la connexion du tachygraphe à un service de positionnement s'appuyant sur un système de navigation par satellite, tel que visé au paragraphe 1, seules sont utilisées les connexions faisant appel à un service de positionnement gratuit. Aucune donnée de localisation autre que celle exprimée, dans la mesure du possible, par des coordonnées géographiques en vue de déterminer les points de départ et d'arrivée visés au paragraphe 1 n'est stockée de manière permanente dans le tachygraphe. Les données relatives à la position qui doivent être conservées temporairement afin de permettre l'enregistrement automatique des points visés au paragraphe 1 ou pour corroborer les informations fournies par le capteur de mouvement ne sont pas accessibles à n'importe quel utilisateur et sont automatiquement supprimées une fois qu'elles ne sont plus nécessaires à ces fins.

## Article 9

**Détection précoce à distance d'une éventuelle manipulation ou utilisation abusive**

1. Afin de faciliter les contrôles routiers ciblés pratiqués par les autorités de contrôle compétentes, les tachygraphes installés dans les véhicules immatriculés pour la première fois trente-six mois après l'entrée en vigueur des dispositions détaillées visées à l'article 11 sont capables de communiquer avec ces autorités lorsque le véhicule est en mouvement.

2. Quinze ans après que l'obligation de disposer d'un tachygraphe conformément au présent article et aux articles 8 et 10 est imposée aux véhicules nouvellement immatriculés, 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.

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 au règlement (CE) n° 561/2006 et au présent règlement, et aux ateliers dans la mesure où cela est nécessaire à la vérification du bon fonctionnement du tachygraphe.

4. Les données échangées durant la communication sont limitées à celles qui sont nécessaires aux fins des contrôles routiers ciblés des véhicules dont le tachygraphe a pu être manipulé ou faire l'objet d'une utilisation abusive. Ces données portent sur les faits ou données ci-dessous enregistrés par le tachygraphe:

- dernière tentative d'infraction à la sécurité,



- coupure d'électricité la plus longue,
- défaillance du capteur,
- erreur sur les données de mouvement,
- conflit concernant le mouvement du véhicule,
- conduite sans carte en cours de validité,
- insertion de la carte pendant la conduite,
- données concernant une remise à l'heure,
- données d'étalonnage, y compris les dates des deux derniers étalonnages,
- numéro d'immatriculation du véhicule,
- vitesse enregistrée par le tachygraphe.

5. Les données échangées sont utilisées à la seule fin de vérifier le respect du présent règlement. Elles ne sont pas transmises à d'autres entités que les autorités chargées de contrôler les périodes de conduite et de repos et que les instances judiciaires, dans le cadre d'une procédure judiciaire en cours.

6. Elles ne peuvent être conservées par les autorités chargées du contrôle que pendant la durée d'un contrôle routier et doivent être effacées au plus tard trois heures après leur communication, à moins que les données n'indiquent une possible manipulation ou utilisation abusive du tachygraphe. Si, à l'occasion de l'étape suivante du contrôle routier, la manipulation ou l'utilisation abusive n'est pas confirmée, les données transmises sont effacées.

7. Il incombe aux entreprises de transport qui gèrent les véhicules d'informer les conducteurs de la possibilité d'une communication à distance aux fins de la détection précoce de toute manipulation ou utilisation abusive éventuelle des tachygraphes.

8. En aucun cas une communication à distance à des fins de détection précoce du type décrit au présent article ne conduit à des amendes ou sanctions automatiques infligées au conducteur ou à l'entreprise de transport. Sur la base des données échangées, l'autorité de contrôle compétente peut décider de procéder à un contrôle du véhicule et du tachygraphe. Le résultat de la communication à distance n'empêche pas les autorités de contrôle de procéder à des contrôles routiers aléatoires sur la base du système de classification par niveau de risque institué par l'article 9 de la directive 2006/22/CE.

#### Article 10

##### Interface avec les systèmes de transport intelligents

Les tachygraphes des véhicules immatriculés pour la première fois trente-six mois après l'entrée en vigueur des dispositions

détaillées visées à l'article 11 peuvent être équipés d'une interface normalisée permettant l'utilisation en mode opérationnel, par un dispositif extérieur, des données enregistrées ou produites par le tachygraphe, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

- a) l'interface n'affecte pas l'authenticité ou l'intégrité des données du tachygraphe;
- b) l'interface est conforme aux dispositions détaillées énoncées à l'article 11;
- c) le dispositif extérieur connecté à l'interface n'a accès aux données à caractère personnel, y compris celles relatives à la géolocalisation, qu'après obtention du consentement vérifiable du conducteur auquel les données se rapportent.

#### Article 11

##### Dispositions détaillées relatives au tachygraphe intelligent

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

Les dispositions détaillées visées au premier alinéa:

- a) couvrent, en ce qui concerne l'exécution des fonctions du tachygraphe intelligent visées au présent chapitre, les exigences nécessaires pour garantir la sécurité, la précision et la fiabilité des données fournies au tachygraphe par le service de positionnement par satellite et la technologie de communication à distance visées aux articles 8 et 9;
- b) précisent les différentes conditions et exigences applicables au service de positionnement par satellite et à la technologie de communication à distance visées aux articles 8 et 9, qui peuvent être situés en dehors ou à l'intérieur du tachygraphe et, lorsqu'ils sont situés en dehors, précisent les conditions applicables à l'utilisation du signal de positionnement par satellite comme second capteur de mouvement;
- c) précisent les normes requises pour l'interface visée à l'article 10. Ces normes peuvent comprendre une disposition relative à la répartition des droits d'accès entre les conducteurs, les ateliers et les entreprises de transport, et précisent les missions de contrôle concernant les données enregistrées par le tachygraphe; lesquelles missions de contrôle sont fondées sur un mécanisme d'authentification/d'autorisation défini pour l'interface, par exemple un certificat pour chaque niveau d'accès, sous réserve de sa faisabilité technique.

## CHAPITRE III

## HOMOLOGATION

## Article 12

**Demandes**

1. Toute demande d'homologation concernant un type d'unité embarquée, de capteur de mouvement, de modèle de feuille d'enregistrement ou de carte tachygraphique est introduite par le fabricant ou son mandataire auprès des autorités d'homologation désignées à cet effet par chaque État membre.

2. Les États membres communiquent à la Commission, le 2 mars 2015 au plus tard, les noms et les coordonnées des autorités désignées visées au paragraphe 1, et fournissent par la suite les mises à jour nécessaires. La Commission publie une liste des autorités d'homologation désignées sur son site Internet et tient cette liste à jour.

3. Toute demande d'homologation doit être accompagnée de la documentation appropriée, notamment des informations nécessaires concernant les scellements, et des certificats de sécurité, de fonctionnalité et d'interopérabilité. Le certificat de sécurité est délivré par un organisme de certification reconnu désigné par la Commission.

Les certificats de fonctionnalité sont délivrés au constructeur par l'autorité d'homologation.

Le certificat d'interopérabilité est délivré par un seul et même laboratoire sous l'autorité et la responsabilité de la Commission.

4. En ce qui concerne les tachygraphes, leurs composants concernés et les cartes tachygraphiques:

a) le certificat de sécurité certifie les éléments suivants pour l'unité embarquée, les cartes tachygraphiques et le capteur de mouvement, ainsi que pour la connexion au récepteur GNSS lorsque le GNSS n'est pas intégré dans les unités embarquées:

i) la conformité au regard des objectifs de sécurité;

ii) l'exécution des fonctions de sécurité suivantes: identification et authentification, autorisation, confidentialité, responsabilité, intégrité, audit, précision et fiabilité du service;

b) le certificat de fonctionnement certifie que l'objet testé remplit les exigences appropriées en termes de fonctions réalisées, de caractéristiques environnementales, de caractéristiques en termes de compatibilité électromagnétique, de respect des exigences physiques et de conformité avec les autres normes applicables;

c) le certificat d'interopérabilité certifie que l'objet testé est pleinement interopérable avec les modèles de tachygraphe ou de carte tachygraphique nécessaires.

5. Toute modification du logiciel ou du matériel du tachygraphe, ou de la nature des matériaux utilisés dans la fabrication, est notifiée avant application à l'autorité qui a accordé l'homologation à l'appareil. Cette autorité confirme au fabricant l'extension de l'homologation ou peut demander une mise à jour ou une confirmation des certificats de fonctionnement, de sécurité et/ou d'interopérabilité concernés.

6. Pour un même type d'unité embarquée, de capteur de mouvement, de modèle de feuille d'enregistrement ou de carte tachygraphique, une demande ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État membre.

7. La Commission arrête, au moyen d'actes d'exécution, les dispositions détaillées relatives à l'application uniforme du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 3.

## Article 13

**Octroi de l'homologation**

Chaque État membre accorde l'homologation à tout type d'unité embarquée, de capteur de mouvement, de modèle de feuille d'enregistrement ou de carte tachygraphique conforme aux prescriptions visées aux articles 4 et 11, s'il est à même de vérifier la conformité de la production au modèle homologué.

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

## Article 14

**Marque d'homologation**

Les États membres attribuent au demandeur une marque d'homologation conforme au modèle préétabli pour chaque type d'unité embarquée, de capteur de mouvement, de modèle de feuille d'enregistrement ou de carte tachygraphique qu'ils homologuent en vertu de l'article 13 et de l'annexe II. Ces modèles sont adoptés par la Commission au moyen d'actes d'exécution, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 3.

## Article 15

**Acceptation ou refus**

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 du certificat d'homologation, accompagnée d'une copie de la documentation nécessaire, y compris en ce qui concerne les scellements, pour chaque type d'unité embarquée, de capteur de mouvement, de modèle de feuille d'enregistrement ou de carte tachygraphique qu'elles homologuent. Lorsque les autorités compétentes rejettent la demande d'homologation, elles informent les autorités des autres États membres de leur refus et leur en communiquent les raisons.

## Article 16

**Conformité des équipements au modèle homologué**

1. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation visée à l'article 13 constate que des unités embarquées, des capteurs de mouvement, des feuilles d'enregistrement ou des cartes tachygraphiques portant la marque d'homologation 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 homologué soit assurée. Celles-ci peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation.

2. L'État membre qui a accordé une homologation doit la retirer si l'unité embarquée, le capteur de mouvement, la feuille d'enregistrement ou la carte tachygraphique ayant fait l'objet de l'homologation ne sont pas conformes au présent règlement 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 est informé par un autre État membre de l'existence d'un des cas visés aux paragraphes 1 ou 2, il prend également, après consultation de l'État membre qui l'a informé, 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 ordre la mise sur le marché et la mise en service des unités embarquées, des capteurs de mouvement, des feuilles d'enregistrement ou des cartes tachygraphiques concernés. Il en est de même dans les cas visés au paragraphe 1 pour les unités embarquées, les capteurs de mouvement, les feuilles d'enregistrement ou les cartes tachygraphiques dispensés de la vérification primitive UE si le fabricant, après avertissement, ne les met pas en conformité avec le modèle homologué ou avec les exigences du présent règlement.

En tout état de cause, les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement et informent la Commission, dans un délai d'un mois, du retrait d'une homologation et des autres mesures prises en conformité avec les paragraphes 1, 2 ou 3, en précisant les motifs justifiant ces mesures.

5. Si l'État membre qui a procédé à une homologation 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 pertinents, par exemple économiques et techniques, adopte dans un délai de six mois à compter de l'expiration de cette première période de quatre 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 17

**Homologation des feuilles d'enregistrement**

1. Le demandeur de l'homologation pour un modèle de feuille d'enregistrement doit préciser sur la demande le ou les types de tachygraphe analogique avec lesquels cette feuille d'enregistrement est destinée à être utilisée et doit fournir, aux fins d'essais de la feuille d'enregistrement, un appareil adéquat du ou des types appropriés.

2. Les autorités compétentes de chaque État membre indiquent sur le certificat d'homologation du modèle de la feuille d'enregistrement le ou les types de tachygraphe analogique sur lesquels ce modèle de feuille d'enregistrement peut être utilisé.

## Article 18

**Justification des refus**

Toute décision portant refus ou retrait d'homologation d'un type d'unité embarquée, de capteur de mouvement, de modèle de feuille d'enregistrement ou de carte tachygraphique prise en vertu du présent règlement est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé avec une indication des voies de recours ouvertes en vertu du droit de l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

## Article 19

**Reconnaissance de l'homologation d'un type de tachygraphe**

Les États membres ne peuvent refuser l'immatriculation ni interdire la mise en circulation ou l'usage des véhicules équipés d'un tachygraphe pour des motifs inhérents à un tel équipement si l'appareil est muni de la marque d'homologation visée à l'article 14 et de la plaquette d'installation visée à l'article 22, paragraphe 4.

## Article 20

**Sécurité**

1. Les fabricants conçoivent les unités embarquées, capteurs de mouvement et cartes tachygraphiques mis en production et les soumettent à des essais et à des examens afin de détecter d'éventuelles failles à toutes les phases de leur durée de vie; et ils empêchent ou limitent l'exploitation de ces failles. La fréquence de ces essais est déterminée par l'État membre qui a octroyé le certificat d'homologation, la limite à ne pas dépasser étant fixée à deux ans.

2. À cet effet, les fabricants remettent la documentation nécessaire pour une analyse de vulnérabilité à l'organisme de certification visé à l'article 12, paragraphe 3.

3. Aux fins du paragraphe 1, l'organisme de certification visé à l'article 12, paragraphe 3, procède à des essais sur les unités embarquées, les capteurs de mouvement et les cartes tachygraphiques pour confirmer que des individus possédant des connaissances accessibles au grand public ne peuvent pas exploiter les failles connues.

4. Si, au cours des essais visés au paragraphe 1, des failles sont décelées dans des éléments du système (unités embarquées, capteurs de mouvement et cartes tachygraphiques), ces éléments ne sont pas mis sur le marché. Si des failles sont décelées au cours des essais visés au paragraphe 3 pour des éléments déjà mis sur le marché, le fabricant ou l'organisme de certification en informe les autorités compétentes de l'État membre qui a accordé l'homologation. Ces autorités compétentes prennent toutes les mesures nécessaires pour que le problème soit pris en charge, notamment par le fabricant, et notifient sans retard à la Commission les failles détectées et les mesures envisagées ou prises, y compris, le cas échéant, le retrait de l'homologation conformément à l'article 16, paragraphe 2.

#### Article 21

##### Essais sur le terrain

1. Les États membres peuvent autoriser les essais sur le terrain de tachygraphes qui n'ont pas encore été homologués. Ces autorisations d'essais sur le terrain bénéficient d'une reconnaissance mutuelle par les autres États membres.

2. Les conducteurs et les entreprises de transport participant à un essai sur le terrain respectent les exigences du règlement (CE) n° 561/2006. Afin d'apporter la preuve du respect desdites exigences, les conducteurs suivent la procédure décrite à l'article 35, paragraphe 2, du présent règlement.

3. La Commission peut adopter des actes d'exécution pour établir les procédures à suivre pour la réalisation d'essais sur le terrain et des formulaires à utiliser pour surveiller ces essais. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 3.

#### CHAPITRE IV

#### INSTALLATION ET INSPECTION

##### Article 22

##### Installation et réparation

1. Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de tachygraphes les installateurs, ateliers ou constructeurs de véhicules agréés à cette fin par les autorités compétentes des États membres, conformément à l'article 24.

2. Les installateurs, ateliers ou constructeurs de véhicules agréés scellent le tachygraphe conformément aux spécifications figurant dans le certificat d'homologation visé à l'article 15, après avoir vérifié qu'il fonctionne correctement et, en particulier, qu'aucun dispositif ne peut manipuler ou altérer les données enregistrées.

3. L'installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé insère une marque particulière sur les scellements qu'il applique et, en outre, pour les tachygraphes numériques, introduit les données électroniques de sûreté permettant, notamment, les contrôles d'authentification. Les autorités compétentes de chaque État membre transmettent à la Commission le registre

des marques et des données électroniques de sûreté utilisées ainsi que les informations nécessaires ayant trait aux données électroniques de sûreté utilisées. La Commission donne aux États membres accès à ces informations à leur demande.

4. La conformité de l'installation du tachygraphe aux prescriptions du présent règlement est attestée par la plaquette d'installation apposée de façon bien visible et facilement accessible.

5. Les composants du tachygraphe sont scellés conformément aux spécifications qui figurent dans le certificat d'homologation. Toute connexion au tachygraphe qui est susceptible d'être exposée à un risque de manipulation, y compris la connexion entre le capteur de mouvement et la boîte de vitesses ou la plaquette d'installation, le cas échéant, est scellée.

Un scellement ne peut être enlevé ou brisé que:

- par des installateurs ou des ateliers agréés par les autorités compétentes en vertu de l'article 24, à des fins de réparation, d'entretien ou de réétalonnage du tachygraphe, ou par des agents de contrôle dûment formés et, si nécessaire, agréés, à des fins de contrôle,
- à des fins de réparation ou de modification du véhicule affectant le scellement. En pareil cas, une déclaration écrite mentionnant la date et l'heure à laquelle le scellement a été brisé et indiquant les raisons pour lesquelles le scellement a été retiré est conservée à bord du véhicule. La Commission élabore un formulaire standard pour la déclaration écrite par la voie d'actes d'exécution.

Dans tous les cas, les scellements sont remplacés par un installateur ou un atelier agréé dans un délai raisonnable et au plus tard dans les sept jours suivant leur retrait.

Avant de remplacer les scellements, un contrôle et un étalonnage du tachygraphe sont réalisés par un atelier agréé.

##### Article 23

##### Inspections des tachygraphes

1. Les tachygraphes sont soumis à des inspections régulières effectuées par des ateliers agréés. Ces inspections régulières sont réalisées au minimum tous les deux ans.

2. Les inspections visées au paragraphe 1 comprennent au moins les vérifications suivantes:

- le tachygraphe est correctement installé et est approprié au véhicule,
- le tachygraphe fonctionne correctement,
- la marque d'homologation est apposée sur le tachygraphe,
- la plaquette d'installation est apposée,

- tous les scellements sont intacts et efficaces,
- aucun dispositif de manipulation n'est fixé au tachygraphe et il n'y a aucune trace d'utilisation de ce type de dispositif,
- la taille des pneumatiques et la circonférence effective des pneumatiques.

3. Les ateliers établissent un rapport d'inspection dans les cas où des irrégularités dans le fonctionnement du tachygraphe ont dû être corrigées, que ce soit à la suite d'une inspection périodique ou d'une inspection effectuée à la demande expresse de l'autorité nationale compétente. Ils conservent une liste de tous les rapports d'inspection établis.

4. Les rapports d'inspection sont conservés pendant au moins deux ans à compter de la date d'établissement du rapport. Les États membres décident si les rapports d'inspection sont conservés ou transmis à l'autorité compétente au cours de cette période. Lorsqu'il les conserve, l'atelier fournit, sur demande de l'autorité compétente, les rapports relatifs aux inspections et étalonnages effectués durant cette période.

#### Article 24

##### **Agrément des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules**

1. Les États membres agréent, contrôlent régulièrement et certifient les installateurs, les ateliers et les constructeurs de véhicules qui peuvent procéder aux installations, aux contrôles, aux inspections et aux réparations des tachygraphes.

2. Les États membres s'assurent de la compétence et de la fiabilité des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules. À cet effet, ils établissent et publient un ensemble de procédures nationales claires et veillent au respect des exigences minimales suivantes:

- a) formation correcte du personnel;
- b) disponibilité des équipements nécessaires pour effectuer les essais et travaux nécessaires;
- c) bonne réputation des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules.

3. Des audits des installateurs ou ateliers agréés sont réalisés comme suit:

- a) les installateurs ou ateliers agréés sont soumis à un contrôle au moins bisannuel des procédures qu'ils appliquent lorsqu'ils interviennent sur des tachygraphes. Le contrôle porte en particulier sur les mesures de sécurité adoptées et

sur les interventions concernant les cartes d'atelier. Les États membres peuvent procéder à ces contrôles sans procéder à une visite du site;

- b) des contrôles techniques inopinés sont également effectués chez les installateurs ou dans les ateliers agréés afin de vérifier les étalonnages, les inspections et les installations réalisés. Ces contrôles couvrent au moins 10 % des installateurs et des ateliers agréés chaque année.

4. Les États membres et leurs autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour éviter tout conflit d'intérêts entre les installateurs ou les ateliers et les entreprises de transport. En particulier, en cas de risque sérieux de conflit d'intérêts, des mesures spécifiques supplémentaires sont prises pour veiller au respect du présent règlement par l'installateur ou l'atelier.

5. Les autorités compétentes des États membres transmettent chaque année à la Commission, si possible par voie électronique, les listes des installateurs et des ateliers agréés ainsi que les cartes qui leur ont été délivrées. La Commission publie de telles listes sur son site Internet.

6. Les autorités compétentes des États membres révoquent, à titre temporaire ou permanent, les agréments des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules qui ne respectent pas les obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement.

#### Article 25

##### **Cartes d'atelier**

1. La durée de validité des cartes d'atelier ne peut dépasser un an. Lors du renouvellement de la carte d'atelier, l'autorité compétente vérifie que l'installateur, l'atelier ou le constructeur de véhicules remplit les critères énumérés à l'article 24, paragraphe 2.

2. L'autorité compétente renouvelle la carte d'atelier dans un délai de quinze jours ouvrables suivant la réception d'une demande valable de renouvellement et de tous les documents nécessaires. En cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte d'atelier, l'autorité compétente fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet. Les autorités compétentes tiennent un registre des cartes perdues, volées ou présentant des défaillances.

3. Si un État membre révoque l'agrément d'un installateur, d'un atelier ou d'un constructeur de véhicules conformément à l'article 24, il retire aussi les cartes d'atelier qui lui avaient été délivrées.

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

## CHAPITRE V

## CARTES DE CONDUCTEUR

## Article 26

**Délivrance des cartes de conducteur**

1. Les cartes de conducteur sont délivrées, à la demande du conducteur, par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le conducteur a sa résidence normale. Elles sont délivrées dans un délai d'un mois à compter de la réception par l'autorité compétente de la demande et de tous les documents nécessaires.

2. Aux fins du présent article, 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 elle-même et l'endroit où elle habite.

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

3. Les conducteurs apportent la preuve de leur résidence normale, par tous les moyens, notamment par leur carte d'identité, ou par tout autre document valable. 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 ou aux fins de certains contrôles spécifiques, elles peuvent demander des preuves ou des éléments d'information supplémentaires.

4. Dans des cas dûment justifiés et exceptionnels, les États membres peuvent délivrer une carte de conducteur temporaire et non prorogeable, valable pour une durée maximale de cent quatre-vingt-cinq jours, à un conducteur qui n'a pas sa résidence normale dans un État membre ou dans un État qui est partie contractante à l'accord AETR, à condition que ce conducteur ait une relation relevant du droit du travail avec une entreprise de transport établie dans l'État membre de délivrance et, dans la mesure où le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> est applicable, présente une attestation de conducteur au sens dudit règlement.

Sur la base des données fournies par les États membres, la Commission contrôle de près l'application du présent paragraphe. Elle fait part de ses conclusions au Parlement européen et au Conseil tous les deux ans et examine en particulier si les

cartes de conducteur temporaires ont des effets négatifs sur le marché du travail et si les cartes temporaires sont couramment délivrées plusieurs fois aux mêmes conducteurs. La Commission peut faire une proposition législative visant à réviser le présent paragraphe.

5. Les autorités compétentes de l'État membre de délivrance prennent les mesures appropriées pour s'assurer que le demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité et personnalisent la carte de conducteur, en veillant à ce que les données qui y figurent soient visibles et sécurisées.

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

7. Elle ne peut faire l'objet, pendant la durée de sa validité administrative, d'un retrait ou d'une suspension, sauf si les autorités compétentes d'un État membre constatent que la carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue 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 dans les meilleurs délais la carte aux autorités de l'État membre qui l'a délivrée en indiquant les raisons du retrait ou de la suspension. S'il est prévu que la restitution de la carte prenne plus de deux semaines, l'État membre procédant à la suspension ou au retrait informe l'État membre de délivrance, dans ce délai de deux semaines, des raisons motivant une telle décision.

8. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter toute falsification des cartes de conducteur.

9. Le présent article ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre délivre une carte de conducteur à un conducteur qui a sa résidence normale dans une partie de son territoire à laquelle le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ne s'appliquent pas, à condition que les dispositions pertinentes du présent règlement soient appliquées en pareil cas.

## Article 27

**Utilisation des cartes de conducteur**

1. La carte de conducteur est personnelle.

2. Le conducteur ne peut être titulaire que d'une seule carte en cours de validité et 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.

## Article 28

**Renouvellement des cartes de conducteur**

1. Lorsqu'un conducteur souhaite renouveler sa carte de conducteur, il doit en faire la demande auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale, au plus tard quinze jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.

<sup>(1)</sup> 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).

2. Lorsque, en cas de renouvellement, l'État membre dans lequel le conducteur a sa résidence normale est différent de celui qui a délivré sa carte actuelle et lorsque les autorités du premier État membre sont appelées à procéder au renouvellement de la carte de conducteur, elles informent les autorités qui ont délivré la précédente carte des motifs de son renouvellement.

3. 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 au paragraphe 1.

#### Article 29

##### **Vol, perte ou mauvais fonctionnement de la carte du conducteur**

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

2. 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 fait l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État où le vol s'est produit.

3. Toute 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 la résidence normale du conducteur dans le cas où ceux-ci seraient différents.

4. En cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, le conducteur doit en demander, dans les sept jours civils, le remplacement auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale. Ces autorités fournissent une carte de remplacement dans un délai de huit jours ouvrables suivant la réception par celles-ci d'une demande circonstanciée à cet effet.

5. Dans les circonstances décrites au paragraphe 4, le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans carte de conducteur durant une période maximale de quinze jours civils, ou pendant une période plus longue s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner les locaux où il est basé, à condition qu'il puisse justifier de l'impossibilité de présenter ou d'utiliser sa carte durant cette période.

#### Article 30

##### **Reconnaissance mutuelle et échange des cartes de conducteur**

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

2. 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 si la carte présentée est encore en cours de validité.

3. 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.

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

#### Article 31

##### **Échange électronique d'informations sur les cartes de conducteur**

1. Afin de s'assurer, comme le prévoit l'article 26, qu'un demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, les États membres conservent, durant une période correspondant au moins à la durée de validité des cartes, des registres électroniques nationaux contenant les informations suivantes sur les cartes de conducteur, y compris sur celles visées à l'article 26, paragraphe 4:

- le nom et le prénom du conducteur,
- la date et, si possible, le lieu de naissance du conducteur,
- le numéro de permis de conduire valide et le pays de délivrance du permis de conduire (le cas échéant),
- le statut de la carte de conducteur,
- le numéro de la carte de conducteur.

2. La Commission et les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que les registres électroniques soient interconnectés et accessibles dans toute l'Union, en utilisant le système de messagerie TACHOnet visé dans la recommandation 2010/19/UE ou un système compatible. En cas d'utilisation d'un système compatible, l'échange électronique de données avec tous les autres États membres est possible à l'aide du système de messagerie TACHOnet.

3. Lorsqu'un État membre délivre, remplace ou, s'il y a lieu, renouvelle une carte de conducteur, il vérifie par un échange électronique d'informations que le conducteur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité. Les données échangées sont limitées à celles qui sont nécessaires aux fins de cette vérification.

4. Les agents de contrôle peuvent avoir accès au registre électronique pour contrôler le statut d'une carte de conducteur.

5. La Commission adopte des actes d'exécution pour établir les procédures et spécifications communes nécessaires pour assurer l'interconnexion visée au paragraphe 2, et notamment le format des données échangées, les procédures techniques de consultation électronique des registres électroniques nationaux, les procédures d'accès et les mécanismes de sûreté. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 3.

## CHAPITRE VI

### UTILISATION DES ÉQUIPEMENTS

#### Article 32

#### Utilisation correcte des tachygraphes

1. Les entreprises de transport et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation des tachygraphes numériques et des cartes de conducteur. Les entreprises de transport et les conducteurs qui utilisent des tachygraphes analogiques veillent à leur bon fonctionnement et à la bonne utilisation des feuilles d'enregistrement.

2. Les tachygraphes numériques ne sont pas configurés de façon à basculer automatiquement vers une catégorie d'activités spécifique lorsque le moteur du véhicule est arrêté ou que le contact est coupé, sauf si le conducteur demeure en mesure de sélectionner manuellement la catégorie d'activités appropriée.

3. Il est interdit de falsifier, de dissimuler, d'effacer ou de détruire les enregistrements faits sur la feuille d'enregistrement ou les données stockées dans le tachygraphe ou sur la carte de conducteur, ou imprimées au départ du tachygraphe. Il est également interdit de manipuler le tachygraphe, la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur de manière à falsifier les données stockées et/ou imprimées, à les effacer ou à les détruire. Aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus ne doit être présent dans le véhicule.

4. Les véhicules ne sont équipés que d'un seul tachygraphe, sauf aux fins des essais sur le terrain visés à l'article 21.

5. Les États membres interdisent la production, la distribution, la publicité et/ou la vente de dispositifs construits pour la manipulation des tachygraphes ou destinés à cet effet.

#### Article 33

#### Responsabilité des entreprises de transport

1. Les entreprises de transport sont chargées de veiller à ce que leurs conducteurs soient dûment formés et aient reçu les instructions appropriées en ce qui concerne le bon fonctionnement des tachygraphes, qu'ils soient numériques ou analogiques; elles procèdent à des contrôles réguliers pour s'assurer que leurs conducteurs utilisent correctement les tachygraphes et elles ne prennent aucune disposition susceptible d'encourager directement ou indirectement leurs conducteurs à faire une utilisation abusive des tachygraphes.

Les entreprises de transport délivrent, aux conducteurs de véhicules équipés de tachygraphes analogiques, un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère individuel

des feuilles d'enregistrement, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles d'enregistrement endommagées ou saisies par un agent de contrôle habilité. Les entreprises de transport ne remettent aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

Lorsqu'un véhicule est équipé d'un tachygraphe numérique, l'entreprise de transport et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression de données provenant du tachygraphe à la demande d'un agent de contrôle puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

2. Les entreprises de transport conservent, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les données imprimées chaque fois que celles-ci sont produites en application de l'article 35, pendant au moins un an après leur utilisation et elle en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. Les entreprises de transport remettent 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 données imprimées et les données téléchargées sont présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.

3. Les entreprises de transport sont tenues pour responsables des infractions au présent règlement commises par leurs conducteurs ou par les conducteurs mis à leur disposition. Cependant, les États membres peuvent subordonner cette responsabilité au non-respect par l'entreprise de transport du paragraphe 1, premier alinéa, du présent article et de l'article 10, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 561/2006.

#### Article 34

#### Utilisation des cartes de conducteur et des feuilles d'enregistrement

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. 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.

2. Les conducteurs protègent de manière adéquate les feuilles d'enregistrement ou cartes de conducteur et n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées.

3. Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser le tachygraphe installé dans le véhicule, les périodes visées au paragraphe 5, point b), ii), iii) et iv), sont:

a) si le véhicule est équipé d'un tachygraphe analogique, 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 tachygraphe numérique, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose le tachygraphe.

Les États membres n'imposent pas aux conducteurs la présentation de formulaires attestant de leurs activités lorsqu'ils sont éloignés de leur véhicule.


4. Lorsque plusieurs conducteurs se trouvent à bord d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.


Lorsque plusieurs conducteurs se trouvent à bord d'un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique, ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires, de telle sorte que les informations pertinentes soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.


5. Les conducteurs:


a) veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille d'enregistrement et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule;

b) actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes:

i) sous le signe : le temps de conduite;

ii) sous le signe : toute «autre tâche», à savoir toute activité autre que la conduite, au sens de l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE, ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;

iii) sous le signe : la «disponibilité», au sens de l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE;

iv) sous le signe : les pauses ou repos.

6. Chaque conducteur d'un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique porte sur sa feuille d'enregistrement les indications suivantes:

a) ses nom et prénom au début de l'utilisation de la feuille d'enregistrement;

b) la date et le lieu du début et de la fin d'utilisation de la feuille d'enregistrement;

c) le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule auquel il est affecté, avant le premier trajet enregistré sur la feuille d'enregistrement et ensuite, en cas de changement de véhicule, pendant l'utilisation de la feuille d'enregistrement;

d) le relevé du compteur kilométrique:

i) avant le premier trajet enregistré sur la feuille d'enregistrement;

ii) à la fin du dernier trajet enregistré sur la feuille d'enregistrement;

iii) en cas de changement de véhicule pendant la journée de service, le relevé du compteur du véhicule auquel il a été affecté et le relevé du compteur du véhicule auquel il va être affecté;

e) le cas échéant, l'heure du changement de véhicule.

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. 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 ait notifié lesdites spécifications géographiques détaillées à la Commission avant le 1<sup>er</sup> avril 1998.

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

#### Article 35

#### Cartes de conducteur et feuilles d'enregistrement endommagées

1. En cas de détérioration d'une feuille d'enregistrement qui contient des enregistrements ou d'une carte de conducteur, le conducteur joint la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur endommagée à toute feuille d'enregistrement de réserve utilisée pour la remplacer.

2. En cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, le conducteur:

a) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette feuille 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 à l'article 34, paragraphe 5, point b), ii), iii) et iv);

b) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par le tachygraphe, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos prises depuis l'impression des données 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.

#### Article 36

##### Enregistrements à produire par le conducteur

1. Lorsqu'un conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle habilité:

- i) les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des vingt-huit jours précédents;
- ii) la carte de conducteur, s'il est titulaire d'une telle carte; et
- iii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les vingt-huit jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006.

2. Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle habilité:

- i) sa carte de conducteur;
- ii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les vingt-huit jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006;
- 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 tachygraphe analogique.

3. Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006 en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées, imprimées ou téléchargées qui ont été enregistrées par le tachygraphe ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document justifiant le non-respect d'une disposition telles que l'article 29, paragraphe 2, et l'article 37, paragraphe 2, du présent règlement.

#### Article 37

##### Procédures en cas de mauvais fonctionnement de l'équipement

1. En cas de panne ou de défaillance d'un tachygraphe, l'entreprise de transport doit le faire réparer par un installateur ou un atelier agréé dès que les circonstances le permettent.

Si le retour dans les locaux de l'entreprise de transport ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation de la défaillance, la réparation doit être effectuée en cours de route.

Les États membres prévoient, dans le cadre des dispositions prévues à l'article 41, la faculté pour les autorités compétentes d'interdire l'usage du véhicule dans les cas où il n'a pas été remédié à la panne ou à la défaillance dans les conditions fixées aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe, à condition que cela soit conforme à la législation de l'État membre concerné.

2. Durant la période de panne ou de défaillance du tachygraphe, le conducteur reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou de sa carte de conducteur), y compris sa signature, ainsi que les indications relatives aux différentes périodes dans la mesure où celles-ci ne sont plus enregistrées ou imprimées par le tachygraphe de façon correcte:

- a) sur la ou les feuilles d'enregistrement; ou
- b) sur une feuille ad hoc à joindre à la feuille d'enregistrement ou à conserver avec la carte de conducteur.

#### CHAPITRE VII

##### CONTRÔLE ET SANCTIONS

#### Article 38

##### Agents de contrôle

1. Afin de contrôler efficacement le respect du présent règlement, les agents de contrôle agréés disposent d'un équipement suffisant et de compétences légales appropriées pour leur permettre d'exercer leurs fonctions conformément au présent règlement. Cet équipement comprend notamment:

- a) des cartes de contrôle donnant accès aux données enregistrées sur des tachygraphes et sur des cartes tachygraphiques, et éventuellement sur des cartes d'atelier;
- b) les outils nécessaires pour télécharger les fichiers de données des unités embarquées et des cartes tachygraphiques et analyser ces fichiers et les sorties imprimées des tachygraphes numériques en combinaison avec les feuilles d'enregistrement ou les tableaux provenant des tachygraphes analogiques.

2. Si, après un contrôle, les agents de contrôle trouvent suffisamment de preuves étayant un soupçon raisonnable de fraude, ils sont habilités à envoyer le véhicule dans un atelier agréé pour que d'autres vérifications y soient effectuées, en vue de s'assurer, en particulier, que le tachygraphe:

- a) fonctionne correctement;
- b) enregistre et stocke correctement les données et est étalonné selon des paramètres corrects.

3. Les agents de contrôle sont habilités à demander à des ateliers agréés d'effectuer l'essai visé au paragraphe 2 et les essais spécifiques destinés à détecter la présence de dispositifs de manipulation. Si des dispositifs de manipulation sont détectés, le matériel, dont le dispositif lui-même, l'unité embarquée, ou ses composants, et la carte de conducteur peuvent être retirés du véhicule et peuvent servir de preuves conformément aux règles de procédure du droit national concernant l'utilisation des preuves.

4. Les agents de contrôle font usage, le cas échéant, de la possibilité de contrôler les tachygraphes et les cartes de conducteur qui se trouvent sur place lors d'un contrôle des locaux des entreprises.

#### Article 39

##### Formation des agents de contrôle

1. Les États membres veillent à ce que les agents de contrôle soient bien formés pour l'analyse des données enregistrées et la vérification des tachygraphes afin de parvenir à un contrôle et à une application efficaces et harmonisés.

2. Les États membres informent la Commission des exigences de formation applicables à leurs agents de contrôle le 2 septembre 2016 au plus tard.

3. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des mesures précisant le contenu de la formation initiale et continue des agents de contrôle, y compris la formation sur les techniques de ciblage des contrôles et de détection de la fraude et des dispositifs de manipulation. Ces mesures comprennent des lignes directrices destinées à faciliter la mise en œuvre des dispositions pertinentes du présent règlement et 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.

4. Les États membres intègrent le contenu précisé par la Commission à la formation dispensée aux agents de contrôle.

#### Article 40

##### Assistance mutuelle

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

Dans le cadre de cette assistance mutuelle, les autorités compétentes des États membres se communiquent, en particulier, régulièrement toutes les informations disponibles concernant les infractions au présent règlement commises par des installateurs et des ateliers, les types de pratiques de manipulation et les sanctions imposées pour ces infractions.

#### Article 41

##### Sanctions

1. Les États membres déterminent, conformément à leurs dispositions constitutionnelles nationales, le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en œuvre. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires, et conformes aux catégories d'infractions prévues dans la directive 2006/22/CE.

2. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime des sanctions au plus tard le 2 mars 2016. Ils informent la Commission de toute modification ultérieure de ces mesures.

#### CHAPITRE VIII

##### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 42

##### Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Dans les cas où 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.

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.

#### Article 43

##### Forum du tachygraphe

1. Un forum du tachygraphe est mis en place afin de faciliter le dialogue sur les aspects techniques des tachygraphes entre les experts des États membres, les membres du comité visés à l'article 42 et les experts des pays tiers qui utilisent le tachygraphe au titre de l'accord AETR.

2. Il convient que les États membres délèguent en tant qu'experts au forum du tachygraphe les experts faisant partie du comité visé à l'article 42.

3. Le forum du tachygraphe est ouvert aux experts des pays tiers intéressés qui sont parties contractantes à l'accord AETR.

4. Les parties prenantes, les représentants des constructeurs de véhicules, les fabricants de tachygraphes, les partenaires sociaux et le Contrôleur européen de la protection des données sont invités au forum du tachygraphe.

5. Le forum du tachygraphe adopte son règlement intérieur.

6. Le forum du tachygraphe se réunit au moins une fois par an.

#### Article 44

##### Communication des mesures nationales

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions législatives, réglementaires et administratives qu'ils adoptent dans le domaine régi par le présent règlement, au plus tard trente jours après la date de leur adoption et, pour la première fois, au plus tard le 2 mars 2015.

#### Article 45

##### Modification du règlement (CE) n° 561/2006

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

1) À l'article 3, le point suivant est inséré après le point a):

«aa) véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions, pour autant que ces véhicules ne soient utilisés que 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.»

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

a) aux points d), f) et p), les termes «50 kilomètres» ou «50 km» sont remplacés par les termes «100 kilomètres»;

b) au point d), le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«d) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service (\*) pour livrer des envois dans le cadre du service universel.

(\*) JO L 15 du 21.1.1998, p. 14.»

#### Article 46

##### Mesures transitoires

Tant que les actes d'exécution visés dans le présent règlement ne sont pas adoptés, de manière à ce qu'ils puissent être mis en œuvre lors de la mise en application de celui-ci, les dispositions figurant dans le règlement (CEE) n° 3821/85, y compris à l'annexe IB, continuent de s'appliquer, à titre transitoire, jusqu'à la date d'application des actes d'exécution visés dans le présent règlement.

#### Article 47

##### Abrogation

Le règlement (CEE) n° 3821/85 est abrogé. Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement.

#### Article 48

##### Entrée en vigueur

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

Il devient applicable, sous réserve des mesures transitoires visées à l'article 46, à compter du 2 mars 2016. Toutefois, les articles 24, 34 et 45 sont applicables à compter du 2 mars 2015.

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

Fait à Strasbourg, le 4 février 2014.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

E. VENIZELOS

## ANNEXE I

**EXIGENCES APPLICABLES À LA CONSTRUCTION, AUX ESSAIS, À L'INSTALLATION ET À L'INSPECTION DES TACHYGRAPHES ANALOGIQUES**

## I. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente annexe, on entend par:

a) «appareil de contrôle» ou «tachygraphe analogique»:

un appareil destiné à être installé à bord de véhicules routiers pour indiquer et enregistrer d'une manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules et des données sur certains temps d'activité de leurs conducteurs;

b) «constante de l'appareil de contrôle»:

la caractéristique numérique donnant la valeur du signal d'entrée nécessaire pour obtenir l'indication et l'enregistrement d'une distance parcourue d'un kilomètre; cette constante doit être exprimée soit en tours par kilomètre ( $k = \dots \text{tr/km}$ ), soit en impulsions par kilomètre ( $k = \dots \text{imp/km}$ );

c) «coefficient caractéristique»:

la caractéristique numérique donnant la valeur du signal de sortie émis par la pièce prévue sur le véhicule pour son raccordement à l'appareil de contrôle (prise de sortie de la boîte de vitesse dans certains cas, roue du véhicule dans d'autres cas), quand le véhicule parcourt la distance d'un kilomètre mesurée dans les conditions normales d'essai (voir partie VI, point 4, de la présente annexe). Le coefficient caractéristique est exprimé soit en tours par kilomètre ( $w = \dots \text{tr/km}$ ), soit en impulsions par kilomètre ( $w = \dots \text{imp/km}$ );

d) «circonférence effective des pneus des roues»:

la moyenne des distances parcourues par chacune des roues entraînant le véhicule (roues motrices) lors d'une rotation complète. La mesure de ces distances doit avoir lieu dans les conditions normales d'essai (voir partie VI, point 4, de la présente annexe) et est exprimée sous la forme « $l = \dots \text{mm}$ ».

## II. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES ET FONCTIONS DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE

L'appareil doit permettre l'enregistrement des éléments suivants:

- 1) distance parcourue par le véhicule;
- 2) vitesse du véhicule;
- 3) temps de conduite;
- 4) autres temps de travail et temps de disponibilité;
- 5) interruptions de travail et temps de repos journaliers;
- 6) ouverture du boîtier contenant la feuille d'enregistrement;
- 7) pour les appareils électroniques fonctionnant sur la base de signaux transmis électriquement par le capteur de distance et de vitesse, toute coupure d'alimentation supérieure à 100 millisecondes de l'appareil (exception faite de l'éclairage), de l'alimentation du capteur de distance et de vitesse et toute coupure du signal du capteur de distance et de vitesse.

Pour les véhicules utilisés par deux conducteurs, l'appareil doit permettre l'enregistrement des temps visés au premier alinéa, points 3, 4 et 5, simultanément mais de façon différenciée sur deux feuilles d'enregistrement distinctes.

## III. CONDITIONS DE CONSTRUCTION DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE

## a) Points généraux

1. Pour l'appareil de contrôle, les dispositifs suivants sont prescrits:

1.1. des dispositifs indicateurs:

- de la distance parcourue (compteur totalisateur),
- de la vitesse (tachymètre),
- de temps (horloge);

1.2. des dispositifs enregistreurs comprenant:

- un enregistreur de la distance parcourue,
- un enregistreur de la vitesse,
- un ou des enregistreurs de temps répondant aux conditions fixées au point c), 4;

1.3. un dispositif marqueur indiquant séparément sur la feuille d'enregistrement:

- toute ouverture du boîtier contenant cette feuille d'enregistrement,
- pour les appareils électroniques tels que définis au premier alinéa, point 7, de la partie II, toute coupure d'alimentation supérieure à 100 millisecondes de l'appareil (exception faite de l'éclairage), au plus tard au moment de la réalimentation,
- pour les appareils électroniques tels que définis au premier alinéa, point 7, de la partie II, toute coupure d'alimentation supérieure à 100 millisecondes du capteur de distance et de vitesse et toute coupure du signal du capteur de distance et de vitesse.

2. La présence éventuelle dans l'appareil de dispositifs autres que ceux énumérés au point 1 ne doit pas compromettre le bon fonctionnement des dispositifs obligatoires ni gêner leur lecture.

L'appareil doit être présenté à l'homologation muni de ces dispositifs complémentaires éventuels.

3. Matériaux

3.1. Tous les éléments constitutifs de l'appareil de contrôle doivent être réalisés en matériaux d'une stabilité et d'une résistance mécanique suffisantes et présentant des caractéristiques électriques et magnétiques invariables.

3.2. Toute modification d'un élément de l'appareil ou de la nature des matériaux employés pour sa fabrication doit être approuvée, avant d'être utilisée dans la fabrication, par l'autorité qui a homologué l'appareil.

4. Mesure de la distance parcourue

Les distances parcourues peuvent être totalisées et enregistrées:

- soit en marche avant et en marche arrière,
- soit en prenant uniquement en compte les déplacements en marche avant.

L'enregistrement éventuel des manœuvres de marche arrière ne doit nullement porter atteinte à la clarté et ni à la précision des autres enregistrements.

5. Mesure de la vitesse

5.1. L'étendue de mesure de la vitesse est fixée par le certificat d'homologation du modèle.

5.2. La fréquence propre et le dispositif d'amortissement du mécanisme de mesure doivent être tels que les dispositifs indicateur et enregistreur de vitesse puissent, dans la plage de mesure, suivre des accélérations allant jusqu'à  $2 \text{ m/s}^2$ , dans les limites des tolérances admises.

6. Mesure du temps (horloge)
  - 6.1. La commande du dispositif de remise à l'heure doit se trouver à l'intérieur d'un boîtier contenant la feuille d'enregistrement, dont chaque ouverture est marquée automatiquement sur la feuille d'enregistrement.
  - 6.2. Si le mécanisme d'avancement de la feuille d'enregistrement est commandé par l'horloge, la durée de fonctionnement correcte de celle-ci, après remontage complet, devra être supérieure d'au moins 10 % à la durée d'enregistrement correspondant au chargement maximal de l'appareil en feuille(s).
7. Éclairage et protection
  - 7.1. Les dispositifs indicateurs de l'appareil doivent être pourvus d'un éclairage adéquat non éblouissant.
  - 7.2. Pour les conditions normales d'utilisation, toutes les parties internes de l'appareil doivent être protégées contre l'humidité et la poussière. Elles doivent en outre être protégées contre les manipulations par des enveloppes susceptibles d'être scellées.
- b) Dispositifs indicateurs
  1. Indicateur de la distance parcourue (compteur totalisateur)
    - 1.1. La valeur du plus petit échelon du dispositif indicateur de la distance parcourue doit être de 0,1 kilomètre. Les chiffres exprimant les hectomètres doivent pouvoir être distingués nettement de ceux exprimant les nombres entiers de kilomètres.
    - 1.2. Les chiffres du compteur totalisateur doivent être clairement lisibles et avoir une hauteur apparente de 4 millimètres au moins.
    - 1.3. Le compteur totalisateur doit pouvoir indiquer jusqu'à 99 999,9 kilomètres au moins.
  2. Indicateur de la vitesse (tachymètre)
    - 2.1. À l'intérieur de la plage de mesure, l'échelle de la vitesse doit être graduée uniformément par 1, 2, 5 ou 10 kilomètres par heure. La valeur en vitesse de l'échelon (intervalle compris entre deux repères successifs) ne doit pas dépasser 10 % de la vitesse maximale figurant en fin d'échelle.
    - 2.2. La plage d'indication au-delà de la plage de mesure ne doit pas être chiffrée.
    - 2.3. La longueur de l'intervalle de la graduation correspondant à une différence de vitesse de 10 kilomètres par heure ne doit pas être inférieure à 10 millimètres.
    - 2.4. Sur un indicateur à aiguille, la distance entre l'aiguille et le cadran ne doit pas dépasser 3 millimètres.
  3. Indicateur de temps (horloge)

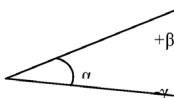
L'indicateur de temps doit être visible de l'extérieur de l'appareil et la lecture doit en être sûre, facile et non ambiguë.
- c) Dispositifs enregistreurs
  1. Points généraux
    - 1.1. Dans tout appareil, quelle que soit la forme de la feuille d'enregistrement (bande ou disque), il doit être prévu un repère permettant un placement correct de la feuille d'enregistrement de façon que soit assurée la correspondance entre l'heure indiquée par l'horloge et le marquage horaire sur la feuille d'enregistrement.
    - 1.2. Le mécanisme entraînant la feuille d'enregistrement doit garantir que celle-ci soit entraînée sans jeu et puisse être placée et enlevée librement.
    - 1.3. Le dispositif d'avancement de la feuille d'enregistrement, lorsque celle-ci a la forme d'un disque, doit être commandé par le mécanisme de l'horloge. Dans ce cas, le mouvement de rotation de la feuille d'enregistrement doit être continu et uniforme, avec une vitesse minimale de 7 millimètres par heure mesurée sur le bord intérieur de la couronne circulaire délimitant la zone d'enregistrement de la vitesse. Dans les appareils à bande, lorsque le dispositif d'avancement des feuilles d'enregistrement est commandé par le mécanisme de l'horloge, la vitesse d'avancement rectiligne doit être de 10 millimètres par heure au moins.
    - 1.4. Les enregistrements de la distance parcourue, de la vitesse du véhicule et de l'ouverture du boîtier contenant la ou les feuilles d'enregistrement doivent être automatiques.

2. Enregistrement de la distance parcourue
    - 2.1. Toute distance parcourue de 1 kilomètre doit être représentée sur le diagramme par une variation d'au moins 1 millimètre de la coordonnée correspondante.
    - 2.2. Même à des vitesses se situant à la limite supérieure de la plage de mesure, le diagramme des distances doit encore être clairement lisible.
  3. Enregistrement de la vitesse
    - 3.1. Le stylet d'enregistrement de la vitesse doit en principe avoir un mouvement rectiligne et perpendiculaire à la direction de déplacement de la feuille d'enregistrement, quelle que soit la géométrie de celle-ci. Toutefois, un mouvement curviligne du stylet peut être admis si les conditions suivantes sont remplies:
      - le tracé décrit par le stylet doit être perpendiculaire à la circonférence moyenne (dans le cas de feuilles d'enregistrement en forme de disques) ou à l'axe de la zone réservée à l'enregistrement de la vitesse (dans le cas de feuilles d'enregistrement en forme de bandes),
      - le rapport entre le rayon de courbure du tracé décrit par le stylet et la largeur de la zone réservée à l'enregistrement de la vitesse doit ne pas être inférieur à 2,4:1 quelle que soit la forme de la feuille d'enregistrement,
      - les différents traits de l'échelle de temps doivent traverser la zone d'enregistrement selon une courbe de même rayon que le tracé décrit par le stylet. La distance entre les traits sur l'échelle de temps doit correspondre à une heure au maximum.
    - 3.2. Toute variation de 10 kilomètres par heure de la vitesse doit être représentée, sur le diagramme, par une variation d'au moins 1,5 millimètre de la coordonnée correspondante.
  4. Enregistrement du temps
    - 4.1. L'appareil doit enregistrer le temps de conduite de façon entièrement automatique. Il doit également enregistrer, après manœuvre éventuelle d'une commande appropriée, les autres périodes de temps visés à l'article 34, paragraphe 5, point b), ii), iii) et iv), du présent règlement de façon différenciée.
    - 4.2. Les caractéristiques des tracés, leurs positions relatives et, si nécessaire, les signes prévus à l'article 34 du présent règlement doivent permettre de distinguer clairement la nature des différents temps. Les différentes périodes de temps devraient être représentées, dans le diagramme, par des différences d'épaisseur de traits s'y rapportant ou par tout autre système d'une efficacité au moins égale du point de vue de la lisibilité et de la facilité d'interprétation du diagramme.
    - 4.3. Dans le cas de véhicules utilisés par un équipage composé de plusieurs conducteurs, les enregistrements du point 4.1 doivent être réalisés sur des feuilles d'enregistrement distinctes, chacune étant attribuée à un conducteur. Dans ce cas, l'avancement des différentes feuilles d'enregistrement doit être assuré soit par le même mécanisme, soit par des mécanismes synchronisés.
- d) Dispositif de fermeture
1. Le boîtier contenant la ou les feuilles d'enregistrement et la commande du dispositif de remise à l'heure doivent être pourvus d'une serrure.
  2. Toute ouverture du boîtier contenant la ou les feuilles d'enregistrement et la commande du dispositif de remise à l'heure doit être marquée automatiquement sur la ou les feuilles d'enregistrement.
- e) Inscriptions
1. Sur le cadran de l'appareil doivent figurer les inscriptions suivantes:
    - à proximité du nombre indiqué par le compteur totalisateur, l'unité de mesure des distances sous la forme de son symbole «km»,
    - à proximité de l'échelle des vitesses, l'indication «km/h»,
    - la plage de mesure du tachymètre, sous la forme «Vmin ... km/h, Vmax ... km/h». Cette indication n'est pas nécessaire si elle figure sur la plaque signalétique de l'appareil.

Toutefois, ces prescriptions ne sont pas applicables aux appareils de contrôle homologués avant le 10 août 1970.



2. Sur la plaque signalétique rendue solidaire de l'appareil doivent figurer les indications suivantes, qui doivent être visibles sur l'appareil installé:
- nom et adresse du fabricant de l'appareil,
  - numéro de fabrication et année de construction,
  - marque d'homologation du modèle de l'appareil,
  - la constante de l'appareil sous forme «k = ... tr/km» ou «k = ... imp/km»,
  - éventuellement, la plage de mesure de la vitesse sous la forme indiquée au point 1,
  - si la sensibilité de l'instrument à l'angle d'inclinaison est susceptible d'influer sur les indications données par l'appareil au-delà des tolérances admises, l'orientation angulaire admissible sous la forme:



dans laquelle  $\alpha$  représente l'angle mesuré à partir de la position horizontale de la face avant (orientée vers le haut) de l'appareil pour lequel l'instrument est étalonné,  $\beta$  et  $\gamma$  représentant respectivement les écarts limites admissibles vers le haut et vers le bas par rapport à l'angle  $\alpha$ .

f) Tolérances maximales (dispositifs indicateurs et enregistreurs)

1. Au banc d'essai avant installation:
  - a) distance parcourue:
 

1 % en plus ou en moins par rapport à la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 kilomètre;
  - b) vitesse:
 

3 kilomètres par heure en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle;
  - c) temps:
 

$\pm 2$  minutes par jour avec un maximum de 10 minutes par période de sept jours dans les cas où la durée de marche de l'horloge après remontage n'est pas inférieure à cette période.
2. À l'installation:
  - a) distance parcourue:
 

2 % en plus ou en moins par rapport à la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 kilomètre;
  - b) vitesse:
 

4 kilomètres par heure en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle;
  - c) temps:
 

$\pm 2$  minutes par jour, ou

$\pm 10$  minutes par période de sept jours.
3. En usage:
  - a) distance parcourue:
 

4 % en plus ou en moins par rapport à la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 kilomètre;

- b) vitesse:
- 6 kilomètres par heure en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle;
- c) temps:
- ± 2 minutes par jour, ou
- ± 10 minutes par période de sept jours.
4. Les tolérances maximales prévues aux points 1, 2 et 3 sont valables pour des températures situées entre 0 °C et 40 °C, les températures étant relevées à proximité immédiate de l'appareil.
5. Les tolérances maximales prévues aux points 2 et 3 s'entendent lorsqu'elles sont mesurées dans les conditions énoncées dans la partie VI.

#### IV. FEUILLES D'ENREGISTREMENT

- a) Points généraux
1. Les feuilles d'enregistrement doivent être d'une qualité telle qu'elles n'empêchent pas le fonctionnement normal de l'appareil et que les enregistrements qu'elles supportent soient indélébiles et facilement lisibles et identifiables.
- Les feuilles d'enregistrement doivent conserver leurs dimensions et leurs enregistrements dans des conditions normales d'hygrométrie et de température.
- Il doit, en outre, être possible d'inscrire sur les feuilles d'enregistrement, sans les détériorer et sans empêcher la lisibilité des enregistrements, les indications mentionnées à l'article 34 du présent règlement.
- Dans des conditions normales de conservation, les enregistrements doivent rester clairement lisibles pendant au moins un an.
2. La capacité minimale d'enregistrement des feuilles d'enregistrement, quelle que soit leur forme, doit être de vingt-quatre heures.
- Si plusieurs disques sont reliés entre eux afin d'augmenter la capacité d'enregistrement en continu réalisable sans intervention du personnel, les raccordements entre les différents disques doivent être réalisés de telle manière que les enregistrements, aux endroits de passage d'un disque au suivant, ne présentent ni interruptions ni chevauchements.
- b) Zones d'enregistrement et leurs graduations
1. Les feuilles d'enregistrement comportent les zones d'enregistrement suivantes:
- une zone exclusivement réservée aux indications relatives à la vitesse,
  - une zone exclusivement réservée aux indications relatives aux distances parcourues,
  - une ou plusieurs zones pour les indications relatives aux temps de conduite, aux autres temps de travail et aux temps de disponibilité, aux interruptions de travail et au repos des conducteurs.
2. La zone réservée à l'enregistrement de la vitesse doit être subdivisée au moins de 20 en 20 kilomètres par heure. La vitesse correspondante doit être indiquée en chiffres sur chaque ligne de cette subdivision. Le symbole «km/h» doit figurer au moins une fois à l'intérieur de cette zone. La dernière ligne de cette zone doit coïncider avec la limite supérieure de la plage de mesure.
3. La zone réservée à l'enregistrement de la distance parcourue doit se présenter de façon à permettre une lecture aisée du nombre de kilomètres parcourus.
4. La ou les zones réservées à l'enregistrement des temps visées au point 1 doivent porter les mentions nécessaires pour pouvoir distinguer sans ambiguïté les différentes périodes de temps.
- c) Indications à imprimer sur les feuilles d'enregistrement
- Chaque feuille d'enregistrement doit porter, imprimées, les indications suivantes:
- nom et adresse ou marque du fabricant,

- marque d'homologation du modèle de la feuille d'enregistrement,
- marque d'homologation du ou des modèles d'appareils dans lesquels la feuille d'enregistrement est utilisable,
- limite supérieure de la plage de mesure de la vitesse, imprimée en kilomètre par heure.

À titre d'exigences supplémentaires minimales, chaque feuille d'enregistrement doit porter, imprimée, au moins une échelle de temps graduée de façon à permettre la lecture directe du temps par intervalles de 15 minutes, chaque intervalle de 5 minutes pouvant être repéré sans difficulté.

d) Espace libre pour les inscriptions manuscrites

Un espace libre doit être prévu sur les feuilles d'enregistrement pour permettre au conducteur d'y reporter au moins les mentions manuscrites suivantes:

- le nom et le prénom du conducteur,
- la date et le lieu du début et de la fin d'utilisation de la feuille d'enregistrement,
- le ou les numéros de la plaque d'immatriculation du ou des véhicules auxquels le conducteur est affecté pendant l'utilisation de la feuille d'enregistrement,
- les relevés du compteur kilométrique du ou des véhicules auxquels le conducteur est affecté pendant l'utilisation de la feuille d'enregistrement,
- l'heure du changement éventuel de véhicule.

#### V. INSTALLATION DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE

1. Les appareils de contrôle doivent être placés sur les véhicules de manière telle que, d'une part, le conducteur puisse aisément surveiller, de sa place, l'indicateur de vitesse, le compteur totalisateur et l'horloge et que, d'autre part, tous leurs éléments, y compris ceux de transmission, soient protégés contre toute détérioration fortuite.
2. La constante de l'appareil de contrôle doit pouvoir être adaptée au coefficient caractéristique du véhicule au moyen d'un dispositif adéquat appelé adaptateur.

Les véhicules à plusieurs rapports de pont doivent être munis d'un dispositif de commutation ramenant automatiquement ces divers rapports à celui pour lequel l'adaptation de l'appareil au véhicule est réalisée par l'adaptateur.

3. Une plaquette d'installation bien visible est fixée sur le véhicule à proximité de l'appareil, ou sur l'appareil même, après la vérification lors de la première installation. Après chaque intervention d'un installateur ou d'un atelier agréé nécessitant une modification du réglage de l'installation proprement dite, une nouvelle plaquette d'installation, remplaçant la précédente, doit être apposée.

La plaquette d'installation doit porter au moins les mentions suivantes:

- le nom, l'adresse ou la raison sociale de l'installateur, de l'atelier ou du constructeur de véhicules agréé,
- le coefficient caractéristique du véhicule, sous la forme «w = ... tr/km» ou «w = ... imp/km»,
- la circonférence effective des pneus des roues sous la forme «l = ... mm»,
- les dates du relevé du coefficient caractéristique du véhicule et du mesurage de la circonférence effective des pneus des roues.

4. Scellements

Les éléments suivants doivent être scellés:

- a) la plaquette d'installation, à moins qu'elle ne soit appliquée de telle manière qu'elle ne puisse être enlevée sans destruction des indications;
- b) les extrémités de la liaison entre l'appareil de contrôle proprement dit et le véhicule;
- c) l'adaptateur proprement dit et son insertion dans le circuit;

- d) le dispositif de commutation pour les véhicules à plusieurs rapports de pont;
- e) les liaisons de l'adaptateur et du dispositif de commutation aux autres éléments de l'installation;
- f) les enveloppes prévues dans la partie III, point a), 7.2;
- g) toute couverture donnant accès aux dispositifs permettant d'adapter la constante de l'appareil de contrôle au coefficient caractéristique du véhicule.

Pour des cas particuliers, d'autres scellements peuvent être prévus lors de l'homologation du modèle d'appareil et la mention de l'emplacement de ces scellements doit être faite sur le certificat d'homologation.

Les scellements visés au premier alinéa, points b), c) et e), peuvent être enlevés:

- en cas d'urgence,
- pour installer, régler ou réparer un limiteur de vitesse ou tout autre dispositif contribuant à la sécurité routière,

à condition que l'appareil de contrôle continue à fonctionner de façon fiable et correcte et soit rescellé par un installateur ou un atelier agréé immédiatement après l'installation d'un limiteur de vitesse ou de tout autre dispositif contribuant à la sécurité routière, ou dans un délai de sept jours dans les autres cas. Tout bris de ces scellements doit faire l'objet d'une justification par écrit tenue à la disposition de l'autorité compétente.

5. Les câbles de liaison de l'appareil de contrôle à l'émetteur d'impulsions doivent être protégés par une gaine continue en acier inoxydable recouverte d'un enrobage plastique et terminée par des embouts sertis, sauf lorsqu'une protection équivalente contre toute manipulation est garantie par d'autres méthodes (par exemple par contrôle électronique, tel qu'un encryptage des signaux) capables de détecter la présence de tout dispositif qui ne serait pas nécessaire au fonctionnement précis de l'appareil de contrôle et qui est destiné à empêcher le bon fonctionnement de cet appareil par court-circuit, interruption ou modification des données électroniques émises au départ des capteurs de vitesse et de distance. Au sens du présent règlement, une liaison comprenant des raccordements scellés est considérée comme continue.

Le contrôle électronique susmentionné peut être remplacé par un contrôle électronique qui permet à l'appareil de contrôle d'enregistrer tout mouvement du véhicule indépendamment du signal émis par les capteurs de vitesse et de distance.

Aux fins de l'application du présent point, on entend par véhicules de catégorie M1 et N1 les véhicules définis à l'annexe II, point A, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

Pour les véhicules qui sont munis de tachygraphes conformément au présent règlement et qui ne sont pas conçus pour être équipés d'un câble armé entre les capteurs de distance et de vitesse et l'appareil de contrôle, un adaptateur est fixé aussi près que possible desdits capteurs. Le câble armé est alors installé entre l'adaptateur et l'appareil de contrôle.

## VI. VÉRIFICATIONS ET CONTRÔLES

Les États membres désignent les organismes qui effectuent les vérifications et contrôles.

### 1. Certification des instruments neufs ou réparés

Tout appareil individuel, neuf ou réparé, est certifié en ce qui concerne son bon fonctionnement et l'exactitude de ses indications et enregistrements, dans les limites fixées dans la partie III, point f), 1, par le scellement prévu dans la partie V, point 4, premier alinéa, point f).

Les États membres peuvent prescrire, à cet effet, une vérification initiale, consistant à contrôler et à confirmer la conformité d'un appareil neuf ou réparé avec le modèle homologué et/ou avec les exigences du présent règlement, ou déléguer la certification aux fabricants ou à leurs mandataires.

<sup>(1)</sup> 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 (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

## 2. Installation

Lors de son installation à bord d'un véhicule, l'appareil et l'installation dans son ensemble doivent satisfaire aux dispositions relatives aux tolérances maximales fixées dans la partie III, point f), 2.

Les essais de contrôle y afférents sont exécutés, sous sa propre responsabilité, par l'installateur ou l'atelier agréé.

## 3. Contrôles périodiques

a) Des contrôles périodiques des appareils installés sur les véhicules ont lieu au moins tous les deux ans et peuvent être effectués dans le cadre des inspections techniques des véhicules de véhicules.

Seront notamment contrôlés:

- l'état de bon fonctionnement de l'appareil,
- la présence de la marque d'homologation sur l'appareil,
- la présence de la plaquette d'installation,
- l'intégrité des scellements sur l'appareil et sur les autres parties de l'installation,
- la circonférence effective des pneus.

b) Le contrôle du respect de la partie III, point f), 3, relative aux tolérances maximales en usage est effectué au moins une fois tous les six ans, avec possibilité, pour tout État membre, de prescrire un délai plus court pour les véhicules immatriculés sur son territoire. Ce contrôle comporte obligatoirement le remplacement de la plaquette d'installation.

## 4. Mesure des erreurs

La détermination des erreurs à l'installation et en usage s'effectue dans les conditions suivantes, à considérer comme conditions normales d'essai:

- véhicules à vide, en conditions normales de marche,
  - pression des pneumatiques conforme aux instructions du fabricant,
  - usure des pneus dans les limites admises par les prescriptions en vigueur,
  - mouvement du véhicule: celui-ci doit se déplacer, mû par son propre moteur, en ligne droite, sur une aire plane à une vitesse de  $50 \pm 5$  kilomètres par heure. Le contrôle, pourvu qu'il soit d'une exactitude comparable, peut également être effectué sur un banc d'essai approprié.
-

## ANNEXE II

## MARQUE ET CERTIFICAT D'HOMOLOGATION

## I. MARQUE D'HOMOLOGATION

1. La marque d'homologation est composée:

a) d'un rectangle à l'intérieur duquel est placée la lettre «e» minuscule suivie d'un numéro distinctif ou d'une lettre distinctive du pays ayant délivré l'homologation, conformément aux conventions suivantes:

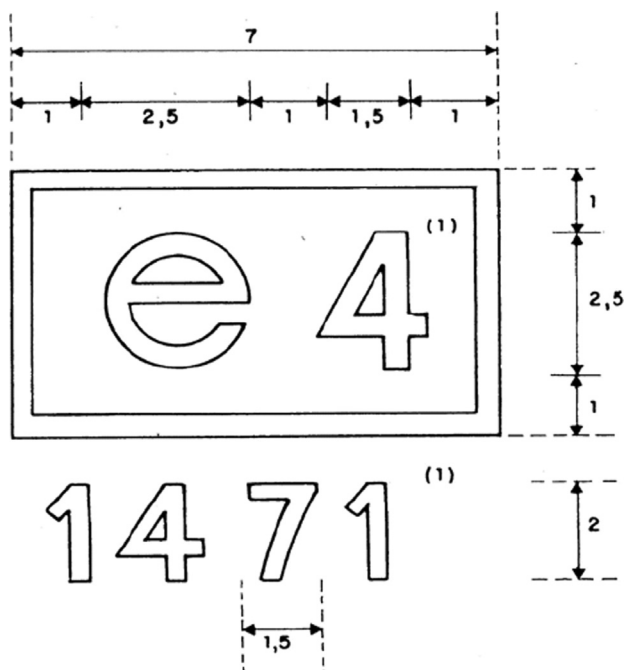
Belgique	6,
Bulgarie	34,
République tchèque	8,
Danemark	18,
Allemagne	1,
Estonie	29,
Irlande	24,
Grèce	23,
Espagne	9,
France	2,
Croatie	25,
Italie	3,
Chypre	CY,
Lettonie	32,
Lituanie	36,
Luxembourg	13,
Hongrie	7,
Malte	MT,
Pays-Bas	4,
Autriche	12,
Pologne	20,
Portugal	21,
Roumanie	19,
Slovénie	26,
Slovaquie	27,
Finlande	17,
Suède	5,
Royaume-Uni	11;

et

b) d'un numéro d'homologation correspondant au numéro du certificat d'homologation établi pour le prototype de l'appareil de contrôle ou de la feuille d'enregistrement ou correspondant au numéro d'une carte tachygraphique, placé dans une position quelconque à proximité du rectangle.

2. La marque d'homologation est apposée sur la plaque signalétique de chaque appareil, sur chaque feuille d'enregistrement et sur chaque carte tachygraphique. Elle doit être indélébile et rester toujours bien lisible.

3. Les dimensions de la marque d'homologation dessinées ci-après <sup>(1)</sup> sont exprimées en millimètres, ces dimensions constituant des minima. Les rapports entre ces dimensions doivent être respectés.



<sup>(1)</sup> Ces chiffres sont donnés à titre indicatif uniquement.

II. CERTIFICAT D'HOMOLOGATION DES TACHYGRAPHES ANALOGIQUES

Un État membre ayant procédé à une homologation délivre au demandeur un certificat d'homologation, établi selon le modèle figurant ci-après. Des copies de ce certificat doivent être utilisées pour informer les autres États membres des homologations délivrées ou, le cas échéant, retirées.

CERTIFICAT D'HOMOLOGATION

Nom de l'administration compétente .....

Communication concernant (1):

- l'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle
- le retrait d'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle
- l'homologation d'un modèle de feuille d'enregistrement
- le retrait d'homologation d'un modèle de feuille d'enregistrement

N° d'homologation .....

1. Marque de fabrique ou de commerce .....
2. Dénomination du modèle .....
3. Nom du fabricant .....
4. Adresse du fabricant .....
5. Présenté à l'homologation le .....
6. Laboratoire(s) .....
7. Date et numéro de l'essai ou des essais .....
8. Date de l'homologation .....
9. Date du retrait de l'homologation .....
10. Modèle d'appareil(s) de contrôle sur le(s)quel(s) la feuille est destinée à être utilisée .....
11. Lieu .....
12. Date .....
13. Documents descriptifs annexés .....
14. Remarques (notamment, le cas échéant, concernant l'emplacement des scellements)

.....  
(Signature)

(1) Rayer les mentions inutiles.



