

Journal officiel

de l'Union européenne

C 63 E

48^e annéeÉdition
de langue française

Communications et informations

15 mars 2005

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I <i>Communications</i>	
	Conseil	
2005/C 63 E/01	Position commune (CE) n° 11/2005 du 9 décembre 2004 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil 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 ⁽¹⁾	1
2005/C 63 E/02	Position commune (CE) n° 12/2005 du 9 décembre 2004 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil	11
2005/C 63 E/03	Position commune (CE) n° 13/2005 du 9 décembre 2004 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marine	26



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

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 11/2005

arrêtée par le Conseil le 9 décembre 2004

en vue de l'adoption de la directive 2005/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... 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

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

(2005/C 63 E/01)

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

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

vu la proposition de la Commission,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ⁽³⁾ et le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽⁴⁾ jouent un rôle important pour la création d'un marché commun des services de transports terrestres, pour la sécurité routière et pour les conditions de travail.

⁽¹⁾ JO C 241 du 28.9.2004, p. 65.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 20 avril 2004 (JO C 104 E du 30.4.2004), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1. Règlement modifié par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

⁽⁴⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).

(2) Dans son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission a indiqué la nécessité de renforcer les contrôles et les sanctions, notamment en ce qui concerne la législation sociale applicable aux activités de transport routier, et plus précisément d'augmenter le nombre des contrôles, d'encourager les échanges d'informations systématiques entre États membres, de coordonner les activités d'inspection et d'améliorer la formation des agents de contrôle.

(3) Il est dès lors nécessaire d'assurer la bonne application et l'interprétation harmonisée des règles sociales dans le domaine des transports routiers en établissant des exigences minimales en vue d'un contrôle uniforme et efficace, par les États membres, du respect des dispositions applicables. Ces contrôles devraient servir à réduire et à prévenir les infractions. En outre, il conviendrait de mettre en place un mécanisme qui veille à ce que les entreprises classées «à haut risque» fassent l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents.

(4) Les mesures prévues dans la présente directive devraient non seulement aboutir à un renforcement de la sécurité routière, mais également contribuer à une harmonisation des conditions de travail dans la Communauté et promouvoir des conditions de concurrence équitables.

(5) Le remplacement des tachygraphes analogiques par des tachygraphes numériques permettra progressivement de contrôler plus rapidement et plus précisément un plus grand volume de données et les États membres seront ainsi en mesure de procéder à davantage de contrôles. Pour ce qui est des contrôles, le pourcentage des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules couverts par la législation sociale qui sont contrôlés devrait donc être progressivement porté à 4 %.

- (6) Toutes les unités chargées du contrôle devraient disposer d'un équipement standard suffisant pour leur permettre d'exercer effectivement leurs fonctions et de manière efficace.
- (7) Les États membres devraient s'efforcer de veiller à ce que, sans préjudice de la bonne exécution des tâches qui sont imposées par la présente directive, les contrôles sur route soient réalisés avec efficacité et célérité, l'objectif étant qu'ils soient effectués le plus rapidement possible et en faisant perdre le moins de temps possible aux conducteurs.
- (8) Il devrait y avoir dans chaque État membre un organisme unique chargé des contacts intracommunautaires avec les autres autorités compétentes concernées. Cet organisme devrait également élaborer les statistiques nécessaires. Les États membres devraient également mettre en œuvre une stratégie de contrôle nationale cohérente sur leur territoire et devraient pouvoir désigner un organisme unique chargé de coordonner sa mise en œuvre.
- (9) La coopération entre les autorités de contrôle des États membres devrait être davantage encouragée sous la forme de contrôles concertés, d'initiatives de formation conjointes, d'échange électronique d'informations ainsi que d'échange de renseignements et d'expériences.
- (10) De meilleures pratiques lors des opérations de contrôle dans le domaine des transports routiers, notamment pour veiller à une approche harmonisée en ce qui concerne l'établissement de la preuve du congé annuel ou du congé de maladie d'un conducteur, devraient être facilitées et favorisées au moyen d'un forum regroupant les organismes de contrôle des États membres.
- (11) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (12) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir établir des règles communes claires concernant les conditions minimales à respecter pour contrôler l'application correcte et uniforme des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (13) La directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 ⁽²⁾ devrait donc être abrogée,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive fixe les conditions minimales à respecter pour l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85.

Article 2

Systemes de contrôles

1. Les États membres organisent un système de contrôles adéquats et réguliers de l'application correcte et cohérente visée à l'article 1^{er}, tant sur la route que dans les locaux des entreprises de toutes les catégories de transport.

Ces contrôles couvrent, chaque année, une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules de toutes les catégories de transport entrant dans le champ d'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85.

Les États membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. À cet effet, ils peuvent désigner un organisme pour la coordination des mesures prises en application des articles 4 et 6, auquel cas la Commission et les autres États membres en sont informés.

2. Chaque État membre organise les contrôles de façon à ce que, à partir du ... (*), 1 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 soient contrôlés. Ce pourcentage sera porté à 2 % à partir du 1^{er} janvier 2009 et à 3 % à partir du 1^{er} janvier 2011.

À partir du 1^{er} janvier 2013, ce pourcentage minimal peut être porté à 4 % par la Commission, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, à condition que les statistiques recueillies conformément à l'article 3 indiquent qu'en moyenne plus de 90 % de tous les véhicules contrôlés sont équipés de tachygraphes numériques. En prenant sa décision, la Commission tient également compte de l'efficacité des mesures de contrôle existantes, notamment la disponibilité des données de tachygraphes numériques dans les locaux des entreprises.

Au moins 15 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 25 % dans les locaux des entreprises. À partir du 1^{er} janvier 2008, au moins 30 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 50 % dans les locaux des entreprises.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 325 du 29.11.1988, p. 55. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 2135/98 (JO L 274 du 9.10.1998, p. 1).

(*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

3. Les informations transmises à la Commission conformément à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85 comprennent le nombre de conducteurs contrôlés sur la route, le nombre de contrôles effectués dans les locaux des entreprises, le nombre de jours ouvrés contrôlés ainsi que le nombre d'infractions signalées.

Article 3

Statistiques

Les États membres veillent à ce que les statistiques recueillies lors des contrôles organisés conformément à l'article 2, paragraphes 1 et 2, soient réparties dans les catégories suivantes:

- a) pour les contrôles effectués sur la route:
 - i) type de route: autoroute, route nationale ou route secondaire;
 - ii) type de tachygraphe: analogique ou numérique;
- b) pour les contrôles effectués dans les locaux des entreprises:
 - i) type d'activité de transport, à savoir internationale ou nationale, transport de passagers ou de marchandises, pour compte propre ou pour compte d'autrui;
 - ii) taille du parc de véhicules de l'entreprise;
 - iii) type de tachygraphe: analogique ou numérique.

Ces statistiques sont présentées à la Commission chaque année.

Les statistiques recueillies pour la dernière année écoulée sont conservées par les autorités compétentes des États membres.

Toute clarification supplémentaire qui doit être apportée aux définitions des catégories visées aux points a) et b) doit être établie par la Commission, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 4

Contrôles sur route

1. Les contrôles sur route sont organisés à des endroits différents et à n'importe quelle heure; ils couvrent une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle.
2. Les États membres veillent à ce que:
 - a) des dispositions suffisantes soient prises concernant les postes de contrôle situés sur les routes existantes et en projet ou à proximité de celles-ci;
 - b) les contrôles soient effectués selon un système de rotation aléatoire.
3. Les éléments sur lesquels doivent porter les contrôles sur route sont énumérés dans la partie A de l'annexe I. Si la situation l'exige, les contrôles peuvent se concentrer sur un élément spécifique.

4. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 2, les contrôles sur route sont effectués sans discrimination. En particulier, les agents de contrôle ne peuvent opérer aucune discrimination fondée sur l'un des motifs suivants:

- a) le pays d'immatriculation du véhicule;
- b) le pays de résidence du conducteur;
- c) le pays où l'entreprise est établie;
- d) le point de départ et d'arrivée du trajet;
- e) le fait que les véhicules soient équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique.

5. Les agents de contrôle reçoivent:

- a) une liste des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe I;
- b) certains équipements de contrôle standard, conformément à l'annexe II.

6. Si, dans un État membre, les constatations effectuées lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des données nécessaires, les autorités compétentes des États membres concernés s'accordent mutuellement assistance en vue de clarifier la situation.

Article 5

Contrôles concertés

Les États membres organisent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route des conducteurs et des véhicules relevant des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85. Ces contrôles sont entrepris simultanément par les autorités de contrôle de deux États membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.

Article 6

Contrôles dans les locaux des entreprises

1. Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différentes catégories de transport. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves aux règlements (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 ont été constatées sur la route.
2. Les contrôles dans les locaux des entreprises portent sur les éléments énumérés dans les parties A et B de l'annexe I.
3. Les agents de contrôle reçoivent:
 - a) une liste des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe I;
 - b) certains équipements de contrôle standard, conformément à l'annexe II.

4. Lorsqu'ils procèdent à un contrôle, les agents de contrôle d'un État membre tiennent compte de toute information fournie par l'organisme désigné pour la coordination des contrôles d'un autre État membre, visé à l'article 7, paragraphe 1, relative aux activités de l'entreprise en question dans cet autre État membre.

5. Aux fins des paragraphes 1 à 4, les contrôles effectués dans les locaux des autorités compétentes, sur la base de documents ou données pertinents fournis par les entreprises à la demande desdites autorités, ont la même valeur que les contrôles effectués dans les locaux des entreprises.

Article 7

Contacts intracommunautaires

1. Les États membres désignent un organisme qui est chargé des tâches suivantes:

- a) assurer la coordination avec des organismes équivalents dans les autres États membres concernés en ce qui concerne les mesures prises en application de l'article 5;
- b) transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85;
- c) être responsable au premier chef de l'assistance fournie aux autorités compétentes des autres États membres conformément à l'article 4, paragraphe 6.

Cet organisme est représenté au sein du comité visé à l'article 12, paragraphe 1.

2. Les États membres avertissent la Commission de la désignation de cet organisme et la Commission en informe les autres États membres.

3. Les échanges de données, d'expériences et d'informations entre États membres sont vivement encouragés, principalement mais pas exclusivement par le comité visé à l'article 12, paragraphe 1, et par tout organisme que la Commission peut désigner conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 8

Échange d'informations

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article 17, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3820/85 ou à l'article 19, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3821/85 sont échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article 7, paragraphe 2, de la présente directive:

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

2. Les États membres veillent à mettre en place des systèmes d'échange électronique des informations. Conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, la Commission définit une méthode commune d'échange efficace des informations.

Article 9

Systeme de classification par niveau de risque

1. Les États membres mettent en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions aux règlements (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 commises par chaque entreprise.

2. Les entreprises classées «à haut risque» font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents. Les critères et les modalités d'application de ce système sont examinés par le comité visé à l'article 12, en vue d'établir un système d'échange d'informations sur les meilleures pratiques.

Article 10

Rapport

Au plus tard le ... (*) la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport analysant les sanctions prévues dans les législations des États membres en ce qui concerne les infractions graves.

Article 11

Meilleures pratiques

1. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle.

Ces lignes directrices sont incluses dans le rapport bisannuel visé à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85.

2. Les États membres mettent en place des programmes de formation conjoints consacrés aux meilleures pratiques et facilitent les échanges de personnel entre leurs organismes respectifs chargés des contacts intracommunautaires, au moins une fois par an.

3. Un formulaire électronique et imprimable est établi par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, pour être utilisé lorsqu'un conducteur a été en congé de maladie ou en congé annuel, ou qu'il a conduit un autre véhicule exclu du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85, pendant la période visée à l'article 15, paragraphe 7, premier alinéa, premier tiret, du règlement (CEE) n° 3821/85.

(*) Trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive

4. Les États membres veillent à ce que les agents de contrôle soient bien formés pour l'exécution de leurs tâches.

Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.

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

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 13

Mesures de mise en œuvre

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, des mesures de mise en œuvre visant indifféremment:

- a) à promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en œuvre de la présente directive;
- b) à favoriser la cohérence des approches entre les autorités chargées du contrôle et une interprétation harmonisée entre celles-ci du règlement (CEE) n° 3820/85;
- c) à faciliter le dialogue entre les entreprises et les autorités chargées du contrôle.

Article 14

Négociations avec des pays tiers

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

Article 15

Mise à jour des annexes

Les modifications des annexes qui sont nécessaires pour leur adaptation à l'évolution des meilleures pratiques sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 16

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} janvier 2006. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

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

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

Article 17

Abrogation

1. La directive 88/599/CEE est abrogée avec effet au ... (*).
2. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme étant faites à la présente directive.

Article 18

Entrée en vigueur

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

Article 19

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

(*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

PARTIE A

Contrôles sur route

Les contrôles sur route portent, de manière générale, sur les éléments suivants:

- 1) les périodes de conduite quotidiennes, les interruptions et les périodes de repos quotidiennes et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conformément à l'annexe II de la présente directive et/ou sur les sorties imprimées;
- 2) pour la période visée à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 kilomètres par heure pour les véhicules de la catégorie N3 ou 105 kilomètres par heure pour les véhicules de la catégorie M3, les catégories N3 et M3 s'entendant comme celles définies à l'annexe I de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹⁾;
- 3) le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les dernières vingt-quatre heures d'utilisation du véhicule;
- 4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 3820/85.

PARTIE B

Contrôles dans les locaux des entreprises

Outre les éléments soumis aux contrôles sur route, les éléments suivants font l'objet de contrôles dans les locaux des entreprises:

- 1) les périodes de repos hebdomadaires et les périodes de conduite entre ces périodes de repos;
- 2) le respect de la limitation sur deux semaines des heures de conduite;
- 3) les feuilles d'enregistrement, les données et les copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte de conducteur;

Si une infraction est constatée, les États membres peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices de la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les sous-traitants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85.

(¹) JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/78/CE (JO L 153 du 30.4.2004, p. 103).

ANNEXE II

Équipement standard à mettre à la disposition des unités chargées du contrôle

Les États membres veillent à ce que les unités chargées d'exécuter les tâches de contrôle figurant à l'annexe I disposent des équipements standard suivants:

- 1) un équipement permettant de télécharger des données à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur du tachygraphe numérique, de lire les données et de les analyser ou de les transmettre pour analyse à une base de données centrale;
 - 2) un équipement permettant de vérifier les feuilles du tachygraphe.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

- Eu égard à l'article 71 du traité CE et dans le cadre de la procédure de codécision applicable en vertu de l'article 251 du traité CE, le Conseil a arrêté une position commune sur un projet de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE et des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier, le 9 décembre 2004.
- Pour arrêter sa position commune, le Conseil a tenu compte de l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture, le 20 avril 2004 ⁽¹⁾, et de celui du Comité économique et social rendu le 2 juin 2004 ⁽²⁾.

Principaux objectifs du projet de directive

Le projet de directive vise à:

- établir 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 («temps de conduite et période de repos des conducteurs professionnels»), et par conséquent à prescrire un nombre minimal de contrôles auxquels doivent procéder les autorités de contrôle dans chaque État membre,
- donner une interprétation uniforme de la nature des contrôles en assurant une mise en œuvre harmonisée de cette législation communautaire relative au transport routier.

La législation actuelle prescrit que globalement au moins 1 % des jours ouvrés soient contrôlés ⁽³⁾; la Commission propose maintenant de porter ce pourcentage à un niveau qui soit à la fois ambitieux et réalisable et qui améliorera grandement la sécurité routière.

Avec l'introduction du tachygraphe numérique, les données seront plus facilement accessibles et plus précises; cela permettra aux États membres d'accroître le nombre et l'efficacité des contrôles tant sur la route que dans les locaux des entreprises de toutes les catégories de transport. En outre, le projet de directive oblige les États membres à collecter des statistiques sur ces contrôles et à les présenter à la Commission chaque année.

Les autres dispositions nouvelles figurant dans le projet de directive sont les suivantes:

- liste détaillée des éléments à contrôler sur la route et dans les locaux,
- augmentation du nombre de contrôles concertés entre les États membres,
- création d'un organisme chargé des contacts intracommunautaires qui assurera, entre autres, la coordination des contrôles concertés,
- échange plus fréquent d'informations relatives aux résultats des contrôles, et invitation adressée aux États membres d'établir un système d'échange électronique de données, et
- introduction de systèmes de classification par niveau de risque pour les entreprises, assortie de l'obligation de contrôler de manière plus étroite et plus intensive les entreprises classées «à haut risque».

Le projet de directive prévoit également l'établissement de lignes directrices sur les meilleures pratiques, des activités de formation conjointe et l'échange de renseignements et d'expériences.

⁽¹⁾ Doc. 8510/04 CODEC 567 TRANS 160 SOC 184.

⁽²⁾ JO C 241 du 28.9.2004, p. 65.

⁽³⁾ Voir article 2, paragraphe 2, de la directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 325 du 29.11.1988, p. 55).

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

Le Conseil estime que sa position commune apporte une valeur ajoutée non négligeable par rapport à la législation qui est actuellement en vigueur.

Compte tenu du renouvellement progressif de la flotte des entreprises de transport — et par conséquent de l'augmentation progressive du nombre de véhicules équipés du tachygraphe numérique — les États membres instaureront un système de contrôles qui garantira que d'ici à 2011, au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant du champ d'application du projet de directive seront contrôlés. Alors que la Commission prévoyait une augmentation immédiate des contrôles atteignant 3 % des jours ouvrés à compter de l'entrée en vigueur de la nouvelle directive, le Conseil a décidé d'atteindre cet objectif en relevant progressivement le nombre de contrôles de 1 à 2 % à partir du 1^{er} janvier 2009. En outre, une disposition a été introduite pour que le pourcentage minimal puisse être porté à 4 % à compter du 1^{er} janvier 2013, à condition que les statistiques montrent que plus de 90 % de la totalité des véhicules contrôlés sont équipés d'un tachygraphe numérique.

Afin d'assurer un bon équilibre entre les contrôles sur la route et dans les locaux des entreprises, la position commune comporte une disposition fixant à 30 % (au minimum) le nombre total des jours ouvrés contrôlés sur la route et à 50 % (au minimum) le nombre total des jours ouvrés contrôlés dans les locaux des entreprises à compter du 1^{er} janvier 2008.

Le Conseil a refusé d'inclure la directive 2002/15/CE (directive sur le temps de travail) dans le champ d'application du projet de directive, car il tenait à mettre l'accent sur l'application de temps de conduite et de périodes de repos effectifs. En outre, le recours au tachygraphe numérique ne permet pas de contrôler avec certitude le «temps de travail», ce qui par conséquent rendrait les contrôles routiers assez difficiles.

2. Amendements du Parlement

- En ce qui concerne les amendements du Parlement, le Conseil a été en mesure d'accepter l'amendement 27.
- Les amendements 3 (voir considérant 4), 12, 21 et 22 (seulement la partie concernant le «type de tachygraphe») et 23 ont été en partie acceptés.

En ce qui concerne l'amendement 19, le Conseil a pu accepter la demande du Parlement européen visant à réduire à 15 % le nombre minimal des jours ouvrés contrôlés sur la route. Dans ce contexte, il convient de noter que le Conseil a fixé à 25 % le nombre des jours contrôlés dans les locaux et a instauré une période transitoire (jusqu'au 1^{er} janvier 2008) pour que ce chiffre soit porté à 30 % (route) et 50 % (locaux des entreprises).

Le Conseil estime également que le contenu de l'amendement 24 est visé par l'article 4, paragraphe 2, point a). Il considère en outre que le principal objectif de l'amendement 28 est déjà prévu par l'article 4, paragraphe 6, et l'article 6, paragraphe 4. Le principe sous-tendant l'amendement 29 figure déjà à l'article 9 («système de classification par niveau de risque») de la position commune.

Pour ce qui est de l'amendement 42, le Conseil a décidé d'inclure les termes «période de repos hebdomadaire» dans la liste figurant à l'annexe I A.

- Le Conseil a rejeté les amendements 7, 63, 18, 20, 25, 31, 39, 40, 41 et 66 ainsi que les amendements dont la liste, assortie d'observations supplémentaires figure ci-après:
 - les amendements 1, 12, 15, 29, 34 et 36, car ils visaient à étendre le champ d'application du projet de directive.

- Le Conseil a également refusé d'inclure une définition du terme «conducteur» (amendements 13 et 14) et une disposition concernant les véhicules des pays tiers (amendement 16), car il estime que cette question relève du projet de règlement relatif aux temps de conduite et aux périodes de repos [«règlement sur l'harmonisation sociale»⁽¹⁾]; en outre, les dispositions pertinentes visées dans les amendements 32, 33, 35, 36, 37 et 38 ont été transférées dans le projet de règlement relatif aux temps de conduite et aux périodes de repos («règlement sur l'harmonisation sociale») et ne s'appliquent donc plus ici,
- l'amendement 5, puisque le Conseil estime que l'article 11 couvre suffisamment cette question,
- l'amendement 6, puisque le Conseil estime que cette disposition relève du projet de règlement proposé relatif aux temps de conduite et aux périodes de repos,
- l'amendement 11, puisque le Conseil estime que cette demande figure déjà implicitement dans la référence au règlement (CEE) n° 3820/85,
- l'amendement 26, car le Conseil a décidé de laisser cette question à l'appréciation des contrôleurs,
- l'amendement 30, bien que le Conseil souligne qu'une disposition plus limitée figure à l'article 13, point b).

III. CONCLUSION

Le Conseil estime que, en ce qui concerne les «dispositions clés» les plus importantes du projet de directive — relatives à l'augmentation du nombre des contrôles effectués passant de 1 à 3 % au cours des six prochaines années et à la fixation des pourcentages minimaux du nombre total des jours ouvrés contrôlés sur la route et dans les locaux des entreprises — il apparaît qu'il n'y a pas une grande divergence de vues entre le Parlement européen et le Conseil. La plupart des amendements que le Conseil a rejetés sont désormais prévus dans le projet de règlement sur l'harmonisation sociale ou auraient entraîné une extension majeure du champ d'application du projet de directive. Dans ces conditions, le Conseil compte bien parvenir à un accord avec le Parlement sur le projet de directive dans un proche avenir.

⁽¹⁾ Voir position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil.

POSITION COMMUNE (CE) N° 12/2005**arrêtée par le Conseil le 9 décembre 2004****en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2005 du Parlement européen et du Conseil du ...
relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des
transports par route et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil**

(2005/C 63 E/02)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EURO-
PÉENNE,vu le traité instituant la Communauté européenne, et notam-
ment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du
traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le domaine des transports routiers, le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ⁽³⁾ visait à harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Les progrès réalisés dans ces domaines devraient être préservés et étendus.
- (2) La directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ⁽⁴⁾ impose aux États membres d'adopter des mesures limitant la durée maximale hebdomadaire du travail des travailleurs mobiles.
- (3) Des difficultés ont été rencontrées en ce qui concerne l'uniformité de l'interprétation, de l'application, de l'exécution et du contrôle, dans tous les États membres, de certaines dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos à observer par les conducteurs effectuant des transports routiers nationaux et internationaux à l'intérieur de la Communauté, en raison du caractère général des termes dans lesquels ces règles sont rédigées.

⁽¹⁾ JO C 221 du 17.9.2002, p. 19.⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (JO C 38 E du 12.2.2004, p. 152), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).⁽³⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1. Règlement modifié par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).⁽⁴⁾ JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

(4) Il est souhaitable que lesdites dispositions soient appliquées d'une façon efficace et uniforme si l'on veut que leurs objectifs soient atteints et que l'application des règles ne soit pas discréditée. Il convient, par conséquent, d'établir un ensemble de règles plus claires et plus simples, qui seront plus facilement comprises, interprétées et appliquées par le secteur des transports routiers et par les services chargés de leur application.

(5) Les mesures prévues au présent règlement concernant les conditions de travail ne devraient pas porter atteinte au droit des partenaires sociaux d'établir, au moyen de conventions de travail collectives ou dans un autre cadre, des dispositions plus favorables aux travailleurs.

(6) Il est souhaitable de définir clairement le champ d'application du présent règlement en précisant quelles sont les principales catégories de véhicules visées.

(7) Le présent règlement devrait s'appliquer aux transports routiers effectués soit exclusivement dans la Communauté, soit entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

(8) Les dispositions de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1^{er} juillet 1970, tel que modifié, devraient continuer de s'appliquer aux transports par route de marchandises ou de voyageurs effectués par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un pays qui est partie à l'AETR, pour l'ensemble du trajet, à savoir tant la partie située entre la Communauté et un pays tiers, autre que la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen, que la partie traversant le territoire d'un tel pays.

(9) Dans le cas des transports par route effectués par des véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, les dispositions de l'AETR devraient s'appliquer à la partie du trajet qui est effectuée à l'intérieur de la Communauté ou à l'intérieur des pays qui sont parties à l'AETR.

(10) Étant donné que l'objet de l'AETR relève du champ d'application du présent règlement, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question appartient à la Communauté.

- (11) Si une modification des règles communautaires internes dans le domaine concerné exige une modification correspondante de l'AETR, les États membres devraient joindre leurs efforts pour obtenir dès que possible une telle modification, conformément à la procédure prévue dans l'AETR.
- (12) La liste des exemptions devrait être mise à jour pour tenir compte de l'évolution du secteur du transport routier au cours des dix-neuf dernières années.
- (13) Tous les termes clés devraient être définis de façon exhaustive afin de faciliter l'interprétation et de garantir une application uniforme du présent règlement. La définition du terme «semaine» qui figure dans le présent règlement ne devrait pas empêcher le conducteur de commencer sa semaine de travail n'importe quel jour de la semaine.
- (14) Afin de garantir l'efficacité de l'exécution, il est indispensable que les autorités compétentes soient en mesure, lors des contrôles routiers et après une période transitoire, de s'assurer que les durées de conduite et les périodes de repos de la journée en cours et des vingt-huit jours précédents ont été correctement respectées.
- (15) Les règles de base concernant les durées de conduite doivent être clarifiées et simplifiées pour permettre un contrôle efficace et uniforme de leur application au moyen du tachygraphe numérique comme indiqué dans le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route⁽¹⁾ et dans le présent règlement. En outre, par l'intermédiaire du comité permanent, les autorités chargées de faire respecter ce dernier règlement dans les États membres devraient s'efforcer de parvenir à une interprétation commune de son application.
- (16) Il a été constaté que les dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 permettaient de programmer les durées de conduite et les temps de repos journaliers de telle manière qu'un conducteur pouvait être amené à conduire trop longtemps sans prendre une pause complète, ce qui entraînait une réduction de la sécurité routière et une détérioration des conditions de travail des conducteurs. Il convient, par conséquent, de veiller à ce que le fractionnement des pauses n'entraîne pas d'abus.
- (17) Le présent règlement vise à améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière en général. Il vise à atteindre cet objectif principalement au moyen des dispositions relatives au temps de conduite maximal par jour, par semaine et par période de deux semaines consécutives, de la disposition obligeant un conducteur à prendre un temps de repos hebdomadaire normal au
- moins une fois sur une période de deux semaines consécutives, et des dispositions qui prévoient que, en aucun cas, un temps de repos journalier ne peut être inférieur à une période ininterrompue de neuf heures. Cet ensemble de dispositions garantissant un repos adéquat, et compte tenu également de l'expérience acquise ces dernières années en matière d'application des règles, un système de compensation pour les temps de repos journaliers réduits n'est plus nécessaire.
- (18) De nombreux transports par route à l'intérieur de la Communauté comportent un trajet en navire transbordeur ou en train. Il conviendrait donc d'établir des dispositions claires et appropriées en ce qui concerne les temps de repos journaliers et les pauses dans ce type de trajet.
- (19) En vue de l'augmentation des transports internationaux de marchandises et de voyageurs, il est souhaitable que, dans l'intérêt de la sécurité routière et d'un meilleur déroulement des contrôles routiers et des contrôles effectués dans les locaux des entreprises, les durées de conduite, les périodes de repos et les pauses commencées dans d'autres États membres ou dans des pays tiers soient prises en compte et qu'il soit établi si les règles pertinentes ont été entièrement et correctement respectées.
- (20) Le principe de la responsabilité des entreprises de transport devrait s'appliquer au moins aux entreprises de transport qui sont des personnes morales ou physiques, et ne devrait pas exclure les poursuites à l'encontre des personnes physiques qui seraient les auteurs, les instigateurs ou les complices d'une infraction au présent règlement.
- (21) Il est nécessaire que les conducteurs travaillant pour plusieurs entreprises de transport fournissent à chacune d'elles les informations dont elles ont besoin pour assumer leurs responsabilités dans le cadre du présent règlement.
- (22) Pour favoriser le progrès social et améliorer la sécurité routière, chaque État membre devrait conserver le droit d'adopter certaines mesures appropriées.
- (23) Les dérogations nationales devraient refléter les changements survenus dans le secteur du transport routier et être limitées aux éléments qui ne sont actuellement pas soumis à la concurrence.
- (24) Les États membres devraient établir des règles pour les véhicules utilisés pour assurer le transport de voyageurs par des services réguliers sur un parcours de la ligne qui ne dépasse pas 50 kilomètres. Ces règles devraient assurer une protection adéquate en ce qui concerne la durée de conduite permise et les temps de pause et de repos obligatoires.

⁽¹⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).

- (25) Il convient, pour la bonne application du présent règlement, que tous les services réguliers de transport de voyageurs, nationaux et internationaux, soient contrôlés au moyen du dispositif d'enregistrement standard.
- (26) Les États membres devraient établir des règles concernant les sanctions frappant les infractions au présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent avoir un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire. L'immobilisation possible du véhicule en cas d'infraction grave devrait également figurer dans l'échelle commune des mesures que les États membres peuvent appliquer. Les dispositions du présent règlement relatives aux sanctions ou aux procédures n'affectent pas les règles nationales concernant la charge de la preuve.
- (27) Il est souhaitable, pour assurer une application claire et effective, d'établir des dispositions uniformes sur la responsabilité des entreprises de transport et des conducteurs pour les infractions au présent règlement. Cette responsabilité peut, selon le cas, aboutir à des sanctions pénales, civiles ou administratives dans les États membres.
- (28) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement de règles communautaires claires relatives aux durées de conduite, de pauses et de repos des conducteurs ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, et peut donc, en raison de la nécessité d'une action coordonnée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (29) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (30) Le règlement (CEE) n° 3821/85 devrait être modifié afin de préciser les obligations spécifiques aux entreprises de transport et à leurs conducteurs ainsi que d'assurer la sécurité juridique et de faire mieux respecter la durée de conduite et les périodes de repos lors des contrôles routiers.
- (31) Le règlement (CEE) n° 3821/85 devrait également être modifié afin de garantir la sécurité juridique pour ce qui est des nouvelles dates d'introduction du tachygraphe

numérique et de mise à disposition de cartes de conducteur.

- (32) Pour des motifs de clarté et de rationalisation, le règlement (CEE) n° 3820/85 devrait être abrogé et remplacé par le présent règlement,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

Dispositions introductives

Article premier

Le présent règlement fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière. Le présent règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.

Article 2

1. Le présent règlement s'applique au transport routier:
 - a) de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont le poids maximal autorisé dépasse 3,5 tonnes, ou
 - b) de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.
2. Le présent règlement s'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués:
 - a) exclusivement dans la Communauté, et
 - b) entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.
3. L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) s'applique, à la place du présent règlement, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones visées au paragraphe 2, pour:
 - a) les véhicules immatriculés dans la Communauté ou dans des pays qui sont parties à l'AETR, pour l'ensemble du trajet;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

b) les véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, seulement pour la partie du trajet située sur le territoire de l'Union européenne ou de pays qui sont parties à l'AETR.

Article 3

Le présent règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des:

- a) véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas cinquante (50) kilomètres;
- b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas trente (30) kilomètres par heure;
- c) véhicules appartenant aux services de l'armée, à la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle;
- d) véhicules utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage;
- e) véhicules spécialisés affectés à des missions médicales;
- f) véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 kilomètres de leur point d'attache;
- g) véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service;
- h) véhicules ou un ensemble de véhicules d'un poids maximal autorisé ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales;
- i) véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.

Article 4

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «transport par route»: tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises;
- b) «véhicule»: un véhicule automobile, un tracteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble desdits véhicules, tels que définis ci-après:
 - «véhicule automobile»: tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, à l'exception des véhicules qui se déplacent en permanence sur des rails, et servant

normalement au transport de voyageurs ou de marchandises,

- «véhicule tracteur»: tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, qui ne se déplace pas en permanence sur des rails et qui est conçu spécialement pour tracter, pousser ou déplacer des remorques, des semi-remorques, des engins ou des machines,
- «remorque»: tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule automobile ou à un véhicule tracteur,
- «semi-remorque»: une remorque sans essieu avant accouplée de telle manière qu'une partie importante de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule tracteur ou le véhicule automobile;
- c) «conducteur»: la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule pour pouvoir conduire en cas de besoin;
- d) «pause»: toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;
- e) «autre tâche»: toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à 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;
- f) «temps de repos»: toute période ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps;
- g) «temps de repos journalier»: la partie d'une journée pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un «temps de repos journalier normal» ou un «temps de repos journalier réduit»;
 - «temps de repos journalier normal»: toute période de repos ininterrompue d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures,
 - «temps de repos journalier réduit»: toute période de repos ininterrompue d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;
- h) «temps de repos hebdomadaire»: une période de repos ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un «temps de repos hebdomadaire normal» ou un «temps de repos hebdomadaire réduit»;
 - «temps de repos hebdomadaire normal»: toute période de repos ininterrompue d'au moins quarante-cinq heures,

- «temps de repos hebdomadaire réduit»: toute période ininterrompue de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées à l'article 8, paragraphe 6;
- i) «semaine»: la période comprise entre lundi 0 heure et dimanche 24 heures;
- j) «durée de conduite journalière»: la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire;
- k) «durée de conduite hebdomadaire»: la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;
- l) «poids maximal autorisé»: le poids maximal admissible du véhicule en ordre de marche, charge utile comprise;
- m) «services réguliers de transport de voyageurs»: les services de transports nationaux et internationaux tels que définis à l'article 2 du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus ⁽¹⁾;
- n) «conduite en équipage»: une situation où, pendant les périodes de conduite comprises entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins un autre conducteur à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de la conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir;
- o) «entreprise de transport»: toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre;
- p) «temps de conduite»: une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause réglementée et le moment où il observe un temps de repos ou une pause réglementée. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté;
- q) «pause réglementée»: une pause ininterrompue, avec un minimum de quinze minutes, d'au moins cinq minutes par demi-heure (complète ou entamée) de temps de conduite cumulé au moment où commence la pause réglementée.

⁽¹⁾ JO L 74 du 20.3.1992, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

CHAPITRE II

Équipages, durées de conduite, pauses et temps de repos*Article 5*

1. L'âge minimal des receveurs est fixé à dix-huit ans.
2. L'âge minimal des convoyeurs est fixé à dix-huit ans. Les États membres peuvent, toutefois, ramener à seize ans l'âge minimal des convoyeurs pour autant que les conditions suivantes soient remplies:
 - a) le transport par route est effectué à l'intérieur d'un État membre dans un rayon de cinquante kilomètres autour du point d'attache du véhicule, et sur le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;
 - b) la limite d'âge est abaissée à des fins de formation professionnelle, et
 - c) la mesure est conforme aux limites imposées par les lois nationales de l'État membre en matière d'emploi.

Article 6

1. La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures.

La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures au maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.
2. La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire telle que définie dans la directive 2002/15/CE.
3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures.
4. Les durées de conduite journalières et hebdomadaires comprennent toutes les périodes de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers.
5. Un conducteur enregistre comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre toute période de «disponibilité», telle que définie à l'article 15, paragraphe 3, point c), du règlement (CEE) n° 3821/85, depuis son dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.

Article 7

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

La durée de la pause réglementée minimale correspondant à chaque temps de conduite possible est indiquée dans le tableau suivant:

Temps de conduite	Pause réglementée minimale
0-90 minutes	15 minutes
91-120 minutes	20 minutes
121-150 minutes	25 minutes
151-180 minutes	30 minutes
181-210 minutes	35 minutes
211-240 minutes	40 minutes
241-270 minutes (au maximum)	45 minutes

Article 8

1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

4. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

5. Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

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

— deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou

— un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

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

7. Tout temps de repos pris en compensation de la réduction des temps de repos hebdomadaires est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

8. Les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

9. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Article 9

1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure.

2. Pendant le temps de repos journalier normal visé au paragraphe 1, le conducteur dispose d'une couchette.

CHAPITRE III

Responsabilité de l'entreprise*Article 10*

1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire, si ces rémunérations sont de nature à compromettre la sécurité routière.

2. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs visés au paragraphe 1 de manière qu'ils puissent se conformer au règlement (CEE) n° 3821/85 et au chapitre II du présent règlement. Les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller à ce que le règlement (CEE) n° 3821/85 et le chapitre II du présent règlement soient respectés.

3. Une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par des conducteurs de l'entreprise, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

Sans préjudice du droit des États membres de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les États membres peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des paragraphes 1 et 2. Les États membres peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.

4. Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent règlement.

5. a) Toute entreprise de transport exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 et entrant dans le champ d'application du présent règlement:

i) veille à ce que toutes les données soient téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur aussi régulièrement que l'exige l'État membre et que les données pertinentes soient téléchargées plus fréquemment pour faire en sorte que toutes les activités effectuées par ou pour cette entreprise soient téléchargées;

ii) veille à ce que toutes les données téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur soient conservées au moins douze mois après l'enregistrement et que, au cas où un agent de contrôle en ferait la demande, ces données soient consultables, directement ou à distance, dans les locaux de l'entreprise.

b) Aux fins du présent paragraphe, le terme «téléchargées» est interprété conformément à la définition figurant au titre I (Définitions), point s), de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85.

c) La fréquence maximale à laquelle les données pertinentes sont téléchargées en application du point a) i), est fixée par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2.

CHAPITRE IV

Dérogations

Article 11

Chaque État membre peut, dans le cas de transports par route effectués entièrement sur son territoire, prévoir des durées minimales plus longues pour les pauses et les temps de repos ou des durées de conduite plus courtes que celles prévues aux

articles 6 à 9. Toutefois, le présent règlement reste applicable aux conducteurs effectuant des opérations de transport international.

Article 12

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9 dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.

Article 13

1. Pour autant que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1^{er}, chaque État membre peut accorder, sur son territoire ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, des dérogations aux articles 5 à 9, applicables aux transports effectués par les véhicules suivants:

- a) véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées;
- b) véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise;
- c) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon allant jusqu'à 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en *leasing*;
- d) véhicules ou ensembles de véhicules d'un poids maximal autorisé inférieur ou égal à 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel tels que 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 ⁽¹⁾ pour livrer des envois dans le cadre du service universel ou transportant du matériel ou de l'équipement destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions; ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

⁽¹⁾ JO L 15 du 21.1.1998, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

- e) véhicules circulant exclusivement sur des îles dont la superficie ne dépasse pas 2 300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouverts aux véhicules automobiles;
- f) véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de 50 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont le poids maximal autorisé, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 tonnes;
- g) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- h) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, ou à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers;
- i) véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales;
- j) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- k) véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt;
- l) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;
- m) véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur;
- n) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine.
- o) véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires.
2. Les États membres informent la Commission des dérogations accordées en vertu du paragraphe 1 et la Commission en informe les autres États membres.
3. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1^{er} et qu'une protection appropriée des conducteurs soit assurée, un État membre peut accorder sur son territoire, après approbation de la Commission, des dérogations mineures au présent règlement pour les véhicules utilisés dans des zones prédéfinies dont la densité de population ne dépasse pas 5 habitants par kilomètre carré, dans les cas suivants:
- les services nationaux réguliers de transport de voyageurs dont les horaires sont confirmés par les autorités (dans ce

cas, seules des dérogations concernant les pauses sont autorisées), et

- les opérations nationales de transport routier de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui qui n'ont aucune incidence sur le marché intérieur et sont nécessaires au maintien de certains secteurs d'activité sur le territoire concerné et lorsque les dispositions dérogatoires du présent règlement imposent un rayon maximal de 100 kilomètres.

Le transport routier effectué dans le cadre de ces dérogations peut comporter un déplacement vers une région dont la densité de population est de cinq habitants ou plus par kilomètre carré, mais uniquement pour commencer ou terminer le trajet. La nature et la portée de telles dérogations doivent être proportionnées.

Article 14

1. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1^{er}, les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, accorder des dérogations à l'application des articles 6 à 9 pour des opérations de transport effectuées dans des circonstances exceptionnelles.

2. Dans des cas d'urgence, les États membres peuvent accorder une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils notifient immédiatement à la Commission.

3. La Commission notifie aux autres États membres toute dérogation accordée au titre du présent article.

Article 15

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

CHAPITRE V

Procédures de contrôle et sanctions

Article 16

1. Dans les cas où les véhicules n'ont pas été équipés d'un appareil de contrôle conformément au règlement (CEE) n° 3821/85, les paragraphes 2 et 3 du présent article s'appliquent:

- a) aux services réguliers nationaux de voyageurs, et
- b) aux services réguliers internationaux de voyageurs dont les terminaux de ligne se trouvent à une distance de cinquante kilomètres à vol d'oiseau d'une frontière entre deux États membres et dont la longueur de ligne ne dépasse pas cent kilomètres.

2. L'entreprise de transport établit un horaire et un tableau de service indiquant, pour chaque conducteur, le nom, le point d'attache et l'horaire préétabli pour les différentes périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur affecté à un service visé au paragraphe 1 est porteur d'un extrait du tableau de service et d'une copie de l'horaire de service.

3. Le tableau de service:

- a) contient toutes les données indiquées au paragraphe 2 pour au moins les vingt-huit journées précédentes; ces données sont mises à jour régulièrement, au moins une fois par mois;
- b) est signé par le dirigeant de l'entreprise de transport ou une personne autorisée à le représenter;
- c) est conservé par l'entreprise de transport un an après l'expiration de la période qu'il couvre. L'entreprise de transport donne un extrait du tableau aux conducteurs intéressés qui en font la demande, et
- d) est présenté et remis à un agent de contrôle habilité qui en fait la demande.

Article 17

1. Les États membres communiquent à la Commission, au moyen du compte rendu type prévu dans la décision 93/173/CEE de la Commission ⁽¹⁾, les informations nécessaires pour lui permettre d'établir tous les deux ans un rapport sur l'application du présent règlement et du règlement (CEE) n° 3821/85, et sur l'évolution de la situation dans les domaines en question.

2. Cette information parvient à la Commission au plus tard le 30 septembre de l'année suivant l'expiration de la période de deux ans concernée.

3. La Commission transmet le rapport au Parlement européen et au Conseil dans les treize mois qui suivent la fin la période de deux ans concernée.

Article 18

Les États membres adoptent les mesures nécessaires à l'application du présent règlement.

Article 19

1. Les États membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction au présent règlement et au règlement

(CEE) n° 3821/85 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) n° 3821/85 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime des sanctions au plus tard à la date visée à l'article 29, deuxième alinéa. La Commission informe les États membres en conséquence.

2. Tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

À titre d'exception, lorsque est constatée une infraction:

- qui n'a pas été commise sur le territoire de l'État membre concerné, et
- qui a été commise par une entreprise établie ou par un conducteur dont le lieu d'emploi se trouve dans un autre État membre ou un pays tiers,

un État membre peut, jusqu'au 1^{er} janvier 2009, au lieu d'imposer une sanction, notifier les faits constitutifs de l'infraction à l'autorité compétente de l'État membre ou du pays tiers dans lequel l'entreprise est établie ou dans lequel le conducteur a son lieu d'emploi.

3. Lorsqu'un État membre ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.

4. Les États membres veillent à ce qu'un système de sanctions proportionné, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) n° 3821/85 par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.

Article 20

1. Le conducteur conserve toute preuve fournie par un État membre relative à une sanction ou à l'ouverture d'une procédure jusqu'à ce que la même infraction au présent règlement ne puisse plus entraîner une deuxième procédure ou une deuxième sanction conformément au présent règlement.

2. Le conducteur fournit la preuve visée au paragraphe 1 sur demande.

⁽¹⁾ JO L 72 du 25.3.1993, p. 33.

3. Un conducteur qui travaille pour plus d'une entreprise de transport ou qui est à la disposition de plus d'une entreprise de transport fournit suffisamment d'informations à chacune de ces entreprises pour lui permettre de se conformer au chapitre II.

Article 21

Si un État membre estime qu'une infraction au présent règlement est manifestement de nature à compromettre la sécurité routière, il est habilité à faire immobiliser le véhicule concerné jusqu'à ce qu'on ait remédié à la cause de l'infraction. Les États membres peuvent obliger le conducteur à observer un temps de repos journalier. Les États membres peuvent également procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction de la licence de l'entreprise, si ladite entreprise est établie dans l'État membre en question, ou procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction du permis de conduire d'un conducteur. Le comité institué en vertu de l'article 24, paragraphe 2, élabore des lignes directrices visant à promouvoir une application harmonisée des dispositions du présent article.

Article 22

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

2. Les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:

- a) les infractions aux règles du chapitre II commises par les non-résidents et toutes les sanctions imposées pour de telles infractions;
- b) les sanctions imposées par un État membre à ses résidents pour ces infractions lorsqu'elles sont commises dans d'autres États membres.

3. Chaque État membre envoie régulièrement à la Commission les renseignements pertinents concernant l'interprétation et l'application au niveau national des dispositions du présent règlement et la Commission les transmet aux autres États membres sous forme électronique.

Article 23

La Communauté engage avec les pays tiers les négociations qui se révéleraient nécessaires pour l'application du présent règlement.

Article 24

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 25

1. À la demande d'un État membre, ou de sa propre initiative, la Commission:

- a) examine les cas faisant apparaître des différences dans l'application et la vérification du respect des dispositions du présent règlement, notamment en ce qui concerne les durées de conduite, les pauses et les temps de repos;
- b) clarifie les dispositions du présent règlement en vue de favoriser une approche commune.

2. Dans les cas particuliers visés au paragraphe 1, la Commission arrête une décision sur une approche recommandée conformément à la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.

CHAPITRE VI

Dispositions finales

Article 26

Le règlement (CEE) n° 3821/85 est modifié comme suit:

1) l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«Article 2

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 du règlement (CE) n° .../2004 du Parlement européen et du Conseil du ... relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil (*) s'appliquent.

(*) JO L ...»

2) à l'article 3, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 et à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n°.../2004 (*), et les véhicules qui étaient exclus du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85, mais qui ne sont plus exclus au titre du règlement (CE) n° .../2004 (*), ont jusqu'au 31 décembre 2007 pour se conformer à cette obligation.

2. Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) n° .../... (*).

(*) Le présent règlement.

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14 du règlement (CE) n° .../... (*).»
- 3) à l'article 14, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application de l'article 15, paragraphe 1, pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. L'entreprise remet également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.»
- 4) l'article 15 est modifié comme suit:
- au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:
- «En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la carte de conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci, le conducteur:
- i) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette sortie imprimée:
- a) les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;
- b) les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d);
- ii) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.»
- au paragraphe 2, le second alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser l'appareil installé dans le véhicule, les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) sont:
- i) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, inscrites sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillure, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens, ou
- ii) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose l'appareil de contrôle.
- Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, les conducteurs veillent à ce que leur carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.»
- au paragraphe 3, les points b) et c), sont remplacés par le texte suivant:
- «b) par "autre tâche", on entend toute activité autre que la conduite, définie à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (*), ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors; ces activités sont enregistrées sous le signe;
- c) la "disponibilité", définie à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, est enregistrée sous le signe.
- (*) JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.»
- le paragraphe 4 est supprimé,
- le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:
- «7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:
- i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles qu'il a utilisées au cours des quinze jours précédents;
- ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte, et
- iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les quinze jours précédents, tel que prévu par le présent règlement et par le règlement (CE) n° .../... (*).
- Toutefois, après le 1^{er} janvier 2008, les durées visées aux points i) et iii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

(*) Le présent règlement.

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

- i) la carte de conducteur dont il est titulaire;
- ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les quinze jours précédents, tel que prévu par le présent règlement et par le règlement (CE) n° .../... (*), et
- iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point ii), dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'annexe I.

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

c) Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect du règlement (CE) n° .../... (*) en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document probant témoignant du non-respect de dispositions telles que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3.»

Article 27

Le règlement (CEE) n° 2135/98 est modifié comme suit:

1) à l'article 2, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

- «1. a) Après le 5 août 2005, les véhicules mis en circulation pour la première fois sont équipés d'un appareil de contrôle conforme aux prescriptions de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85.»

2) à l'article 2, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

- «2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur au plus tard le 5 mai 2005.»

Article 28

Le règlement (CEE) n° 3820/85 est abrogé.

Toutefois, les paragraphes 1, 2 et 4, de l'article 5, continuent de s'appliquer jusqu'aux dates fixées à l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (*).

Article 29

Le présent règlement entre en vigueur un an après le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, à l'exception de l'article 27, qui entre en vigueur à compter du vingtième jour suivant celui de sa publication.

Il est applicable à partir du ...⁽¹⁾.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

(*) Le présent règlement.

(*) Le présent règlement.

(¹) JO L 226 du 10.9.2003, p. 4. Directive modifiée par la directive 2004/66/CE du Conseil (JO L 168 du 1.5.2004, p. 35).

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Procédure

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE), le Parlement européen a, le 14 janvier 2003 ⁽¹⁾, adopté son avis sur la proposition que la Commission avait soumise le 12 octobre 2001. Cette dernière a ensuite présenté une proposition modifiée le 12 août 2003.

Par rapport à la proposition initiale, la proposition modifiée a intégré un nombre non négligeable des amendements adoptés par le Parlement européen et a également tenu compte des travaux déjà réalisés précédemment par les instances du Conseil.

Le projet de règlement vise à remplacer la législation en vigueur, à savoir le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ⁽²⁾ relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Ce règlement a jusqu'à présent régi les périodes de conduite et de repos ainsi que les pauses des conducteurs professionnels. Par ailleurs, le projet de règlement propose de modifier le règlement (CEE) n° 3821/85 en couvrant en particulier les aspects techniques liés à l'introduction du tachygraphe numérique. Il prévoit aussi le report des délais relatifs à l'introduction de ce nouveau dispositif et à la mise à disposition des cartes de conducteur.

Le Conseil a adopté sa position commune le 9 décembre 2004. Dans le cadre de ses travaux, le Conseil a aussi tenu compte de l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾.

Principaux objectifs du projet de règlement

Le projet de règlement poursuit les objectifs suivants:

- adapter le mécanisme des durées de conduite, des pauses et des temps de repos afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs professionnels dans le secteur des transports, tout en tenant compte des connaissances acquises en termes de relations entre sécurité routière et durées de conduite des conducteurs professionnels,
- veiller à ce que l'introduction du tachygraphe numérique permette une mise en œuvre nettement plus effective des règles en question. Le report du délai fixé pour son installation obligatoire tient compte des capacités du secteur à fournir ce nouveau dispositif.

Ce projet législatif contribue de manière significative au renforcement de la sécurité routière; en fait, son adoption constitue un pas en avant important vers la réalisation de l'objectif défini par l'Union européenne, à savoir réduire de moitié d'ici 2010 les accidents de la route mortels.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

La Commission a présenté sa proposition initiale le 12 octobre 2001 en vue de répondre au besoin urgent, et largement perçu, de clarifier, simplifier et actualiser les dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85. Lors de l'examen de cette proposition, le Conseil a d'emblée été confronté au défi qui consiste à trouver un juste équilibre entre les préoccupations liées à la sécurité routière, les considérations d'ordre social et la flexibilité du secteur. Cette tâche, qui a nécessité de longues discussions au sein des instances du Conseil, a été ardue. L'accord final intervenu au niveau du Conseil, qui se traduit dans sa position commune, a été facilité par la présentation, le 12 août 2003, de la proposition modifiée de la Commission.

⁽¹⁾ JO C 38 E du 12.2.2004, p. 152.

⁽²⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

⁽³⁾ JO C 221 du 17.9.2002, p. 19.

Le Conseil estime que sa position commune apporte une valeur ajoutée non négligeable par rapport à la législation en vigueur. Parmi les éléments qui contribuent à cette valeur ajoutée, on peut citer:

- la période de repos journalier ininterrompu minimal portée de huit à neuf heures,
- le temps de conduite maximal par semaine de calendrier réduit à cinquante-six heures (pour l'instant, il est possible de conduire jusqu'à soixante-quatorze heures par semaine de calendrier),
- l'obligation faite au conducteur, au cours de deux semaines consécutives, de prendre au moins une période de repos hebdomadaire normal comprenant une période ininterrompue d'au moins quarante-cinq heures,
- les États membres disposent du cadre juridique leur permettant, sous certaines conditions:
 - = d'immobiliser temporairement un véhicule,
 - = de retirer, de suspendre ou de restreindre la licence d'une entreprise,
 - = de retirer, de suspendre ou de restreindre le permis de conduire d'un conducteur.

En outre, des lignes directrices visant à promouvoir une application harmonisée de ces dispositions seront élaborées conformément à la procédure de comité,

- le fait que la période qui peut effectivement être contrôlée par les services de contrôle est étendue, de manière significative, de «la semaine en cours et le dernier jour de conduite de la semaine précédente» à «la semaine en cours et les quinze jours précédents». Après le 1^{er} janvier 2008, cette période sera encore étendue, à savoir qu'elle comprendra «le jour même et les 28 jours précédents». Ces dispositions permettent aux services de contrôle de tirer parti du tachygraphe numérique,
- le nombre et la portée réduits des exemptions générales,
- le fait que les autorités compétentes dans les États membres pourront infliger des sanctions pour une infraction constatée sur leur territoire, même si l'infraction en question a été commise en dehors de celui-ci,
- le fait que d'autres acteurs de la chaîne du transport peuvent, à certaines conditions, être tenus pour partiellement responsables des infractions.

Le Conseil rappelle également que, en ce qui concerne l'introduction du tachygraphe numérique (c'est-à-dire l'installation de ce nouvel appareil sur tous les nouveaux poids lourds), il a, pour des raisons pratiques, prolongé d'un an le délai applicable, soit jusqu'au 5 août 2005 (article 27). Par ailleurs, en modifiant l'instrument pertinent [règlement (CEE) n° 3821/85], la position commune du Conseil apporte un certain nombre d'améliorations en ce qui concerne l'utilisation de ce dispositif.

Les amendements du Parlement européen

Le Conseil a été en mesure d'accepter intégralement un nombre important des amendements du Parlement, à savoir les amendements 1, 2, 7, 21, 25, 26, 27, 30, 32, 33, 37, 41, 44, 47, 52 et 53. Par ailleurs, le Conseil a accepté, bien qu'avec un libellé différent, l'amendement 3 (en l'intégrant au considérant 11), ainsi que les amendements 5, 6, 31, 34, 43, 48, 54, 62 [ce dernier étant intégré à l'article 25, point iii)], 65 et 66.

Le Conseil a été en mesure d'accepter en partie les amendements 4, 12, 17, 18, 107 (à titre de compromis, le Conseil a adopté une disposition prévoyant que seules les périodes de repos hebdomadaires *réduites* peuvent être prises à bord du véhicule) et 45 (le Conseil considère que les dispositions prévues à l'article 8, paragraphes 6 et 7, sont globalement équivalentes).

Pour ce qui est de l'amendement 39, le Conseil a adopté une solution différente au problème posé; celle-ci est énoncée à l'article 6, paragraphe 5.

Parmi les amendements que la Commission n'avait pas incorporés dans sa proposition modifiée, le Conseil a néanmoins accepté les amendements 20 et 58.

Le Conseil a rejeté les amendements 8, 11, 14, 89, 19, 22, 28, 78, 42, 51, 55, 56, 61, 67, 69 et 70. On trouvera ci-après une liste d'amendements que le Conseil a également rejetés, ainsi que les motifs qui ont conduit au rejet de chacun de ces amendements:

- amendement 49: il convient de noter que les dispositions du Conseil portant sur cette question spécifique figurent à l'article 10, paragraphe 5, point a) ii), et à l'article 19 *bis* — ce dernier retient notamment la notion introduite par le Parlement en ce qui concerne la situation où un conducteur est au service de plusieurs entreprises de transport,
- amendement 9: bien que le Conseil reconnaisse que les services de contrôle devraient *être en mesure* de contrôler les périodes de repos de la journée en cours et des 28 jours précédents, il a estimé qu'il conviendrait de n'imposer aucune obligation absolue aux services en question et que la décision en la matière leur appartenait,
- en ce qui concerne l'amendement 10, le Conseil est d'avis que le règlement à l'examen devrait porter principalement sur les périodes de conduite et de repos, et non sur la durée de travail globale,
- pour ce qui est de l'amendement 13, il convient de souligner que le Conseil a incorporé une disposition quelque peu analogue à l'article 6, paragraphe 2,
- en ce qui concerne les amendements 15 et 16, qui ont trait à l'AETR et qui sont liés à l'amendement 4, le Conseil estime que la solution qu'il préconise pour répondre au problème posé offre une garantie équivalente,
- pour ce qui est des amendements 23 et 24, qui traitent des dérogations dont peuvent bénéficier certaines catégories de véhicules, le Conseil a inclus ces catégories à l'article 13, de sorte que les États membres pourront accorder des dérogations en faveur de ces véhicules sur leur territoire,
- en ce qui concerne l'amendement 29, le Conseil estime qu'une définition de la notion de «temps de conduite» n'est pas nécessaire,
- amendement 35: le Conseil est d'avis que la question de l'âge minimal devrait être traitée dans la législation communautaire pertinente concernant les permis de conduire, d'une part, et la formation des conducteurs professionnels, d'autre part,
- pour ce qui est de l'amendement 83, le Conseil propose, à l'article 7, un système similaire portant sur la même question liée à la sécurité du trafic, mais qui, selon lui, est plus facile à appliquer et à contrôler,
- amendement 57: le Conseil souligne toutefois que deux éléments figurant dans cet amendement sont inclus dans l'article 13, paragraphe 1, points k) et m), de la position commune,
- en ce qui concerne l'amendement 59, le Conseil souligne que l'article 13, paragraphe 1, point b), répond dans une certaine mesure à cette situation particulière,
- amendements 60 et 63: le Conseil considère que les dispositions visées dans ces amendements relèvent du projet de directive proposé concernant la mise en œuvre ⁽¹⁾, qui est étroitement lié au projet de règlement en question,
- pour ce qui est de l'amendement 64, le Conseil fait observer qu'il a accepté la référence au principe de «non-discrimination»,
- amendement 68: le Conseil estime que les dispositions actuelles énoncées aux articles 20, 21, 23 et 24 sont suffisantes.

III. CONCLUSION

Pour ce qui est des «dispositions clés» du projet de règlement — concernant les périodes journalières et hebdomadaires de conduite et de repos et les pauses, mais aussi le champ d'application et la mise en œuvre —, le Conseil pourrait accepter la plupart des amendements du Parlement (voir aussi les éléments apportant une «valeur ajoutée» énumérés au point II visé ci-dessus). On peut donc conclure qu'il existe un niveau élevé de convergence entre les deux institutions sur les éléments essentiels de ce projet d'instrument.

⁽¹⁾ Projet de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE et des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier.

POSITION COMMUNE (CE) N° 13/2005**arrêtée par le Conseil le 9 décembre 2004****en vue de l'adoption de la directive 2005/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marine**

(2005/C 63 E/03)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

- (1) La politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement, telle qu'elle est définie dans les programmes d'action en matière d'environnement et, en particulier, dans le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement adopté par la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾, sur la base des principes consacrés par l'article 174 du traité, vise à atteindre des niveaux de qualité de l'air n'entraînant pas d'incidences ou de risques inacceptables pour la santé humaine et l'environnement.
- (2) La directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides ⁽⁵⁾ fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil et du gas-oil à usage maritime utilisés dans la Communauté.
- (3) La directive 1999/32/CE prévoit que la Commission examine les mesures qui pourraient être prises pour réduire la contribution de la combustion des combustibles à usage maritime, autres que les gas-oils à usage maritime, à l'acidification, et, le cas échéant, présente une proposition.

⁽¹⁾ JO C 45 E du 25.2.2003, p. 277.

⁽²⁾ JO C 208 du 3.9.2003, p. 27.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 4 juin 2003 (JO C 68 E du 18.3.2004, p. 311), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 121 du 11.5.1999, p. 13. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

(4) Les émissions des navires dues à la combustion de combustibles marine présentant une teneur élevée en soufre contribuent à la pollution de l'air sous la forme d'émissions de dioxyde de soufre et de particules, ce qui nuit à l'environnement par l'acidification, est nocif pour la santé humaine et dégrade les biens ainsi que le patrimoine culturel, en particulier à proximité des zones côtières et des ports.

(5) Les mesures prévues à la présente directive afin de réduire les émissions des navires dans les eaux internationales complètent les mesures nationales des États membres visant à se conformer aux plafonds d'émissions fixés par la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ pour certains polluants atmosphériques.

(6) Une réduction de la teneur en soufre des combustibles présente certains avantages pour les navires sur le plan de l'efficacité de fonctionnement et des coûts d'entretien et favorise une utilisation efficace de certaines technologies de réduction des émissions telles que la réduction catalytique sélective.

(7) Le traité dispose qu'il y a lieu de tenir compte des caractéristiques particulières des régions ultrapériphériques de la Communauté, à savoir les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries.

(8) En 1997, une conférence diplomatique a adopté un protocole modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 (ci-après dénommée «convention MARPOL»). Ce protocole ajoute à la convention MARPOL une nouvelle annexe VI contenant des règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Le protocole de 1997, et par conséquent l'annexe VI de la convention MARPOL, entrera en vigueur le 19 mai 2005.

(9) L'annexe VI de la convention MARPOL prévoit la désignation de certaines zones comme «zones de contrôle des émissions de dioxyde de soufre» (ci-après dénommées «zones de contrôle des émissions de SOx»). La mer Baltique y est déjà ainsi désignée. Des discussions qui ont eu lieu dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont débouché sur un accord de principe concernant la désignation de la mer du Nord, y compris la Manche, comme zone de contrôle des émissions de SOx après l'entrée en vigueur de l'annexe VI.

⁽⁶⁾ JO L 309 du 27.11.2001, p. 22. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.

- (10) Pour réaliser les objectifs de la présente directive, il est nécessaire de veiller au respect des obligations relatives à la teneur en soufre des combustibles marine. Un échantillonnage efficace et des sanctions dissuasives dans l'ensemble de la Communauté sont nécessaires pour assurer une mise en œuvre crédible de la présente directive. Les États membres devraient prendre des mesures pour veiller à l'application de ces dispositions par les navires battant leur pavillon et les navires se trouvant dans leurs ports. Il convient, en outre, que les États membres coopèrent étroitement en vue de prendre des mesures d'application complémentaires en ce qui concerne les autres navires, dans le respect du droit maritime international.
- (11) Afin de laisser au secteur maritime suffisamment de temps pour s'adapter sur le plan technique à une teneur maximale en soufre de 0,1 % en masse pour les combustibles marine utilisés par les bateaux de navigation intérieure et par les navires à quai dans les ports de la Communauté, la date d'application de cette exigence devrait être le 1^{er} janvier 2010. Étant donné que cette échéance est susceptible de poser des problèmes d'ordre technique à la Grèce, il convient de prévoir une dérogation temporaire pour certains navires spécifiques opérant dans les eaux territoriales de la Grèce.
- (12) Il est essentiel de renforcer les positions des États membres dans les négociations menées au sein de l'OMI, en particulier pour encourager, dans le cadre de la révision de l'annexe VI de la convention MARPOL, la prise en considération de mesures plus ambitieuses en vue de limiter encore la teneur en soufre pour le fioul lourd utilisé par les navires et l'utilisation de mesures alternatives équivalentes de réduction des émissions.
- (13) Dans sa résolution A.926(22), l'Assemblée de l'OMI a invité les gouvernements, en particulier ceux des États où des zones de contrôle des émissions de SOx ont été désignées, à faire en sorte que du fioul de soufre à faible teneur en soufre soit disponible dans les zones placées sous leur juridiction.
- (14) L'OMI a adopté des lignes directrices pour l'échantillonnage du fioul en vue de déterminer la conformité à l'annexe VI de la convention MARPOL, et doit élaborer des lignes directrices concernant les systèmes d'épuration des gaz d'échappement et les autres techniques permettant de limiter les émissions de SOx dans les zones de contrôle des émissions de SOx.
- (15) La directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion⁽¹⁾ est une refonte de la directive 88/609/CEE. La directive 1999/32/CE devrait être révisée en conséquence comme le prévoit son article 3, paragraphe 4.
- (16) Il convient que le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil⁽²⁾ assiste la Commission dans le cadre de l'approbation des technologies de réduction des émissions.
- (17) Les technologies de réduction des émissions, pour autant qu'elles n'aient pas d'effets néfastes sur les écosystèmes et que leur mise au point soit soumise à des mécanismes d'approbation et de contrôle appropriés, sont susceptibles de permettre des réductions des émissions au moins équivalentes à celles obtenues en utilisant un combustible à faible teneur en soufre, voire même plus importantes. Il est essentiel que les conditions nécessaires soient réunies pour favoriser l'émergence de nouvelles technologies de réduction des émissions.
- (18) L'Agence européenne pour la sécurité maritime devrait fournir, le cas échéant, à la Commission et aux États membres une assistance pour la surveillance de la mise en œuvre de la présente directive.
- (19) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁽³⁾.
- (20) La directive 1999/32/CE devrait donc être modifiée en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 1999/32/CE est modifiée comme suit:

1) à l'article 1^{er}, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Pour diminuer les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains combustibles liquides dérivés du pétrole, l'utilisation de ces combustibles sur le territoire des États membres, dans leurs mers territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution est subordonnée au respect d'une teneur maximale en soufre.

Toutefois, les valeurs limites de la teneur en soufre fixées par la présente directive pour certains combustibles liquides dérivés du pétrole ne s'appliquent pas aux:

- a) combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais;
- b) combustibles destinés à être traités avant la combustion définitive;

⁽¹⁾ JO L 309 du 27.11.2001, p. 1. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.

⁽²⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- c) combustibles destinés à être traités dans les raffineries;
- d) combustibles utilisés et mis sur le marché dans les régions ultrapériphériques de la Communauté, sous réserve que les États membres concernés garantissent que, dans ces régions:
- les normes de qualité de l'air sont respectées,
 - les fiouls lourds ne sont pas utilisés si leur teneur en soufre dépasse 3 % en masse;
- e) combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires. Toutefois, chaque État membre s'efforce de veiller à ce que ces navires soient exploités d'une manière compatible avec la présente directive, dans la mesure où cela est raisonnable et possible, en adoptant des mesures appropriées qui n'entravent pas les opérations ou les capacités opérationnelles de tels navires;
- f) utilisations de combustibles à bord d'un navire qui sont nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer;
- g) utilisations de combustibles à bord d'un navire rendues nécessaires par une avarie survenue à ce navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables soient prises après l'avarie pour empêcher ou réduire les émissions excédentaires, et que des mesures soient adoptées dès que possible pour réparer l'avarie. Cette disposition ne s'applique pas si le propriétaire ou le capitaine a agi, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement;
- h) combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des technologies de réduction des émissions conformément à l'article 4 *quater*.»
- 2) l'article 2 est modifié comme suit:
- a) au point 1), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:
- «- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marine, classé sous les codes NC 2710 19 51 à 2710 19 69, ou»
- b) au point 2), le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «*gas-oil*:
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marine, classé sous les codes NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 ou 2710 19 49, ou
 - tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marine, dont moins de 65 % en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C et dont au moins 85 % en volume (pertes comprises) distillent à 350 °C selon la méthode ASTM D86.»
- c) le point 3) est remplacé par le texte suivant:
- «3) *combustible marine*, tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un navire/bateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217;
- d) les points suivants sont insérés:
- 3 bis) *diesel marine*, tout combustible marine, ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMB et DMC dans le tableau I de la norme ISO 8217;
- 3 ter) *gas-oil marine*, tout combustible marine, ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMX et DMA dans le tableau I de la norme ISO 8217;
- 3 quater) *convention MARPOL*, la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978;
- 3 quinquies) *annexe VI de la convention MARPOL*, l'annexe intitulée "Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires", qui a été ajoutée à la convention MARPOL par le protocole de 1997;
- 3 sexes) *zones de contrôle des émissions de SOx*, les zones maritimes définies comme telles par l'Organisation maritime internationale (OMI), au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL;
- 3 septies) *navires à passagers*, les navires transportant plus de 12 passagers, un passager étant toute personne autre que:
- i) le capitaine et les membres de l'équipage ou une autre personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire et à son service, et
 - ii) un enfant âgé de moins d'un an;
- 3 octies) *services réguliers*, une série de traversées effectuées par un navire à passagers de manière à assurer un trafic entre les mêmes ports, ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale:
- i) suivant un horaire publié, ou

- ii) avec une régularité ou une fréquence assimilables à un horaire;
- 3 *nonies*) *navire de guerre*, un navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire;
- 3 *decies*) *navires à quai*, les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de la Communauté lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises;
- 3 *undecies*) *bateau de navigation intérieure*, un bateau destiné en particulier à être utilisé sur une voie de navigation intérieure tel que défini dans la directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (*), y compris tous les bateaux munis:
- d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure, tel que défini dans la directive 82/714/CEE,
 - d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin;
- 3 *duodecies*) *mise sur le marché*, la fourniture ou la mise à la disposition de tiers, en un point quelconque des zones relevant de la juridiction des États membres, contre paiement ou à titre gratuit, de combustibles marine destinés à être utilisés à bord. Ne sont visées ni la fourniture ni la mise à disposition de combustibles marine destinés à être exportés dans les citernes à cargaison d'un navire;
- 3 *terdecies*) *régions ultrapériphériques*, les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries, conformément à l'article 299 du traité;
- 3 *quaterdecies*) *technologies de réduction des émissions*, un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, ou toute autre méthode technique qui soit contrôlable et applicable.
- (*) JO L 301 du 28.10.1982, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.»
- e) le point 6) est supprimé;
- 3) l'article 3 est remplacé par le texte suivant:
- «Article 3
- Teneur maximale en soufre des fiouls lourds**
1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que, à partir du 1^{er} janvier 2003, les fiouls lourds ne sont pas utilisés sur leur territoire si leur teneur en soufre dépasse 1 % en masse.
2. i) Sous réserve que les autorités compétentes exercent une surveillance appropriée des émissions, ces exigences ne s'appliquent pas aux fiouls lourds utilisés:
- a) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion (*), qui sont considérées comme des installations nouvelles au sens de l'article 2, point 9), de ladite directive et qui satisfont aux valeurs limites d'émission du dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe IV de ladite directive et appliquées conformément à l'article 4 de cette dernière;
 - b) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE, qui sont considérées comme des installations existantes au sens de l'article 2, point 10), de cette directive, si les émissions de dioxyde de soufre en provenance de ces installations de combustion sont inférieures ou égales à 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumées de 3 % en volume à l'état sec et si, à partir du 1^{er} janvier 2008, les émissions de dioxyde de soufre en provenance des installations de combustion relevant des dispositions de l'article 4, paragraphe 3, point a), de la directive 2001/80/CE sont inférieures ou égales à celles résultant du respect des valeurs limites d'émission fixées pour les installations nouvelles dans la partie A de l'annexe IV de ladite directive et, le cas échéant, de l'application des articles 5, 7 et 8 de cette dernière;

c) dans d'autres installations de combustion ne relevant pas des points a) ou b), si les émissions de dioxyde de soufre en provenance de ces installations de combustion de dépassent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumées de 3 % en volume à l'état sec;

d) pour la combustion dans les raffineries, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, se situe dans une limite à fixer par chaque État membre et qui ne dépasse pas 1 700 mg/Nm³. Cette disposition ne s'applique pas aux installations de combustion qui relèvent du point a) ni, à partir du 1^{er} janvier 2008, à celles qui relèvent du point b).

ii) Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que toute installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à la valeur limite spécifiée au paragraphe 1 ne soit pas exploitée sans un permis délivré par les autorités compétentes, et précisant les limites d'émission autorisées.

3. Les dispositions du paragraphe 2 sont réexaminées et, le cas échéant, modifiées en fonction de toute future modification apportée à la directive 2001/80/CE.

(*) JO L 309 du 27.11.2001, p. 1. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.»

4) l'article 4 est modifié comme suit:

a) à partir du 1^{er} janvier 2010:

i) au paragraphe 1, les mots «y compris les gas-oils à usage maritime» sont supprimés;

ii) le paragraphe 2 est supprimé;

b) à partir du ... (*), les paragraphes 3 et 4 sont supprimés;

5) les articles suivants sont insérés:

«Article 4 bis

Teneur maximale en soufre des combustibles marine utilisés dans les zones de contrôle des émissions de SOx et par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté.

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marine dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse ne soient pas utilisés dans les parties de leurs mers territoriales, de leurs zones économiques exclusives et de leurs zones de prévention de la pollution qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SOx. Ces dispositions sont applicables à tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris aux navires dont le voyage a débuté en dehors de la Communauté.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux dates suivantes:

a) pour la zone de la mer Baltique visée dans la règle 14.3.a. de l'annexe VI de la convention MARPOL... (*);

b) pour la mer du Nord et toutes les autres zones maritimes, y compris les ports que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SOx conformément à la règle 14.3.b. de l'annexe VI de la convention MARPOL:

— douze mois après l'entrée en vigueur de cette désignation, ou

— ... (**),

la date la plus tardive étant retenue.

3. Les États membres sont responsables de l'application du paragraphe 1, au moins en ce qui concerne:

— les navires battant leur pavillon, et

— dans le cas des États membres riverains de zones de contrôle des émissions de SOx, les navires quel que soit leur pavillon se trouvant dans leurs ports.

Les États membres peuvent également prendre des mesures d'application complémentaires en ce qui concerne les autres navires, dans le respect du droit maritime international.

4. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marine ne soient pas utilisés dans leurs mers territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté, si leur teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse. Les États membres sont responsables de l'application de cette disposition au moins en ce qui concerne les navires battant leur pavillon et les navires quel que soit leur pavillon pendant qu'ils se trouvent dans leurs ports.

5. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres exigent que les livres de bord des navires soient correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible, pour autoriser l'accès de ces navires aux ports de la Communauté.

6. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres veillent à ce que la teneur en soufre de tous les combustibles marine vendus sur leur territoire soit indiquée par le fournisseur dans une note de livraison de soutes, accompagnée d'un échantillon scellé.

7. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres veillent à ce que le diesel marine dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse ne soit pas mis sur le marché sur leur territoire.

(*) Le 19 mai 2006 ou, si plus tard, douze mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Douze mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

8. La Commission notifie aux États membres les dates d'application visées au paragraphe 2, point b), et les publie au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4 ter

Teneur maximale en soufre des combustibles marine utilisés par les bateaux de navigation intérieure et par les navires à quai dans les ports de la Communauté

1. Avec effet au 1^{er} janvier 2010, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les bateaux/navires ci-après définis n'utilisent pas de combustibles marine dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse:

- a) les bateaux de navigation intérieure, et
- b) les navires à quai dans les ports de la Communauté, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.

Les États membres exigent que l'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible soit inscrite dans les livres de bord des navires.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas:

- a) lorsque, selon les horaires publiés, les navires doivent rester à quai moins de deux heures;
- b) aux bateaux de navigation intérieure titulaires d'un certificat attestant leur conformité à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de 1974, telle que modifiée, lorsque ces bateaux se trouvent en mer;
- c) jusqu'au 1^{er} janvier 2012 aux navires énumérés à l'annexe et opérant exclusivement dans les eaux territoriales de la Grèce.

3. À compter du 1^{er} janvier 2010, les États membres veillent à ce que les gas-oils marine dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse ne soient pas mis sur le marché sur leur territoire.

Article 4 quater

Essais et utilisation de nouvelles technologies de réduction des émissions

1. Les États membres peuvent approuver, le cas échéant en coopération avec d'autres États membres, des essais de technologies de réduction des émissions à bord des navires battant leur pavillon ou dans les zones maritimes relevant de leur juridiction. Au cours de ces essais, l'utilisation de

combustibles marine répondant aux exigences des articles 4 bis et 4 ter n'est pas obligatoire, à condition que:

- la Commission et l'État du port concerné soient prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais;
- les autorisations concernant les essais n'aient pas une durée supérieure à dix-huit mois;
- tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai,
- tous les navires concernés obtiennent des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans la présente directive,
- des systèmes adéquats de gestion des déchets soient mis en place pour tous les déchets produits par les technologies de réduction des émissions tout au long de la période d'essai,
- il y ait une évaluation des incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, tout au long de la période d'essai, et
- l'intégralité des résultats soit transmise à la Commission et rendue publique dans un délai de six mois à compter de la fin des essais.

2. Les technologies de réduction des émissions applicables aux navires battant pavillon d'un État membre sont approuvées conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) (*), en tenant compte:

- des lignes directrices à élaborer par l'OMI,
- des résultats des essais menés au titre du paragraphe 1,
- des effets sur l'environnement, y compris les diminutions d'émissions réalisables, et des impacts sur les écosystèmes dans les ports et estuaires clos,
- des possibilités de suivi et de contrôle.

3. En ce qui concerne l'utilisation des technologies de réduction des émissions par les navires, quel que soit leur pavillon, dans les ports et estuaires clos de la Communauté, des critères sont fixés conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2. La Commission communique ces critères à l'OMI.

4. En remplacement de l'utilisation de combustibles marine à faible teneur en soufre remplissant les conditions prévues par les articles 4 *bis* et 4 *ter*, les États membres peuvent autoriser les navires à recourir à une technologie de réduction des émissions approuvée, à condition que ces navires:

- obtiennent des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées par la présente directive, et
- mettent clairement en évidence que les flux de déchets déversés dans les ports et estuaires clos n'ont pas d'impact sur les écosystèmes, en se fondant sur les critères communiqués par les autorités de l'État du port à l'OMI.

(*) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).»

6) l'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«1 *bis*. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que la teneur en soufre des combustibles marine est conforme aux dispositions pertinentes des articles 4 *bis* et 4 *ter*.

Chacune des méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection est utilisée en tant que de besoin:

- échantillonnage du combustible marine destiné à être utilisé à bord des navires, au moment de sa livraison, conformément aux lignes directrices de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre,
- échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marine destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est possible, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires,
- inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes.

L'échantillonnage débute à la date d'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélèvements sont effectués en quantités suffisantes, avec une fréquence appropriée et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné et du combustible utilisé par les navires dans les zones maritimes, dans les ports et sur les voies de navigation intérieure pertinentes.

Les États membres prennent également des mesures raisonnables, le cas échéant, pour surveiller la teneur en soufre des combustibles marine autres que ceux auxquels les articles 4 *bis* et 4 *ter* s'appliquent.»

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

«a) méthodes ISO 8754 (1992) et PrEN ISO 14596 pour le fioul lourd et les combustibles à usage maritime;»

7) l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Rapports et réexamen

1. Sur la base des résultats de l'échantillonnage, des analyses et des inspections effectuées conformément à l'article 6, les États membres remettent à la Commission, au plus tard le 30 juin de chaque année, un bref rapport sur la teneur en soufre des combustibles liquides relevant de la présente directive qui ont été utilisés sur leur territoire au cours de l'année civile précédente. Ce rapport précise le nombre total d'échantillons testés pour chaque catégorie de combustible et indique la quantité correspondante de combustible utilisée ainsi que la teneur en soufre moyenne calculée. Les États membres consignent également le nombre d'inspections effectuées à bord des navires et indiquent la teneur moyenne en soufre des combustibles marine utilisés sur leur territoire qui n'entrent pas, au ... (*), dans le champ d'application de la présente directive.

2. Sur la base, entre autres:

- a) des rapports annuels présentés conformément au paragraphe 1;
- b) de l'évolution constatée de la qualité de l'air, de l'acidification, des coûts des combustibles et du transfert modal;
- c) des progrès réalisés en matière de réduction des émissions d'oxydes de soufre en provenance des navires par le biais des mécanismes de l'OMI, à la suite des initiatives de la Communauté dans ce domaine;
- d) d'une nouvelle analyse des coûts et des avantages, y compris les avantages directs et indirects pour l'environnement, des mesures prévues à l'article 4 *bis*, paragraphe 4,

la Commission soumet, au plus tard en 2008, un rapport au Parlement européen et au Conseil.

(*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

La Commission peut accompagner ce rapport de propositions visant à modifier la présente directive, en particulier en ce qui concerne une deuxième phase de valeurs limites pour le soufre fixées pour chaque catégorie de combustible et, compte tenu des travaux réalisés au sein de l'OMI, les zones maritimes au sein desquelles il y a lieu d'utiliser des combustibles marine à faible teneur en soufre.

3. Au plus tard le 31 décembre 2005, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'utilisation éventuelle d'instruments économiques, y compris des mécanismes tels que des droits différenciés et des redevances au kilomètre, des permis d'émission négociables et des compensations.

4. Toute modification nécessaire pour procéder à des adaptations d'ordre technique de l'article 2, points 1), 2), 3), 3 bis), 3 ter) et 4), ou de l'article 6, paragraphe 2, à la lumière du progrès scientifique et technique, est adoptée conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2. Ces adaptations ne peuvent aboutir à une modification directe du champ d'application de la présente directive ou des valeurs limites fixées pour la teneur en soufre des combustibles spécifiés dans la présente directive.»

8) l'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

Comité

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

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

(*) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.»

9) l'annexe figurant à l'annexe de la présente directive est ajoutée.

Article 2

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le... (*). Ils en informent immédiatement la Commission.

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

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

(*) Douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE

«ANNEXE

NAVIRES GRECS

Nom du navire	Année de livraison	Numéro OMI
Ariadne Palace	2002	9221310
Ikarus Palace	1997	9144811
Knossos Palace	2001	9204063
Olympia Palace	2001	9220330
Pasiphae Palace	1997	9161948
Festos Palace	2001	9204568
Europa Palace	2002	9220342
Blue Star i	2000	9197105
Blue Star ii	2000	9207584
Blue star ithaki	1999	9203916
Blue star naxos	2002	9241786
Blue star paros	2002	9241774
Hellenic spirit	2001	9216030
Olympic champion	2000	9216028
Lefka Ori	1991	9035876
Sophoklis Venizelos	1990	8916607»

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

1. Le 28 novembre 2002, la Commission a présenté au Conseil une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles à usage maritime.
2. Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture au cours de sa session plénière du 2 au 5 juin 2003.
3. Le Comité économique et social a rendu son avis le 14 mai 2003.
4. Le 20 janvier 2003, le Comité des régions a annoncé son intention de ne pas rendre d'avis.
5. Le 1^{er} août 2003, la Commission a adopté une proposition modifiée.
6. Le 9 décembre 2004, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251, paragraphe 2, du traité.

II. OBJECTIF

Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la directive 1999/32/CE ont pour objet d'en étendre le champ d'application à tous les types de combustibles liquides dérivés du pétrole utilisés à bord de navires et de limiter la teneur en soufre des combustibles à usage maritime utilisés par les navires dans certaines régions de l'Union européenne.

L'objectif, tel qu'exposé dans la stratégie parallèle de l'Union européenne visant une réduction des émissions atmosphériques des navires de mer, est de réduire les émissions de dioxyde de soufre et de particules des navires. La proposition vise la mise en place des zones de contrôle des émissions de dioxyde de soufre, déjà désignées par l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'annexe VI de sa convention MARPOL sur la pollution atmosphérique. La proposition modifie les dispositions de la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles à usage maritime, de la façon suivante:

- limiter à 1,5 % la teneur en soufre des combustibles à usage maritime utilisés par tous les navires de mer navigant dans la mer Baltique, en mer du Nord et dans la Manche, conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL, afin de réduire l'effet des émissions des navires sur le phénomène d'acidification touchant le nord de l'Europe,
- limiter à 1,5 % la teneur en soufre des combustibles à usage maritime utilisés par les navires à passagers qui assurent des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté, afin d'améliorer la qualité de l'air, en particulier près des ports et des côtes, et de créer une demande suffisante pour garantir une offre de combustibles d'une teneur en soufre inférieure à 1,5 % dans toute l'Union européenne,
- modifier la disposition en vigueur relative aux gas-oils à usage maritime en demandant aux navires à quai et aux bateaux de navigation intérieure d'utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est de 0,1 % ou moins (à compter du 1^{er} janvier 2010), afin de réduire localement les émissions de SO₂ et de particules et d'améliorer la qualité de l'air au niveau local. Seize navires grecs font l'objet d'une dérogation jusqu'au 1^{er} janvier 2012,
- afin de garantir la disponibilité de combustibles conformes, interdire la vente de gas-oils à usage maritime (qualités DMA et DMX) dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % d'ici à 2010, en vue de supprimer la limitation actuelle de 0,2 % relative à la teneur en soufre des gas-oils à usage maritime des qualités DMB et DMC, et, par la suite, interdire la vente des combustibles dont la teneur en soufre est supérieure à 1,5 %.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

Le Parlement européen a adopté 36 amendements à la proposition de la Commission.

Le Conseil est d'avis que la position commune constitue un compromis équilibré:

- qui comporte un ensemble cohérent de dates d'entrée en vigueur des dispositions de la directive, tenant compte de l'entrée en vigueur, désormais imminente, de l'annexe VI de la convention MARPOL (mai 2005),
- qui ne contient aucune dérogation contraire à l'entrée en vigueur de l'annexe VI de convention MARPOL et à la création de ZCE-SOx,
- dans lequel les problèmes techniques et pratiques posés par les nouvelles exigences imposées aux navires à quai sont pris en considération d'une manière raisonnable, y compris la dérogation spécifique provisoire demandée par la Grèce pour certains transbordeurs rouliers.

L'annexe VI de la convention MARPOL entrera en vigueur au niveau international un an après sa ratification par au moins 15 États dont les flottes marchandes représentent au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce. Au 15 octobre 2004, 17 pays dont les flottes représentent plus de 50 % du tonnage mondial avaient ratifié cette annexe (Suède, Norvège, Singapour, Bahamas, Îles Marshall, Liberia, Danemark, Allemagne, Vanuatu, Panama, Grèce, Bangladesh, Espagne, Barbade, Samoa, Azerbaïdjan et Royaume-Uni). Samoa est le quinzième État à avoir ratifié l'annexe VI de la convention MARPOL, le 19 mai 2004, ouvrant la voie à une entrée en vigueur de l'annexe VI dès le 19 mai 2005 et de la règle 14 (ZCE-Sox de la mer Baltique) le 19 mai 2006. Six États membres de l'Union européenne (Allemagne, Danemark, Espagne, Grèce, Royaume-Uni, Suède) ont déjà ratifié la convention MARPOL et quatre autres (Chypre, Finlande, Pays-Bas, Pologne) ont entamé la dernière phase de la ratification, attendue cette année.

La position commune est conforme aux positions adoptées par la Commission et le Parlement européen en ce qui concerne l'objectif d'étendre le champ d'application de la directive 1999/32/CE à tous les combustibles liquides dérivés du pétrole utilisés à bord de bateaux navigant dans les eaux des États membres.

Le Conseil:

- a) a introduit tout ou partie de 21 amendements dans la position commune ou en a repris la teneur:

Amendement 1: l'esprit de cet amendement est repris dans le considérant 4.

Amendement 3: l'esprit de cet amendement est repris dans le considérant 5.

Amendement 4: l'esprit de cet amendement est repris dans le considérant 4.

Amendement 5: l'esprit de cet amendement est repris dans le considérant 6.

Amendement 6: l'esprit de cet amendement se retrouve dans les considérants 6 et 17.

Amendement 7: repris intégralement dans le considérant 7.

Amendement 8: l'esprit de cet amendement est repris dans le considérant 10.

Amendement 40: d'après les règles générales relatives à la qualité rédactionnelle de la législation communautaire, le considérant a pour but de motiver de façon concise les dispositions essentielles du dispositif et ne comporte pas de dispositions de caractère normatif ou de vœux politiques; toutefois, l'esprit de cet amendement se retrouve dans le considérant 12.

Amendement 18: l'objectif de cet amendement est repris à l'article 1^{er}, paragraphe 1, point d).

- Amendement 30: il est fait référence à l'esprit de cet amendement dans le considérant 19.
- Amendement 38: la définition donnée dans le nouvel article 2, point 3 (*undecies*), se conforme à l'esprit de cet amendement.
- Amendement 39: la définition donnée dans le nouvel article 2, point 3 (*duodecies*), montre l'objectif de cet amendement d'une façon plus détaillée et spécifique.
- Amendement 10: cet amendement est repris dans le nouvel article 4 et dans les modifications qui suivent concernant le calendrier.
- Amendement 23: cet amendement est évoqué dans le nouvel article 4 *ter*, qui reporte la mise en œuvre à 2010 pour tous les types de navires.
- Amendement 43: cet amendement est intégralement évoqué dans le nouvel article 4 *quater*.
- Amendement 27: cet amendement se retrouve dans le nouveau texte de l'article 6, dont le libellé a été clarifié afin d'éviter toute difficulté technique lors de l'application.
- Amendement 29: l'esprit de cet amendement est respecté dans le considérant 10 et est également évoqué dans l'article 11 de la directive 1999/32/CE.
- Amendement 31: ce problème est résolu par l'utilisation de l'expression «combustibles liquides».
- Amendement 32: l'esprit de cet amendement se retrouve dans les considérants 4 et 6 et dans le nouvel article 7, paragraphe 2.
- Amendement 33: accepté.
- Amendement 44: l'esprit de cet amendement se retrouve dans le nouvel article 7;
- b) n'a pas repris 15 amendements (2, 4, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 28, 41, 42, 24, 25, 26, 37) dans la position commune:
- Amendement 2: cet amendement n'a pu être repris car il n'a pas été jugé pertinent.
- Amendement 14: cet amendement n'a pu être repris, le paragraphe auquel il se rapporte ayant été supprimé.
- Amendements 15, 16, 17: ces amendements n'ont pu être repris. Toutefois, l'esprit de ces amendements se retrouve dans le nouvel article 4 *bis*, paragraphe 2, qui vise à avancer la date d'entrée en vigueur à mai 2006, afin de faire coïncider cette dernière avec celle de l'annexe 6 de la convention MARPOL.
- Amendements 21 et 22: n'ont pu être repris.
- Amendement 28: n'a pu être repris.
- Amendements 41 et 42: n'ont pu être acceptés, le Conseil ayant estimé qu'il était prématuré d'anticiper de futures dispositions législatives (une éventuelle deuxième phase), qui dépendront de l'évaluation de l'application des modifications apportées à ce stade. Toutefois, le nouvel article 7, paragraphe 2, admet la nécessité d'apporter de nouvelles améliorations à l'avenir.
- Amendement 24: n'a pu être repris.
- Amendement 25: n'a pu être repris parce que jugé excessif.
- Amendement 26: n'a pu être accepté, l'amendement 42 ayant été rejeté [nouvel article 4 *bis*, point a)].
- Amendement 37: n'a pu être repris, le Conseil ayant estimé qu'un délai de douze mois serait nécessaire pour la transposition;
- c) Le Conseil a introduit le nouvel article 4 *bis*, paragraphes 3 et 4, dans le but d'éclaircir les questions liées à l'application des différentes dispositions de la directive.

IV. CONCLUSION

Même s'il est dans l'impossibilité d'accepter tous les amendements adoptés par le Parlement européen, le Conseil estime que la position commune répond en grande partie aux préoccupations du Parlement et est conforme à la proposition modifiée de la Commission, puisqu'elle réduit considérablement les émissions de dioxyde de soufre au sein de l'Union européenne, afin de bénéficier au maximum aux ports et aux zones côtières à forte densité de population ainsi qu'aux écosystèmes sensibles à l'acidité.

Cet exercice encourage les États membres de l'Union européenne à faire davantage au niveau international pour améliorer les normes environnementales applicables aux navires, et notamment en ratifiant et en renforçant l'annexe VI de la convention MARPOL.
