

# Journal officiel

## de l'Union européenne

# L 102

Édition  
de langue française

## Législation

49<sup>e</sup> année  
11 avril 2006

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

★ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil <sup>(1)</sup> .....	1
Déclaration .....	14
★ Directive 2006/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 concernant la gestion des déchets de l'industrie extractive et modifiant la directive 2004/35/CE .....	15
Déclaration du Parlement européen, du Conseil et de la Commission .....	34
★ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil <sup>(1)</sup> .....	35
Déclarations .....	44

2

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

# FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

## I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

**RÈGLEMENT (CE) N° 561/2006 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du 15 mars 2006**

**relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil**

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

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

considérant ce qui suit:

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

(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 <sup>(4)</sup> visait à harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur du transport routier, et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Les progrès réalisés dans ces domaines devraient être préservés et étendus.

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

(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 <sup>(5)</sup> impose aux États membres d'adopter des mesures limitant la durée maximale hebdomadaire du travail des travailleurs mobiles.

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(2)</sup>,

(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.

après consultation du Comité des régions,

(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 autorités chargées de leur application.

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup> au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 8 décembre 2005,

<sup>(1)</sup> JO C 51 E du 26.2.2002, p. 234.

<sup>(2)</sup> JO C 221 du 17.9.2002, p. 19.

<sup>(3)</sup> 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 (JO C 63 E du 15.3.2005, p. 11) et position du Parlement européen du 13 avril 2005 (JO C 33 E du 9.2.2006, p. 425). Résolution législative du Parlement européen du 2 février 2006 et décision du Conseil du 2 février 2006.

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

<sup>(5)</sup> JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

- (5) Les mesures prévues par le 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) L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route du 1<sup>er</sup> juillet 1970 (ci-après «l'AETR»), tel que modifié, devrait 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 contractante 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 contractantes à l'accord sur l'Espace économique européen, que la partie traversant le territoire d'un tel pays. Il est essentiel de modifier l'AETR le plus tôt possible, idéalement dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, afin de mettre ses dispositions en conformité avec le présent règlement.
- (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. En outre, il convient de viser à garantir une interprétation et une application uniformes du présent règlement par les autorités de contrôle nationales. 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 temps de repos de la journée en cours et des vingt-huit jours précédents ont été correctement respectés.
- (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 le prévoient le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route<sup>(1)</sup> et le présent règlement. En outre, par l'intermédiaire d'un 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 maximum 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 qu'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 temps de repos et les pauses commencés dans d'autres États membres ou dans des pays tiers soient pris en compte et qu'il soit établi si les règles pertinentes ont été entièrement et correctement respectées.

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

- (20) Le principe de la responsabilité des entreprises de transport devrait s'étendre 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 km. Ces règles devraient assurer une protection adéquate en ce qui concerne la durée de conduite permise et les pauses et temps de repos obligatoires.
- (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 d'un 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, pauses et temps 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 <sup>(1)</sup>.
- (30) Comme la directive 2003/59/CE <sup>(2)</sup> contient des dispositions relatives à l'âge minimal des conducteurs, qui doivent être transposées avant 2009, le présent règlement ne doit contenir que des dispositions transitoires en ce qui concerne l'âge minimal des équipages.
- (31) 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 temps de repos lors des contrôles routiers.
- (32) 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.
- (33) L'introduction, conformément au règlement (CE) n° 2135/98, d'un dispositif d'enregistrement permettant l'enregistrement électronique des activités du chauffeur sur sa carte de conducteur pendant une période de 28 jours et des activités du véhicule pendant une période de 365 jours permettra à l'avenir des contrôles routiers plus rapides et plus complets.
- (34) En ce qui concerne les contrôles routiers, la directive 88/599/CEE <sup>(3)</sup> ne prévoit rien d'autre que le contrôle des durées de conduite journalières, des temps de repos journaliers ainsi que des pauses. Avec l'introduction de l'appareil numérique d'enregistrement, les données du conducteur et du véhicule seront stockées électroniquement et pourront être évaluées électroniquement sur place. Cela devrait permettre, dans le temps, un contrôle simple pendant les temps de repos journaliers normaux et réduits, les temps de repos hebdomadaires normaux et réduits et le repos compensatoire.

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> 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 modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (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).

<sup>(3)</sup> 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).

- (35) L'expérience indique que les dispositions du présent règlement et, en particulier, celles relatives à la durée maximale de conduite prescrite pour une durée de deux semaines ne sont respectées que si des contrôles routiers efficaces et effectifs de la période complète sont effectués.
- (36) L'application des dispositions légales en ce qui concerne le tachygraphe numérique devrait être conforme au présent règlement, afin d'obtenir une efficacité optimale en matière de contrôle et d'application de certaines dispositions de la législation sociale du transport par route.
- (37) 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 la masse maximale autorisée 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; ou
- b) entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

3. L'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;
- 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.

Les dispositions de l'AETR devraient être alignées sur celles du présent règlement, de telle sorte que les dispositions principales du présent règlement s'appliquent, par le biais de l'AETR, à ces véhicules pour toute partie du trajet effectuée à l'intérieur de la Communauté.

#### 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 50 km;
- b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;
- c) véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de 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, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, 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 km 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'une masse maximale autorisée 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 dans le cadre de son service 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, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;
- f) «repos»: toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps;
- g) «temps de repos journalier»: la partie d'une journée pendant laquelle un 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 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 d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;
- h) «temps de repos hebdomadaire»: une période hebdomadaire pendant laquelle un 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 d'au moins quarante-cinq heures;
  - «temps de repos hebdomadaire réduit»: toute période 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 00 heures et dimanche 24 heures;
- j) «durée de conduite»: durée de l'activité de conduite enregistrée:
- automatiquement ou semi-automatiquement par l'appareil de contrôle défini à l'annexe I et à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85; ou
  - manuellement comme exigé par l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85;
- k) «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;
- l) «durée de conduite hebdomadaire»: la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;
- m) «masse maximale autorisée»: la masse maximale admissible d'un véhicule en ordre de marche, charge utile comprise;
- n) «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 <sup>(1)</sup>;
- o) «conduite en équipage»: la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise 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 deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de 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;

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

- p) «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;
- q) «période 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 et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

## 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 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 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 durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers.

5. Un conducteur enregistré 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 enregistré 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.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

#### 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 une période de repos équivalente prise 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 repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

8. Si un conducteur en fait le choix, 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. Pendant ce temps de repos journalier normal, le conducteur dispose d'une couchette.

2. Tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette.

3. Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme une autre tâche.

### CHAPITRE III

#### RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT

##### 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 une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.

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 principaux, 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 qu'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 Chapitre I, 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. Ce faisant, les États membres tiennent compte des conventions collectives ou autres accords entre partenaires sociaux pertinents. 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<sup>er</sup>, chaque État membre peut accorder des dérogations aux articles 5 à 9 et subordonner ces dérogations à des conditions particulières sur son territoire ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, 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 km 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 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
- d) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:
  - par des prestataires du service universel tels 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 <sup>(1)</sup> pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou
  - pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

- 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 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, 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, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
- 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;
- p) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 50 km.

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

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<sup>er</sup> 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 cinq habitants au 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 km.

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 au 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<sup>er</sup>, 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 jours précédents; ces données sont mises à jour à intervalles réguliers dont la durée n'excède pas un 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 établi par la décision 93/173/CEE (<sup>1</sup>), 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. Ces informations parviennent à la Commission au plus tard le 30 septembre de l'année suivant l'expiration de la période de deux ans concernée.

3. Le rapport renseigne également sur l'usage qui a été fait des dérogations prévues par l'article 13.

4. 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.

(<sup>1</sup>) JO L 72 du 25.3.1993, p. 33.

*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, second 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, lorsqu'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<sup>er</sup> 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.

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*

Afin de répondre aux cas où un État membre estime qu'une infraction au présent règlement a été commise, qui est manifestement de nature à compromettre la sécurité routière, il peut habiliter l'autorité compétente 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. Le cas échéant, 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. La Commission élabore en conformité avec la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2, 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 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.

4. La Commission facilite le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application qui sont faites au niveau national du présent règlement par le biais du comité visé à l'article 24, paragraphe 1.

*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 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 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° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil (\*) s'appliquent.

(\*) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1»;

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 du règlement (CE) n° 561/2006. Les véhicules visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 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° 561/2006, ont

jusqu'au 31 décembre 2007 pour se conformer à cette obligation.

2. Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) n° 561/2006.

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14 du règlement (CE) n° 561/2006.»

- 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 présentés ou remis 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:

- a) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette sortie imprimée:
  - i) les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;
  - ii) les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d);
- b) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.»;



- 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:

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

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

- 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, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) n° 561/2006.

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

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

- i) la carte de conducteur dont il est titulaire;
- ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) n° 561/2006; 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<sup>er</sup> 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° 561/2006 en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document probant témoignant du non-respect de dispositions telles que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3.»

#### Article 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) À partir du vingtième jour suivant le jour de la publication du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 concernant 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 (\*), 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.

(\*) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1»;

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 vingtième jour suivant le jour de la publication du règlement (CE) n° 561/2006.»

*Article 28*

Le règlement (CEE) n° 3820/85 est abrogé et remplacé par le présent règlement.

Toutefois, les paragraphes 1, 2 et 4 de l'article 5 du règlement (CEE) n° 3820/85 continuent de s'appliquer jusqu'aux dates fixées à l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2003/59/CE.

*Article 29*

Le présent règlement entre en vigueur le 11 avril 2007, à l'exception de l'article 10, paragraphe 5, de l'article 26, paragraphes 3 et 4, et de l'article 27, qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2006.

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

Fait à Strasbourg, le 15 mars 2006.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

J. BORRELL FONTELLES

*Par le Conseil*

*Le président*

H. WINKLER

---

**DÉCLARATION**

La Commission et les États membres mettent tout en œuvre pour veiller à ce que, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, les dispositions de l'AETR soient alignées sur celles du présent règlement. Si cela n'a pas été effectué dans ce délai, la Commission propose des mesures appropriées pour remédier à la situation.

---

**DIRECTIVE 2006/21/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 15 mars 2006****concernant la gestion des déchets de l'industrie extractive et modifiant la directive 2004/35/CE**

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,

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

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 8 décembre 2005,

considérant ce qui suit:

(1) La réglementation de la gestion des déchets provenant de l'industrie extractive constitue l'une des actions prioritaires prévues par la communication de la Commission intitulée «La sécurité des activités minières: étude de suivi des récents accidents miniers». Cette action vise à compléter les initiatives entreprises en vertu de la directive 2003/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2003 modifiant la directive 96/82/CE du Conseil concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses <sup>(4)</sup>, ainsi que l'élaboration d'un document sur les meilleures techniques disponibles en matière de gestion des stériles et des résidus miniers élaboré en vertu de la directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> OJ C 80, 30.3.2004, p. 35.

<sup>(2)</sup> OJ C 109, 30.4.2004, p. 33.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 31 mars 2004 (JO C 103 E du 29.4.2004, p. 451), position commune du Conseil du 12 avril 2005 (JO C 172 E du 12.7.2005, p. 1) et position du Parlement européen du 6 septembre 2005 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 18 janvier 2006 et décision du Conseil du 30 janvier 2006.

<sup>(4)</sup> JO L 345 du 31.12.2003, p. 97.

<sup>(5)</sup> JO L 257 du 10.10.1996, p. 26. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 166/2006 du Parlement européen et du Conseil (JO L 33 du 4.2.2006, p. 1).

(2) Dans sa résolution <sup>(6)</sup> du 5 juillet 2001 portant sur la communication de la Commission précitée, le Parlement européen soutient fermement la nécessité d'une directive sur les déchets des industries extractives.

(3) Aux termes de la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement <sup>(7)</sup>, il convient de réduire le niveau de danger des déchets encore produits et de veiller à ce qu'ils présentent des risques aussi faibles que possible, d'accorder la priorité à la valorisation des déchets, et notamment à leur recyclage, de réduire au minimum la quantité de déchets à éliminer, de les mettre en décharge en toute sécurité et de les traiter le plus près possible de leur site de production, pour autant que l'efficacité des opérations de traitement n'en soit pas diminuée. En ce qui concerne les accidents et les catastrophes naturelles, la décision n° 1600/2002/CE préconise également, parmi les actions prioritaires, l'adoption de mesures visant à prévenir les accidents majeurs, notamment ceux liés aux activités d'extraction, ainsi que de mesures portant sur les déchets d'extraction. La décision n° 1600/2002/CE cite également parmi les actions prioritaires la promotion de la gestion durable des industries extractives en vue de réduire leur incidence sur l'environnement.

(4) Conformément aux objectifs de la politique communautaire en matière d'environnement, il est nécessaire de fixer des prescriptions minimales afin de prévenir ou de réduire autant que possible les effets néfastes, sur l'environnement ou sur la santé des personnes, de la gestion des déchets provenant des industries extractives, tels que les résidus (c'est-à-dire les déchets solides ou boueux subsistant après le traitement des minéraux par divers procédés), les stériles et les morts-terrains (c'est-à-dire les roches déplacées pour atteindre le gisement de minerai ou de minéraux, y compris au stade de la préproduction) et la couche arable (c'est-à-dire la couche supérieure du sol), pour autant qu'il s'agisse de déchets au sens de la directive 75/442/CEE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets <sup>(8)</sup>.

(5) Conformément au paragraphe 24 du plan de mise en œuvre adopté dans le cadre du sommet mondial des

<sup>(6)</sup> JO C 65 E du 14.3.2002, p. 382.

<sup>(7)</sup> JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

<sup>(8)</sup> JO L 194 du 25.7.1975, p. 39. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).



Nations unies de 2002 sur le développement durable, il est nécessaire de protéger le stock de ressources naturelles nécessaires au développement économique et social et de renverser la tendance actuelle à la dégradation des ressources naturelles, par une gestion durable et intégrée de leur stock.

- (6) La présente directive devrait par conséquent couvrir la gestion des déchets provenant des industries extractives implantées sur la terre ferme, c'est-à-dire des déchets résultant de la prospection, de l'extraction (y compris au stade de la préproduction), du traitement et du stockage de ressources minérales, ainsi que de l'exploitation de carrières. Cependant, cette gestion devrait refléter les principes et les priorités définis dans la directive 75/442/CEE qui, conformément à son article 2, paragraphe 1, point b), point ii), continue de s'appliquer à tous les aspects de la gestion des déchets des industries extractives non couverts par la présente directive.
- (7) En vue d'éviter les doubles emplois et des charges administratives disproportionnées, le champ d'application de la présente directive devrait se limiter aux opérations jugées indispensables à la réalisation de ses objectifs.
- (8) Les dispositions de la présente directive ne devraient donc pas s'appliquer aux flux de déchets qui, bien que produits au cours de l'extraction de minéraux ou d'opérations de traitement, ne sont pas directement liés à ces procédés, comme les déchets alimentaires, les huiles usées, les véhicules hors d'usage et les piles et accumulateurs usagés. La gestion de ces déchets devrait être soumise aux dispositions de la directive 75/442/CEE, de la directive 1999/31/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant la mise en décharge des déchets <sup>(1)</sup> ou de tout autre acte communautaire pertinent, comme c'est le cas pour les déchets produits sur un site de prospection, d'extraction ou de traitement et transportés vers un site qui n'est pas une installation de gestion de déchets au sens de la présente directive.
- (9) La présente directive ne devrait pas s'appliquer non plus aux déchets résultant de la prospection, de l'extraction et du traitement en mer de ressources minérales ou à l'injection d'eau et à la réinjection d'eau extraite, alors que les déchets inertes, les déchets de prospection non dangereux, la terre non polluée et les déchets résultant de l'extraction, du traitement et du stockage de tourbe devraient uniquement faire l'objet d'un nombre limité d'exigences du fait des risques plus faibles qu'ils représentent pour l'environnement. En ce qui concerne les déchets non inertes non dangereux, les États membres ont la possibilité d'assouplir certaines exigences ou de prévoir des dérogations. Néanmoins, ces exceptions ne devraient pas s'appliquer aux installations de gestion de déchets de catégorie A.
- (10) De plus, si la présente directive couvre la gestion des déchets des industries extractives susceptibles d'être radioactifs, elle ne devrait pas traiter des aspects spécifiques à la radioactivité, qui font l'objet du traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique (Euratom).
- (11) Afin de respecter les principes et priorités définis dans la directive 75/442/CEE, et notamment dans ses articles 3 et 4, les États membres devraient s'assurer que les exploitants des industries extractives prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir ou réduire autant que possible les effets négatifs, avérés ou potentiels, de la gestion des déchets des industries extractives sur l'environnement ou sur la santé des personnes.
- (12) Ces mesures devraient notamment se fonder sur la notion de meilleures techniques disponibles telles que définies dans la directive 96/61/CE, et il revient aux États membres, lorsque ces techniques sont appliquées, de décider de la manière dont il convient de tenir compte, selon les cas, des caractéristiques techniques de l'installation, de son implantation géographique et des conditions environnementales locales.
- (13) Les États membres devraient s'assurer que les exploitants du secteur élaborent des plans de gestion de déchets appropriés pour prévenir ou réduire au minimum, traiter, valoriser et éliminer les déchets d'extraction. Ces plans devraient être structurés de manière à permettre une planification adéquate des options en matière de gestion des déchets, afin de réduire au minimum la production de déchets et leur nocivité, et à encourager leur valorisation. En outre, les déchets des industries extractives devraient être caractérisés en ce qui concerne leur composition afin de garantir, dans la mesure du possible, que leur comportement sera prévisible.
- (14) Afin de réduire au minimum le risque d'accidents et de garantir un niveau élevé de protection pour l'environnement et la santé des personnes, les États membres devraient s'assurer que chaque exploitant d'une installation de gestion de déchets de catégorie A adopte et applique une politique de prévention des accidents majeurs dans le domaine des déchets. Les mesures préventives devraient englober la mise en place d'un système de gestion de la sécurité, l'établissement de plans d'urgence en cas d'accident et la diffusion d'informations sur la sécurité aux personnes susceptibles d'être concernées par un accident majeur. En cas d'accident, les exploitants devraient être invités à fournir aux autorités compétentes toutes les informations nécessaires pour remédier à des dommages environnementaux avérés ou potentiels. Ces dispositions particulières ne devraient pas s'appliquer aux installations de gestion de déchets des industries extractives qui relèvent du champ d'application de la directive 96/82/CE.

<sup>(1)</sup> JO L 182 du 16.7.1999, p. 1. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003.

- (15) Une installation de gestion de déchets ne devrait pas être classée dans la catégorie A sur la seule base des risques pour la protection de la sécurité ou de la santé des travailleurs des industries extractives, qui sont couverts par d'autres actes communautaires, et notamment par les directives 92/91/CEE <sup>(1)</sup> et 92/104/CEE <sup>(2)</sup>.
- (16) Compte tenu de la spécificité de la gestion des déchets des industries extractives, il est nécessaire d'instaurer des procédures spéciales de demande et d'octroi d'autorisation pour les installations recevant ces déchets. En outre, les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les autorités compétentes réexaminent périodiquement et, le cas échéant, mettent à jour les conditions d'autorisation.
- (17) Les États membres devraient veiller à ce que le public soit informé des demandes d'autorisation relatives aux installations de gestion de déchets et à ce que le public concerné soit consulté avant la délivrance d'une autorisation, conformément à la convention de l'UNECE sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement du 25 juin 1998 (convention d'Aarhus).
- (18) Il est nécessaire d'énoncer clairement les exigences auxquelles les installations de gestion de déchets des industries extractives devraient satisfaire en ce qui concerne leur lieu d'implantation, leur gestion, leur contrôle, leur fermeture, ainsi que les mesures de prévention et de protection à prendre contre toute atteinte à l'environnement à court comme à long terme et, plus particulièrement, contre la pollution des eaux souterraines par l'infiltration de lixiviats dans le sol.
- (19) Il est nécessaire de définir clairement les installations de gestion de déchets des industries extractives de catégorie A, en tenant compte des effets potentiels de la pollution due à leur exploitation ou à un accident entraînant le rejet de déchets.
- (20) Les déchets replacés dans les trous d'excavation à des fins de remise en état ou à des fins de construction liées au processus d'extraction des minéraux, telles que la création ou le maintien, dans les trous d'excavation, de voies d'accès pour des machines, de rampes de roulage, de cloisons, de merlons ou de bermes, doivent également être soumis à un certain nombre d'exigences afin de protéger les eaux superficielles et souterraines, d'assurer la stabilité des déchets et de garantir une surveillance appropriée après la cessation de ces opérations. En conséquence, ces déchets ne devraient pas être soumis aux exigences prévues par la présente directive, qui concernent exclusivement les «installations de gestion de déchets», sauf en ce qui concerne les exigences qui sont mentionnées dans la disposition particulière sur les trous d'excavation.
- (21) Afin de garantir la construction et l'entretien appropriés des installations de gestion de déchets des industries extractives, les États membres devraient prendre des mesures appropriées pour s'assurer que la conception, l'emplacement et la gestion des installations sont pris en charge par des personnes possédant les compétences techniques nécessaires. Il convient de s'assurer que la formation et les connaissances acquises par les exploitants et le personnel leur confèrent les compétences requises. En outre, les autorités compétentes devraient s'assurer que les exploitants prennent les mesures nécessaires en matière de construction et d'entretien d'une nouvelle installation de gestion de déchets, d'extension ou de modification d'une installation existante, y compris dans la phase de suivi après fermeture.
- (22) Il est nécessaire de définir des procédures de surveillance pendant l'exploitation et de suivi après fermeture des installations de gestion des déchets. Il serait opportun de prévoir une période de suivi après fermeture pour assurer la surveillance et le contrôle des installations de gestion de déchets de catégorie A, proportionnelle au risque représenté par chaque installation de gestion de déchets, comme l'exige la directive 1999/31/CE.
- (23) Il est nécessaire de définir quand et comment il convient de fermer une installation de gestion de déchets des industries extractives et de déterminer les obligations et les responsabilités de l'exploitant au cours de la période de suivi après fermeture.
- (24) Les États membres devraient demander aux exploitants des industries extractives de mettre en œuvre des mesures de contrôle et de gestion destinées à empêcher la pollution de l'eau et du sol et de déterminer les effets néfastes que leurs installations de gestion de déchets risquent d'avoir sur l'environnement ou sur la santé des personnes. Par ailleurs, afin de réduire au minimum la pollution de l'eau, le rejet de déchets dans les eaux réceptrices devrait être conforme à la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau <sup>(3)</sup>. En outre, compte tenu de ses effets nocifs et toxiques, la concentration en cyanure et en composés cyanurés des bassins de résidus de certaines industries extractives devrait être abaissée à des niveaux aussi bas que possible au moyen des meilleures techniques disponibles. Des seuils de concentration maximaux devraient être fixés en conséquence et, en tout état de cause, conformément aux exigences particulières prévues par la présente directive, afin d'éviter de tels effets.

<sup>(1)</sup> Directive 92/91/CEE du Conseil du 3 novembre 1992 concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs des industries extractives par forage (onzième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE) (JO L 348 du 28.11.1992, p. 9).

<sup>(2)</sup> Directive 92/104/CEE du Conseil du 3 décembre 1992 concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs des industries extractives à ciel ouvert ou souterraines (douzième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE) (JO L 404 du 31.12.1992, p. 10).

(25) L'exploitant d'une installation de gestion de déchets des industries extractives devrait être invité à constituer une provision sous forme d'une garantie financière ou équivalente, conformément aux procédures à définir par les États membres, afin de garantir que l'ensemble des obligations découlant de l'autorisation d'exploitation, y compris celles liées à la fermeture et au suivi après

<sup>(3)</sup> JO L 327 du 22.12.2000, p. 1. Directive modifiée par la décision n° 2455/2001/CE (JO L 331 du 15.12.2001, p. 1).

- fermeture de l'installation de gestion de déchets, seront respectées. Le montant de la garantie financière devrait être suffisant pour couvrir le coût de remise en état du terrain ayant subi des dommages dus à l'installation de gestion de déchets, y compris l'installation elle-même, comme indiqué dans le plan de gestion des déchets préparé en vertu de l'article 5 et requis pour l'autorisation de l'article 7, par une tierce partie adéquatement qualifiée et indépendante. Il est également nécessaire que cette garantie soit fournie avant le début des opérations de dépôt dans l'installation de gestion de déchets, et elle doit être actualisée de manière périodique. Par ailleurs, conformément au principe du pollueur-payeur et à la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux <sup>(1)</sup>, il est important de préciser que l'exploitant d'une installation de gestion de déchets des industries extractives doit disposer d'une assurance de responsabilité civile appropriée couvrant les dommages environnementaux entraînés par ses activités ou les risques imminents de tels dommages.
- (26) En ce qui concerne l'exploitation d'installations de gestion de déchets des industries extractives risquant d'engendrer une pollution transfrontalière importante et des risques pour la santé humaine sur le territoire d'un autre État membre, il convient de mettre en place une procédure commune afin de faciliter la consultation entre pays voisins. Cette mesure devrait viser à garantir un échange d'informations approprié entre les autorités et à faire en sorte que le public soit dûment informé de l'existence de toute installation de gestion de déchets susceptible d'avoir des effets négatifs sur l'environnement de cet autre État membre.
- (27) Il est nécessaire que les États membres veillent à ce que les autorités compétentes mettent en place un système d'inspection efficace ou d'autres mesures de contrôle équivalentes des installations de gestion de déchets des industries extractives. Sans préjudice des obligations incombant à l'exploitant en vertu de l'autorisation, une inspection devrait être effectuée avant le début des opérations de dépôt afin de vérifier que les conditions d'autorisation ont été respectées. Les États membres devraient par ailleurs s'assurer que les exploitants et leurs successeurs tiennent des registres à jour sur ces installations de gestion de déchets et que les exploitants transmettent à leurs successeurs des informations sur l'état de l'installation de gestion de déchets et sur les opérations qui y sont effectuées.
- (28) Les États membres devraient envoyer des rapports réguliers à la Commission sur la mise en œuvre de la présente directive, y compris des informations sur les accidents ou les accidents évités de justesse. La Commission devrait élaborer un compte rendu destiné au Parlement européen et au Conseil sur la base de ces rapports.
- (29) Les États membres devraient définir le régime de sanctions applicables en cas d'infraction à la présente directive et veiller à leur application. Les sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (30) Il est nécessaire que les États membres veillent à ce qu'un inventaire des installations de gestion de déchets fermées, y compris celles abandonnées, situées sur leur territoire soit dressé afin d'identifier celles ayant des incidences graves sur l'environnement ou risquant, à court ou à moyen terme, de constituer une menace sérieuse pour la santé humaine ou l'environnement. Ces inventaires devraient fournir la base d'un programme de mesures approprié.
- (31) La Commission devrait garantir un échange approprié d'informations scientifiques et techniques sur la manière de réaliser, au niveau des États membres, un inventaire des installations de gestion des déchets fermées et sur l'élaboration de méthodes destinées à aider les États membres à respecter la présente directive lors de la remise en état d'installations fermées. Il convient par ailleurs de garantir un échange d'informations sur les meilleures techniques disponibles tant à l'intérieur des États membres qu'entre ceux-ci.
- (32) Pour une application cohérente de l'article 6 du traité, les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la mise en œuvre des politiques et des actions de la Communauté afin de promouvoir le développement durable.
- (33) La présente directive pourrait être un instrument utile à prendre en considération lorsqu'on vérifie que les projets qui reçoivent un financement communautaire dans le contexte de l'aide au développement comportent les mesures nécessaires pour prévenir ou réduire autant que possible les éventuels effets négatifs sur l'environnement. Une telle approche est cohérente avec l'article 6 du traité, en particulier en ce qui concerne l'intégration des critères de protection de l'environnement dans la politique de la Communauté en matière de coopération au développement.
- (34) L'objectif de la présente directive, qui consiste à améliorer la gestion des déchets des industries extractives, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par l'action isolée des États membres, étant donné qu'une mauvaise gestion de ces déchets peut entraîner une pollution transfrontalière. Le principe du pollueur-payeur prévoit notamment qu'il faut tenir compte des dommages causés à l'environnement par les déchets des industries extractives. Une application non homogène de ce principe par les États membres peut entraîner des disparités considérables au niveau de la charge financière pesant sur les opérateurs économiques. En outre, l'existence de politiques nationales divergentes en matière de gestion des déchets des industries extractives ne permet pas de remplir l'objectif visant à garantir une gestion sûre et responsable a minima de ces déchets et à optimiser leur valorisation dans la Communauté. En conséquence, étant donné que l'objectif de la présente directive, du fait de sa portée et de ses effets, peut 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.

<sup>(1)</sup> JO L 143 du 30.4.2004, p. 56.

- (35) 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 <sup>(1)</sup>.
- (36) Il convient de réglementer l'exploitation des installations de gestion de déchets existant au moment de la transposition de la présente directive, afin de prendre dans les délais requis les mesures destinées à les adapter aux exigences de la présente directive.
- (37) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» <sup>(2)</sup>, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Objet**

La présente directive prévoit des mesures, des procédures et des orientations destinées à prévenir ou à réduire autant que possible les effets néfastes sur l'environnement, en particulier sur l'eau, l'air, le sol, la faune et la flore et les paysages, ainsi que les risques pour la santé humaine résultant de la gestion des déchets des industries extractives.

*Article 2*

**Champ d'application**

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3, la présente directive s'applique à la gestion des déchets résultant de la prospection, de l'extraction, du traitement et du stockage de ressources minérales, ainsi que de l'exploitation de carrières, ci-après dénommés «déchets d'extraction».
2. Les déchets suivants sont exclus du champ d'application de la présente directive:
  - a) les déchets provenant de la prospection, de l'extraction, du traitement de ressources minérales et de l'exploitation de carrières, mais qui ne résultent pas directement de ces opérations;
  - b) les déchets résultant de la prospection, de l'extraction et du traitement en mer de ressources minérales;
  - c) l'injection d'eau et la réinjection d'eau souterraine pompée telles qu'elles sont définies à l'article 11, paragraphe 3, point j), premier et deuxième tirets, de la directive 2000/60/CE, dans la mesure où elles sont autorisées par ledit article.

3. Les déchets inertes et les terres non polluées provenant de la prospection, de l'extraction, du traitement et du stockage de ressources minérales et de l'exploitation de carrières, ainsi que les déchets provenant de l'extraction, du traitement et du stockage de tourbe ne sont pas soumis aux dispositions des articles 7 et 8, de l'article 11, paragraphes 1 et 3, de l'article 12, de l'article 13, paragraphe 6, et des articles 14 et 16, à moins qu'ils ne soient déposés dans une installation de gestion de déchets de catégorie A.

L'autorité compétente peut assouplir les exigences en ce qui concerne le dépôt de déchets non dangereux provenant de la prospection de ressources minérales ou prévoir qu'il peut y être dérogé, à l'exception de la prospection de pétrole et d'évaporites autres que le gypse et l'anhydrite, ainsi que le dépôt de terres non polluées et de déchets provenant de l'extraction, du traitement et du stockage de tourbe, pour autant qu'elle soit assurée que les dispositions de l'article 4 sont respectées.

Les États membres peuvent assouplir les exigences prévues à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 12, paragraphes 5 et 6, à l'article 13, paragraphe 6, et aux articles 14 et 16, en ce qui concerne les déchets non inertes et non dangereux, ou prévoir qu'il peut y être dérogé, à moins qu'ils ne soient déposés dans une installation de gestion de déchets de catégorie A.

4. Sans préjudice d'une autre législation communautaire, les déchets entrant dans le champ d'application de la présente directive ne relèvent pas de la directive 1999/31/CE.

*Article 3*

**Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «déchets», la définition qui en est donnée à l'article 1<sup>er</sup>, point a), de la directive 75/442/CEE;
- 2) «déchets dangereux», la définition qui en est donnée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de la directive 91/689/CEE du Conseil du 12 décembre 1991 relative aux déchets dangereux <sup>(3)</sup>;
- 3) «déchets inertes», les déchets qui ne subissent aucune modification physique, chimique ou biologique importante. Les déchets inertes ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune autre réaction physique ou chimique, ne sont pas biodégradables et ne détériorent pas d'autres matières avec lesquelles ils entrent en contact, d'une manière susceptible d'entraîner une pollution de l'environnement ou de nuire à la santé humaine. La production totale de lixiviats et la teneur des déchets en polluants ainsi que l'écotoxicité des lixiviats doivent être négligeables et, en particulier, ne doivent pas porter atteinte à la qualité des eaux de surface et/ou des eaux souterraines;

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 377 du 31.12.1991, p. 20. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 66/2006.

- 4) «terre non polluée», terre extraite de la couche supérieure du sol au cours des activités d'extraction et qui n'est réputée polluée ni selon la législation nationale de l'État membre dans lequel le site se trouve, ni selon la législation communautaire;
- 5) «ressource minérale» ou «minéral», un dépôt naturel, dans la croûte terrestre, d'une substance organique ou inorganique telle que les combustibles énergétiques, les minerais de métaux, les minéraux industriels et les minéraux de construction, à l'exclusion de l'eau;
- 6) «industries extractives», l'ensemble des établissements et des entreprises pratiquant l'extraction de ressources minérales à ciel ouvert ou sous terre à des fins commerciales, y compris par forage, ou le traitement des matériaux extraits;
- 7) «en mer», la zone de la mer et des fonds marins qui s'étend à partir de la laisse de basse mer des marées ordinaires ou moyennes;
- 8) «traitement», un procédé mécanique, physique, biologique, thermique ou chimique, ou une combinaison de ces procédés, appliqué à des ressources minérales, en ce comprises celles provenant de l'exploitation de carrières, destiné à extraire le minéral des ressources minérales, en ce compris la modification de la taille, le triage, la séparation et le lessivage, ainsi que le traitement secondaire de déchets précédemment mis au rebut, mais à l'exclusion de la fusion, des procédés de fabrication thermiques (autres que la calcination de la pierre à chaux) et des procédés métallurgiques;
- 9) «résidus», les déchets solides ou boueux subsistant après le traitement des minéraux par des procédés de séparation (par exemple, concassage, broyage, criblage, flottation et autres techniques physico-chimiques) destinés à extraire les minéraux de valeur de la roche;
- 10) «terril», un site aménagé destiné au dépôt en surface des déchets solides;
- 11) «digue», un ouvrage d'art aménagé pour retenir ou confiner l'eau et/ou les déchets dans un bassin;
- 12) «bassin», un site naturel ou aménagé destiné à recevoir les déchets à grains fins, en principe des résidus, et des quantités variables d'eau libre issue du traitement des ressources minérales ainsi que de l'épuration et du recyclage des eaux de traitement;
- 13) «cyanure facilement libérable», du cyanure et des composés cyanurés dissous par un acide faible à un certain pH;
- 14) «lixiviat», tout liquide filtrant par percolation des déchets déposés et s'écoulant d'une installation de gestion de déchets ou contenu dans celle-ci, y compris les eaux de drainage polluées, et qui est susceptible de nuire à l'environnement s'il ne subit pas un traitement approprié;
- 15) «installation de gestion de déchets», un site choisi pour y accumuler ou déposer des déchets d'extraction solides, liquides, en solution ou en suspension, pendant les périodes suivantes:
- aucune période en ce qui concerne les installations de gestion de déchets de catégorie A et les installations pour déchets dangereux répertoriés dans le plan de gestion des déchets,
  - une période supérieure à six mois en ce qui concerne les installations pour les déchets dangereux produits inopinément,
  - une période supérieure à un an en ce qui concerne les installations pour les déchets non inertes non dangereux,
  - une période supérieure à trois ans en ce qui concerne les installations pour les terres non polluées, pour les déchets de prospection non dangereux, pour les déchets résultant de l'extraction, du traitement et du stockage de tourbe et pour les déchets inertes.
- Ces installations sont équipées d'une digue ou d'une structure de retenue, de confinement, ou de toute autre structure utile, et comprennent aussi, mais pas exclusivement, des terrils et des bassins, mais pas de trous d'excavation dans lesquels les déchets sont replacés, après l'extraction du minéral, à des fins de remise en état et de construction;
- 16) «accident majeur», un événement qui se produit sur le site au cours d'une opération impliquant la gestion de déchets d'extraction dans tout établissement couvert par la présente directive et qui entraîne un danger grave pour la santé humaine et/ou pour l'environnement, immédiatement ou à terme, sur le site ou en dehors du site;
- 17) «substance dangereuse», une substance, un mélange ou une préparation dangereuse au sens de la directive 67/548/CEE <sup>(1)</sup> ou de la directive 1999/45/CE <sup>(2)</sup>;
- 18) «meilleures techniques disponibles», la définition qui en est donnée à l'article 2, point 11), de la directive 96/61/CE;

<sup>(1)</sup> Directive 67/548/CEE du Conseil du 27 juin 1967 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses (JO L 196 du 16.8.1967, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/73/CE de la Commission (JO L 152 du 30.4.2004, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 1999/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mai 1999 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses (JO L 200 du 30.7.1999, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/8/CE de la Commission (JO L 19 du 24.1.2006, p. 12).

- 19) «eaux réceptrices», les eaux de surface, les eaux souterraines, les eaux de transition et les eaux côtières telles que définies respectivement à l'article 2, points 1), 2), 6) et 7), de la directive 2000/60/CE;
- 20) «remise en état», le traitement d'un terrain ayant subi des dommages dus à une installation de gestion de déchets en vue de remettre ce terrain dans un état satisfaisant, notamment en ce qui concerne la qualité du sol, la vie sauvage, les habitats naturels, les systèmes d'eau douce, le paysage et les possibilités d'affectation appropriées;
- 21) «prospection», la recherche de gisements de minéraux ayant une valeur économique, y compris l'échantillonnage, l'échantillonnage global, le forage et l'excavation, à l'exclusion de tous les travaux nécessaires à l'exploitation de ces gisements et de toutes les activités directement associées à une opération extractive existante;
- 22) «public», une ou plusieurs personnes physiques ou morales et, conformément à la législation ou aux pratiques nationales, les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes;
- 23) «public concerné», le public qui est touché ou qui risque d'être touché par les procédures décisionnelles en matière d'environnement visées aux articles 6 et 7 de la présente directive, ou qui a un intérêt à faire valoir dans ce cadre; aux fins de la présente définition, les organisations non gouvernementales qui œuvrent en faveur de la protection de l'environnement et qui remplissent les conditions pouvant être requises par le droit national sont réputées avoir un tel intérêt;
- 24) «exploitant», la personne physique ou morale responsable de la gestion des déchets d'extraction en vertu du droit national de l'État membre dans lequel la gestion des déchets est effectuée, y compris en ce qui concerne le stockage temporaire des déchets d'extraction ainsi que pendant la période d'exploitation de l'installation et après sa fermeture;
- 25) «détenteur de déchets», le producteur de déchets d'extraction ou la personne physique ou morale en possession de ces déchets;
- 26) «personne compétente», une personne physique qui a les compétences techniques et l'expérience nécessaires, au sens du droit national de l'État membre dans lequel cette personne exerce ses activités, pour remplir les obligations découlant de la présente directive;
- 27) «autorité compétente», l'autorité ou les autorités désignée(s) par un État membre pour remplir les obligations découlant de la présente directive;
- 28) «site», la totalité d'un terrain situé dans un endroit géographique précis et qui est géré par un exploitant;
- 29) «modification importante», une modification apportée à la structure ou à l'exploitation d'une installation de gestion de déchets qui, de l'avis de l'autorité compétente, est susceptible d'avoir des effets négatifs importants sur la santé humaine ou l'environnement.

## Article 4

**Exigences générales**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que les déchets d'extraction seront gérés sans mettre en danger la santé humaine et sans que soient utilisés des procédés ou des méthodes susceptibles de porter préjudice à l'environnement, et notamment sans créer de risque pour l'eau, l'air ou le sol, ni pour la faune et la flore, sans provoquer de nuisances sonores ou olfactives et sans porter atteinte aux paysages et aux sites présentant un intérêt particulier. Les États membres prennent également les mesures nécessaires pour interdire l'abandon, le rejet et le dépôt non contrôlé des déchets d'extraction.

2. Les États membres veillent à ce que l'exploitant prenne toutes les mesures nécessaires pour prévenir ou réduire autant que possible les effets néfastes sur l'environnement et la santé humaine résultant de la gestion de déchets d'extraction. Cela comprend la gestion de toute installation de gestion de déchets, y compris après sa fermeture, ainsi que la prévention des accidents majeurs mettant en cause cette installation et la limitation de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

3. Les mesures visées au paragraphe 2 doivent s'appuyer, entre autres, sur les meilleures techniques disponibles, sans prescrire l'emploi d'une technique ou d'une technologie spécifique, mais en tenant compte des caractéristiques techniques de l'installation de gestion des déchets, de sa localisation géographique et des conditions environnementales locales.

## Article 5

**Plan de gestion des déchets**

1. Les États membres veillent à ce que l'exploitant établisse, en tenant compte du principe de développement durable, un plan de gestion des déchets pour la réduction, le traitement, la valorisation et l'élimination des déchets d'extraction.

2. Les objectifs du plan de gestion des déchets sont les suivants:

- a) prévenir ou réduire la production de déchets et les effets nocifs qui en résultent, en particulier:
- i) en tenant compte de la gestion des déchets dès la phase de conception et lors du choix de la méthode d'extraction et de traitement des minéraux;
  - ii) en tenant compte des modifications que peuvent subir les déchets d'extraction du fait d'un accroissement de la superficie et de leur exposition aux conditions en surface;
  - iii) en envisageant de replacer les déchets d'extraction dans les trous d'excavation après l'extraction des minéraux, pour autant que cette opération soit techniquement et économiquement réalisable et écologiquement rationnelle conformément aux normes environnementales existant au niveau de la Communauté et, le cas échéant, aux exigences de la présente directive;

- iv) en envisageant de remettre la couche arable en place après la fermeture de l'installation de gestion de déchets ou, si cela n'est pas réalisable, de la réutiliser ailleurs;
- v) en envisageant d'utiliser des substances moins dangereuses pour traiter les ressources minérales;
- b) encourager la valorisation des déchets d'extraction en les recyclant, en les réutilisant ou en les valorisant, pour autant que ce soit écologiquement rationnel conformément aux normes environnementales existant au niveau de la Communauté et, le cas échéant, aux exigences de la présente directive;
- c) assurer l'élimination sûre à court et à long terme des déchets d'extraction, en particulier en tenant compte, durant la phase de conception, de la gestion pendant l'exploitation et après la fermeture de l'installation de gestion de déchets, et en choisissant une conception qui:
- i) requière un minimum et, si possible, à terme, pas de surveillance, de contrôle ni de gestion de l'installation de gestion de déchets fermée;
- ii) prévienne ou tout au moins réduise au minimum tout effet négatif à long terme imputable, par exemple, à la migration de polluants aquatiques ou atmosphériques à partir de l'installation de gestion de déchets; et
- iii) assure la stabilité géotechnique à long terme des digues ou des terrils s'élevant au-dessus de la surface du sol préexistante.
3. Le plan de gestion des déchets contient au moins les éléments suivants:
- a) le cas échéant, la classification proposée pour l'installation de gestion des déchets conformément aux critères établis à l'annexe III:
- lorsqu'une installation de gestion de déchets de catégorie A est requise, un document prouvant qu'une politique de prévention des accidents majeurs, qu'un système de gestion de la sécurité destiné à la mettre en œuvre et qu'un plan d'urgence interne seront mis en œuvre conformément à l'article 6, paragraphe 3;
- lorsque l'exploitant estime qu'une installation de gestion de déchets de catégorie A n'est pas requise, des informations suffisantes, y compris un recensement des risques d'accidents possibles, le justifiant;
- b) la caractérisation des déchets conformément à l'annexe II et une estimation des quantités totales de déchets d'extraction qui seront produites durant la période d'exploitation;
- c) la description de l'exploitation générant ces déchets et des traitements ultérieurs auxquels ils sont soumis;
- d) la description de la manière dont le dépôt de ces déchets peut affecter l'environnement et la santé humaine, ainsi que les mesures préventives qu'il convient de prendre pour réduire au minimum les incidences sur l'environnement pendant l'exploitation et après la fermeture, y compris les aspects visés à l'article 11, paragraphe 2, points a), b), d) et e);
- e) les procédures de contrôle et de surveillance proposées en application de l'article 10, le cas échéant, et de l'article 11, paragraphe 2, point c);
- f) le plan proposé en ce qui concerne la fermeture, y compris la remise en état, les procédures de suivi et de surveillance après fermeture telles qu'elles sont prévues à l'article 12;
- g) les mesures de prévention de la détérioration de la qualité de l'eau conformément à la directive 2000/60/CE et en vue de prévenir ou de réduire au minimum la pollution de l'air et du sol conformément à l'article 13;
- h) une étude de l'état du terrain susceptible de subir des dommages dus à l'installation de gestion de déchets.
- Le plan de gestion des déchets fournit suffisamment d'informations pour permettre à l'autorité compétente d'évaluer la capacité de l'exploitant à atteindre les objectifs du plan de gestion des déchets définis au paragraphe 2, ainsi que les obligations qui lui incombent en vertu de la présente directive. Le plan comporte en particulier une justification de la manière dont l'option et la méthode choisies conformément au paragraphe 2, point a) i), répondront aux objectifs du plan de gestion des déchets fixés au paragraphe 2, point a).
4. Le plan de gestion des déchets est réexaminé et/ou modifié tous les cinq ans, le cas échéant, en cas de modifications substantielles de l'exploitation de l'installation ou des déchets déposés. Toute modification doit être notifiée à l'autorité compétente.
5. Les plans établis en vertu d'une autre législation nationale ou communautaire et contenant les informations mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus peuvent être utilisés lorsque cela permet d'éviter une répétition inutile des informations et des travaux effectués par l'exploitant, à condition que toutes les exigences des paragraphes 1 à 4 soient remplies.
6. L'autorité compétente approuve le plan de gestion des déchets selon des modalités à arrêter par les États membres, et surveille sa mise en œuvre.

#### Article 6

#### Prévention des accidents majeurs et informations

1. Le présent article s'applique aux installations de gestion de déchets de catégorie A, à l'exception des installations relevant de la directive 96/82/CE.

2. Sans préjudice d'une autre législation communautaire, et notamment de la directive 92/91/CEE et de la directive 92/104/CEE, les États membres veillent à ce que les dangers d'accidents majeurs soient identifiés et que les mesures nécessaires soient prises au niveau de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien, de la fermeture et du suivi après fermeture de l'installation de gestion des déchets pour prévenir de tels accidents et limiter leurs conséquences néfastes pour la santé humaine et/ou l'environnement, y compris toute incidence transfrontalière.

3. Aux fins du paragraphe 2, chaque exploitant définit, avant le début de l'exploitation, une politique de prévention des accidents majeurs en ce qui concerne la gestion des déchets d'extraction, met en place un système de gestion de la sécurité afin de mettre ladite politique en œuvre, conformément aux dispositions du point 1 de l'annexe I, et met en œuvre un plan d'urgence interne précisant les mesures à prendre sur le site en cas d'accident.

Dans le cadre de cette politique, l'exploitant désigne notamment un responsable de la sécurité chargé de la mise en œuvre et du suivi périodique de la politique de prévention des accidents majeurs.

L'autorité compétente établit un plan d'urgence externe précisant les mesures à prendre en dehors du site en cas d'accident. Dans le cadre de la demande d'autorisation, l'exploitant fournit à l'autorité compétente les informations nécessaires pour que celle-ci puisse établir ce plan.

4. Les plans d'urgence visés au paragraphe 3 ont pour objectif de:

- a) contenir et maîtriser les accidents majeurs et autres incidents de façon à en réduire au minimum les effets, et notamment à limiter les dommages causés à la santé humaine et à l'environnement;
- b) mettre en œuvre les mesures nécessaires pour protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets d'accidents majeurs et d'autres incidents;
- c) communiquer les informations nécessaires au public et aux services ou aux autorités appropriés de la région;
- d) prévoir la remise en état, la restauration et l'épuration de l'environnement après un accident majeur.

Les États membres veillent à ce qu'en cas d'accident majeur, l'exploitant fournisse immédiatement à l'autorité compétente toutes les informations requises pour contribuer à réduire au minimum les conséquences pour la santé humaine et pour évaluer et réduire au minimum l'étendue, avérée ou potentielle, des dommages environnementaux.

5. Les États membres veillent à ce que le public concerné puisse participer en temps utile et de manière effective à la préparation ou à la révision du plan d'urgence externe, qui doit être établi en vertu du paragraphe 3. A cet effet, le public concerné est informé de toute proposition, et les informations

pertinentes sont rendues accessibles, notamment les informations sur le droit de participer au processus de décision et sur l'autorité compétente à laquelle les observations et les questions peuvent être adressées.

Les États membres veillent à ce que le public concerné soit habilité à faire part de ses observations dans un délai raisonnable et que, dans la décision concernant le plan d'urgence externe, il soit dûment tenu compte de ces observations.

6. Les États membres veillent à ce que les informations sur les mesures de sécurité et sur ce qu'il convient de faire en cas d'accident, comportant au moins les éléments mentionnés à la section 2 de l'annexe I, soient fournies gratuitement et automatiquement au public concerné.

Ces informations sont réexaminées tous les trois ans et, au besoin, mises à jour.

#### Article 7

### **Demande et délivrance des autorisations**

1. Aucune installation de gestion de déchets ne peut être exploitée sans autorisation délivrée par l'autorité compétente. L'autorisation contient les éléments mentionnés au paragraphe 2 du présent article et indique clairement la catégorie à laquelle appartient l'installation, conformément aux critères visés à l'article 9.

Sous réserve qu'il soit satisfait à l'ensemble des exigences du présent article, les autorisations délivrées en application d'une autre législation nationale ou communautaire peuvent être fusionnées en une autorisation unique, lorsqu'une telle formule permet d'éviter une répétition inutile d'informations et des travaux effectués par l'exploitant ou par l'autorité compétente. Les éléments indiqués au paragraphe 2 peuvent faire l'objet d'une autorisation unique ou de plusieurs autorisations, pour autant qu'il soit satisfait à l'ensemble des exigences du présent article.

2. La demande d'autorisation contient au moins les éléments suivants:

- a) l'identité de l'exploitant;
- b) le lieu d'implantation envisagé pour l'installation de gestion des déchets et les autres lieux possibles;
- c) le plan de gestion des déchets établi conformément à l'article 5;
- d) les dispositions prises, sous forme d'une garantie financière ou équivalente, conformément à l'article 14;
- e) les informations fournies par l'exploitant conformément à l'article 5 de la directive 85/337/CEE<sup>(1)</sup> si une évaluation des incidences sur l'environnement est requise au titre de cette directive.

(1) Directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 175 du 5.7.1985, p. 40). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 156 du 25.6.2003, p. 17).



3. L'autorité compétente délivre une autorisation uniquement si elle a l'assurance que:

- a) l'exploitant satisfait aux exigences pertinentes de la présente directive;
- b) la gestion des déchets n'entre pas directement en conflit ou n'interfère pas d'une autre manière avec la mise en œuvre du/des plan(s) de gestion des déchets visé(s) à l'article 7 de la directive 75/442/CEE.

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les autorités compétentes réexaminent périodiquement et, le cas échéant, mettent à jour les conditions d'autorisation:

- en cas de modifications importantes de l'exploitation de l'installation de gestion des déchets ou des déchets déposés;
- sur la base des résultats de la surveillance communiqués par l'exploitant en vertu de l'article 11, paragraphe 3, ou des inspections réalisées en vertu de l'article 17;
- à la lumière de l'échange d'informations sur une évolution majeure des meilleures techniques disponibles prévu à l'article 21, paragraphe 3.

5. Les informations figurant dans une autorisation délivrée en vertu du présent article sont communiquées aux autorités compétentes nationales et aux autorités communautaires chargées des statistiques, lorsque ces dernières en font la demande à des fins statistiques. Les informations sensibles d'ordre purement commercial, telles que celles portant sur les relations d'affaires et les éléments de coûts et le volume des réserves de minéraux ayant une valeur économique, ne sont pas rendues publiques.

#### Article 8

##### Participation du public

1. Les informations suivantes sont communiquées au public à un stade précoce de la procédure de délivrance d'une autorisation ou, au plus tard, dès que ces informations peuvent raisonnablement être fournies, par des avis au public ou par d'autres moyens appropriés, tels que les moyens de communication électroniques lorsqu'ils sont disponibles:

- a) la demande d'autorisation;
- b) le cas échéant, l'indication qu'une décision relative à une demande d'autorisation nécessite une consultation entre les États membres, conformément à l'article 16;
- c) les coordonnées des autorités compétentes pour prendre la décision, de celles auprès desquelles des informations pertinentes peuvent être obtenues, de celles auxquelles

des observations ou des questions peuvent être adressées, ainsi que des précisions sur les délais de transmission des observations ou des questions;

- d) la nature des décisions possibles;
- e) le cas échéant, des précisions concernant la proposition de mise à jour d'une autorisation ou des conditions d'autorisation;
- f) une indication de la date et du lieu où les informations pertinentes seront mises à la disposition du public ou des moyens par lesquels elles le seront;
- g) les modalités précises de la participation et de la consultation du public prévues au titre du paragraphe 7.

2. Les États membres veillent à ce que, dans des délais appropriés, soient mis à la disposition du public concerné:

- a) conformément à la législation nationale, les principaux rapports et avis transmis à l'autorité compétente au moment où le public est informé conformément au paragraphe 1;
- b) conformément à la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information environnementale <sup>(1)</sup>, les informations autres que celles visées au paragraphe 1 du présent article qui sont pertinentes pour la décision en vertu de l'article 7 de la présente directive et qui ne deviennent disponibles qu'après que le public a été informé conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Les États membres prennent les mesures appropriées pour veiller à ce que le public soit informé, conformément au paragraphe 1 du présent article, d'une demande de mise à jour des conditions d'autorisation, conformément à l'article 7, paragraphe 4.

4. Le public concerné est habilité à adresser des observations et des avis à l'autorité compétente avant qu'une décision ne soit prise.

5. Les résultats des consultations tenues en vertu du présent article sont dûment pris en compte lors de l'adoption d'une décision.

6. Lorsqu'une décision a été prise, l'autorité compétente informe le public concerné suivant les procédures appropriées et met à sa disposition les informations suivantes:

- a) le contenu de la décision, y compris une copie de l'autorisation;
- b) les motifs et les considérations sur lesquels la décision est fondée.

<sup>(1)</sup> JO L 41 du 14.2.2003, p. 26.

7. Les modalités précises de la participation du public au titre du présent article sont déterminées par les États membres afin de permettre au public concerné de se préparer et de participer effectivement.

#### Article 9

### Système de classification des installations de gestion de déchets

Aux fins de la présente directive, les autorités compétentes classent une installation de gestion de déchets dans la catégorie A conformément aux critères figurant à l'annexe III.

#### Article 10

### Trous d'excavation

1. Les États membres s'assurent que l'exploitant, lorsqu'il replace les déchets d'extraction dans les trous d'excavation à des fins de remise en état et de construction, qu'ils soient créés par une extraction en surface ou par une extraction souterraine, prend les mesures appropriées pour:

- 1) assurer la stabilité des déchets d'extraction, conformément, mutatis mutandis, à l'article 11, paragraphe 2;
  - 2) prévenir la pollution du sol, des eaux de surface et des eaux souterraines, conformément, mutatis mutandis, à l'article 13, paragraphes 1, 3 et 5;
  - 3) assurer la surveillance des déchets d'extraction et du trou d'excavation, conformément, mutatis mutandis, à l'article 12, paragraphes 4 et 5.
2. La directive 1999/31/CE continue de s'appliquer aux déchets autres que les déchets d'extraction utilisés pour combler les trous d'excavation.

#### Article 11

### Construction et gestion des installations de gestion de déchets

1. Les États membres prennent les mesures appropriées pour s'assurer que la gestion d'une installation de gestion de déchets soit confiée à une personne compétente et pour que le développement technique et la formation du personnel soient assurés.

2. L'autorité compétente s'assure que, au moment de la construction d'une nouvelle installation de gestion de déchets ou de la modification d'une installation existante, l'exploitant veille à ce que:

- a) l'installation soit implantée sur un site adéquat, notamment sur le plan des obligations communautaires ou nationales en ce qui concerne les zones protégées et les

conditions géologiques, hydrologiques, hydrogéologiques, sismiques et géotechniques, et qu'elle soit conçue de manière à remplir les conditions nécessaires, à court et à long terme, pour prévenir la pollution du sol, de l'air, des eaux souterraines ou des eaux de surface, compte tenu notamment des directives 76/464/CEE<sup>(1)</sup>, 80/68/CEE<sup>(2)</sup> et 2000/60/CE, pour assurer une collecte efficace des lixiviats et des eaux contaminés dans les conditions prévues par l'autorisation et pour réduire l'érosion due à l'eau ou au vent dans la mesure où cela est techniquement possible et économiquement viable;

- b) l'installation soit construite, gérée et entretenue de manière à assurer sa stabilité physique et à prévenir la pollution ou la contamination du sol, de l'air, des eaux de surface ou des eaux souterraines, à court et à long terme, ainsi qu'à limiter autant que possible les dégâts causés au paysage;
- c) les dispositions nécessaires aient été prises pour assurer la surveillance et l'inspection régulières de l'installation par des personnes compétentes et pour intervenir au cas où l'on relèverait des signes d'instabilité ou de contamination de l'eau ou du sol;
- d) les dispositions nécessaires aient été prises pour remettre le site en état et fermer l'installation;
- e) les dispositions nécessaires aient été prises pour le suivi après fermeture de l'installation de gestion de déchets.

Les rapports de surveillance et d'inspection mentionnés au point c) sont conservés, ainsi que les documents relatifs à l'autorisation, de manière à garantir le transfert approprié des informations, notamment en cas de changement d'exploitant.

3. L'exploitant notifie à l'autorité compétente, dans un délai raisonnable, et en tout état de cause dans les 48 heures au plus tard, tout événement susceptible de porter atteinte à la stabilité de l'installation de gestion des déchets, ainsi que tout effet néfaste important sur l'environnement révélé par les procédures de contrôle et de surveillance de l'installation de gestion de déchets. L'exploitant applique le plan d'urgence interne, le cas échéant, et se conforme à toute autre instruction de l'autorité compétente quant aux mesures correctives qu'il convient de prendre.

(<sup>1</sup>) Directive 76/464/CEE du Conseil du 4 mai 1976 concernant la pollution causée par certaines substances dangereuses déversées dans le milieu aquatique de la Communauté (JO L 129 du 18.5.1976, p. 23). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/60/CE.

(<sup>2</sup>) Directive 80/68/CEE du Conseil du 17 décembre 1979 concernant la protection des eaux souterraines contre la pollution causée par certaines substances dangereuses (JO L 20 du 26.1.1980, p. 43). Directive modifiée par la directive 91/692/CEE (JO L 377 du 31.12.1991, p. 48).

Le coût des mesures est supporté par l'exploitant.

Selon une fréquence fixée par l'autorité compétente, et en tout état de cause au moins une fois par an, l'exploitant, sur la base de données agrégées, communique aux autorités compétentes tous les résultats de la surveillance dans le but de démontrer le respect des conditions d'autorisation et d'accroître les connaissances concernant le comportement des déchets et des installations de gestion de déchets. Sur la base de ce rapport, l'autorité compétente peut décider qu'une validation par un expert indépendant est nécessaire.

#### Article 12

##### **Procédures de fermeture et de suivi après fermeture applicables aux installations de gestion de déchets**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller au respect des paragraphes 2 à 5.

2. La procédure de fermeture d'une installation de gestion de déchets ne peut être engagée que si l'une des conditions suivantes est remplie:

- a) les conditions correspondantes figurant dans l'autorisation sont réunies;
- b) l'autorisation est accordée par l'autorité compétente, à la demande de l'exploitant;
- c) l'autorité compétente prend une décision motivée à cet effet.

3. Une installation de gestion de déchets ne peut être considérée comme définitivement fermée que lorsque l'autorité compétente a effectué, dans un délai raisonnable, une inspection finale sur place, a évalué tous les rapports présentés par l'exploitant, certifié que le terrain ayant subi des dommages dus à l'installation de gestion de déchets a été remis en état et donné son accord pour la fermeture à l'exploitant.

Cet accord ne diminue en rien les obligations qui incombent à l'exploitant en vertu de l'autorisation ou de la législation en vigueur.

4. Après la fermeture, l'exploitant est responsable de l'entretien, de la surveillance et du contrôle du site et des mesures correctives, pour toute la durée que l'autorité compétente, au vu de la nature et de la durée du danger, aura jugée nécessaire, sauf si cette dernière décide d'assumer elle-même ces tâches à la place de l'exploitant, après la fermeture définitive d'une installation et sans préjudice de la législation nationale ou communautaire relative à la responsabilité du détenteur de déchets.

5. Si l'autorité compétente l'estime nécessaire afin de satisfaire aux exigences environnementales applicables prévues dans la législation communautaire, en particulier à celles fixées dans les directives 76/464/CEE, 80/68/CEE et 2000/60/CE, après la fermeture de l'installation, l'exploitant surveille, entre autres, la stabilité physique et chimique de l'installation et réduit au minimum les effets néfastes sur l'environnement, notamment pour ce qui est des eaux de surface et des eaux souterraines, en veillant à ce que:

- a) toutes les structures constitutives de l'installation soient surveillées et entretenues, les appareils de contrôle et de mesure étant toujours prêts à être utilisés;
- b) le cas échéant, les canaux de surverse et les déversoirs soient nettoyés et dégagés.

6. Après la fermeture d'une installation de gestion de déchets, l'exploitant notifie sans retard à l'autorité compétente tout événement susceptible de porter atteinte à la stabilité de l'installation, ainsi que tout effet néfaste significatif sur l'environnement révélé par les procédures de contrôle et de surveillance pertinentes. L'exploitant applique le plan d'urgence interne, le cas échéant, et se conforme à toute autre instruction de l'autorité compétente quant aux mesures correctives qu'il convient de prendre.

Le coût des mesures est supporté par l'exploitant.

Dans certains cas et selon une fréquence qui seront déterminés par l'autorité compétente, l'exploitant communique aux autorités compétentes, sur la base de données agrégées, tous les résultats de la surveillance dans le but de démontrer le respect des conditions d'autorisation et d'accroître les connaissances concernant le comportement des déchets et des installations de gestion de déchets.

#### Article 13

##### **Prévention de la détérioration de la qualité de l'eau et de la pollution de l'air et du sol**

1. L'autorité compétente s'assure que l'exploitant a pris les mesures nécessaires pour respecter les normes environnementales communautaires, en particulier pour prévenir, conformément à la directive 2000/60/CE, la détérioration de la qualité actuelle de l'eau, en procédant, entre autres, aux opérations suivantes:

- a) évaluer le potentiel de production de lixiviats, y compris le niveau de contaminants de ces derniers, des déchets déposés à la fois pendant la période d'exploitation de l'installation de gestion de déchets et après sa fermeture, et effectuer le bilan hydrique de l'installation;
- b) prévenir la production de lixiviats et la contamination des eaux de surface ou des eaux souterraines et du sol par les déchets, ou les réduire au minimum;

c) recueillir et traiter les eaux contaminées et les lixiviats provenant de l'installation afin qu'ils atteignent la qualité requise pour pouvoir être rejetés.

2. L'autorité compétente s'assure que l'exploitant a pris les mesures appropriées pour prévenir ou réduire la poussière et les émissions de gaz.

3. Lorsque, sur la base d'une évaluation des risques environnementaux tenant compte en particulier et selon leur applicabilité des directives 76/464/CEE, 80/68/CEE ou 2000/60/CE, l'autorité compétente décide que la collecte et le traitement des lixiviats ne sont pas nécessaires, ou qu'il est établi que l'installation de gestion de déchets ne présente pas de danger pour le sol, les eaux souterraines ou les eaux de surface, les exigences du paragraphe 1, points b) et c) peuvent être assouplies ou il peut y être dérogé en conséquence.

4. Les États membres conditionnent l'élimination des déchets d'extraction, sous forme solide, boueuse ou liquide, dans les eaux réceptrices autres que celles destinées spécialement à l'élimination de ces déchets, au respect par l'exploitant des exigences correspondantes des directives 76/464/CEE, 80/68/CEE et 2000/60/CE.

5. L'exploitant, lorsqu'il replace les déchets d'extraction et les autres matières extraites dans les trous d'excavation autorisés à être inondés après fermeture, qu'ils soient créés par une extraction en surface ou par une extraction souterraine, prend les mesures nécessaires pour prévenir ou réduire au minimum la détérioration de l'eau et la pollution du sol conformément, mutatis mutandis, aux paragraphes 1 et 3. L'opérateur fournit à l'autorité compétente les informations nécessaires pour assurer le respect des obligations communautaires, en particulier celles figurant dans la directive 2000/60/CE.

6. Dans le cas d'un bassin contenant du cyanure, l'exploitant doit veiller à ce que la concentration dans le bassin de cyanure facilement libérable soit réduite au minimum au moyen des meilleures techniques disponibles et que, dans tous les cas, dans les installations ayant obtenu au préalable une autorisation ou qui étaient déjà en exploitation le 1<sup>er</sup> mai 2008, elle ne dépasse pas, au point de déversement des résidus dans le bassin, 50 ppm à partir du 1<sup>er</sup> mai 2008, 25 ppm à partir du 1<sup>er</sup> mai 2013, 10 ppm à partir du 1<sup>er</sup> mai 2018, et 10 ppm dans les installations obtenant une autorisation après le 1<sup>er</sup> mai 2008.

Si l'autorité compétente le demande, l'exploitant apporte la preuve, au moyen d'une évaluation des risques tenant compte des conditions particulières au site, qu'il n'est pas nécessaire d'abaisser davantage ces valeurs limites.

#### Article 14

##### Garantie financière

1. L'autorité compétente exige, avant le démarrage de toute activité impliquant l'accumulation ou le dépôt de déchets

d'extraction dans une installation de gestion de déchets, le dépôt d'une garantie financière (par exemple, sous la forme d'une caution, notamment un fonds mutuel de garantie financé par l'industrie, ou sous une forme équivalente), selon des modalités à arrêter par les États membres, afin que:

a) toutes les obligations figurant dans l'autorisation délivrée en vertu de la présente directive, y compris les dispositions relatives au suivi après fermeture, soient respectées;

b) des fonds soient disponibles à tout moment pour remettre en état le terrain du site ayant subi des dommages dus à l'installation de gestion de déchets, comme indiqué dans le plan de gestion des déchets préparé en vertu de l'article 5 et requis pour l'autorisation de l'article 7.

2. La garantie visée au paragraphe 1 est calculée sur la base:

a) des incidences potentielles de l'installation de gestion des déchets sur l'environnement, compte tenu notamment de la catégorie à laquelle appartient l'installation, des caractéristiques des déchets et de la future affectation du terrain après sa remise en état;

b) de l'hypothèse que des tiers indépendants et qualifiés évalueront et réaliseront les travaux de remise en état éventuellement nécessaires.

3. Le montant de la garantie est adapté de manière périodique de façon appropriée en fonction des travaux de remise en état de toute nature, nécessités par le terrain ayant subi des dommages dus à l'installation de gestion de déchets comme indiqué dans le plan de gestion des déchets préparé en vertu de l'article 5 et requis pour l'autorisation de l'article 7.

4. Lorsqu'une autorité compétente a donné son accord à la fermeture de l'installation conformément à l'article 12, paragraphe 3, elle délivre à l'exploitant une déclaration écrite qui le libère de l'obligation de garantie visée au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des obligations concernant la phase de suivi après fermeture conformément à l'article 12, paragraphe 4.

#### Article 15

##### Responsabilité environnementale

À l'annexe III de la directive 2004/35/CE, le point suivant est ajouté:

«13. La gestion des déchets d'extraction conformément à la directive 2006/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 concernant la gestion des déchets des industries extractives (\*).

(\*) JO L 102 du 11.4.2006, p. 15»

*Article 16***Effets transfrontaliers**

1. Lorsqu'un État membre dans lequel est située une installation de gestion de déchets de catégorie A constate que l'exploitation de cette installation est susceptible d'avoir des effets néfastes importants sur l'environnement et de présenter des risques pour la santé humaine dans un autre État membre, ou lorsqu'un État membre qui risque d'être affecté le demande, l'État membre sur le territoire duquel l'autorisation au titre de l'article 7 a été demandée communique à l'autre État membre les informations fournies en vertu dudit article au moment même où il les met à la disposition de ses propres ressortissants.

Ces informations servent de base aux consultations nécessaires dans le cadre des relations bilatérales entre les deux États membres, selon le principe de la réciprocité et de l'égalité de traitement.

2. Dans le cadre de leurs relations bilatérales, les États membres veillent à ce que, dans les cas visés au paragraphe 1, les demandes soient également rendues accessibles pendant une période appropriée au public concerné de l'État membre susceptible d'être affecté, afin qu'il puisse faire part de ses observations avant que l'autorité compétente ne prenne sa décision.

3. Les États membres veillent à ce qu'en cas d'accident survenant dans une installation telle que celles visées au paragraphe 1 du présent article, les informations fournies par l'exploitant à l'autorité compétente conformément à l'article 6, paragraphe 4, soient immédiatement transmises à l'autre État membre pour contribuer à réduire au minimum les conséquences de l'accident pour la santé humaine, et pour évaluer et réduire au minimum l'étendue, avérée ou potentielle, des dommages environnementaux.

*Article 17***Inspection par l'autorité compétente**

1. Avant le démarrage des opérations de dépôt et, ensuite, y compris après la fermeture, à des intervalles réguliers à fixer par l'État membre concerné, l'autorité compétente inspecte les installations de gestion de déchets relevant de l'article 7 afin de s'assurer que ces installations respectent les conditions pertinentes de l'autorisation. Un bilan positif ne diminue en rien la responsabilité incombant à l'exploitant en vertu des conditions prescrites par l'autorisation.

2. Les États membres font obligation à l'exploitant de tenir à jour des registres concernant toutes les opérations de gestion de déchets, de les mettre à la disposition de l'autorité compétente pour inspection et de veiller à ce qu'en cas de changement d'exploitant pendant la période d'exploitation de l'installation de gestion de déchets, les informations et les rapports actualisés relatifs à l'installation soient transmis.

*Article 18***Obligation de présenter des rapports**

1. Tous les trois ans, les États membres transmettent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive. Le rapport est établi sur la base d'un questionnaire ou d'un schéma adopté par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 23, paragraphe 2. Le rapport est transmis à la Commission dans les neuf mois suivant la fin de la période de trois ans qu'il couvre.

La Commission publie un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive dans les neuf mois suivant la réception des rapports des États membres.

2. Chaque année, les États membres transmettent à la Commission des informations sur les événements notifiés par les exploitants en vertu de l'article 11, paragraphe 3, et de l'article 12, paragraphe 6. La Commission met ces informations à la disposition des États membres sur demande. Sans préjudice de la législation communautaire concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement, les États membres mettent à leur tour ces informations à la disposition du public concerné sur demande.

*Article 19***Sanctions**

Les États membres établissent le régime des sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions du droit national adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour en garantir l'application. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

*Article 20***Inventaire des installations fermées**

Les États membres veillent à ce qu'un inventaire des installations de gestion de déchets fermées, y compris les installations désaffectées, situées sur leur territoire et ayant des incidences graves sur l'environnement ou risquant, à court ou à moyen terme, de constituer une menace sérieuse pour la santé humaine ou l'environnement soit réalisé et mis à jour régulièrement. Cet inventaire, qui doit être mis à la disposition du public, est effectué avant le 1<sup>er</sup> mai 2012, compte tenu des méthodologies visées à l'article 21, si elles sont disponibles.

*Article 21***Échange d'informations**

1. La Commission, assistée par le comité visé à l'article 23, veille à ce qu'il y ait un échange approprié d'informations scientifiques et techniques entre les États membres afin d'élaborer des méthodes concernant:

- a) la mise en œuvre des dispositions de l'article 20;

b) la remise en état des installations fermées recensées au titre de l'article 20 afin de satisfaire aux exigences de l'article 4. Les méthodes en question visent à permettre l'établissement des procédures d'évaluation des risques et des mesures correctives les plus adaptées compte tenu de la diversité des caractéristiques géologiques, hydrogéologiques et climatologiques existant en Europe.

2. Les États membres veillent à ce que l'autorité compétente suive l'évolution des meilleures techniques disponibles ou en soit informée.

3. La Commission organise un échange d'informations entre les États membres et les organisations concernées sur les meilleures techniques disponibles, sur le suivi de ces techniques et leur évolution. La Commission publie les résultats de cet échange d'informations.

#### Article 22

### Mesures d'application et de modification

1. Au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2008, la Commission, conformément à la procédure prévue à l'article 23, paragraphe 2, adopte, en donnant la priorité aux points e), f) et g), les dispositions nécessaires concernant:

- a) l'harmonisation et la transmission régulière des informations visées à l'article 7, paragraphe 5, et à l'article 12, paragraphe 6;
- b) la mise en œuvre de l'article 13, paragraphe 6, y compris des dispositions techniques concernant la définition et la méthode de mesure du cyanure facilement libérable;
- c) des orientations techniques relatives à la constitution de la garantie financière, conformément aux dispositions de l'article 14, paragraphe 2;
- d) des orientations techniques relatives aux inspections prévues à l'article 17;
- e) les exigences techniques relatives à la caractérisation des déchets figurant à l'annexe II;
- f) l'interprétation de la définition figurant à l'article 3, point 3);
- g) la fixation de critères de classification des installations de gestion de déchets conformément à l'annexe III;
- h) la fixation d'éventuelles normes d'échantillonnage et d'analyse harmonisées nécessaires à la mise en œuvre technique de la présente directive.

2. Les modifications nécessaires pour adapter les annexes au progrès scientifique et technique sont adoptées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 23, paragraphe 2.

Ces modifications ont pour but d'atteindre un niveau élevé de protection de l'environnement.

#### Article 23

### Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 18 de la directive 75/442/CEE, ci-après dénommé «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.

#### Article 24

### Dispositions transitoires

1. Les États membres veillent à ce que les installations de gestion de déchets qui ont obtenu une autorisation ou qui sont en exploitation le 1<sup>er</sup> mai 2008 satisfassent aux dispositions de la présente directive au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2012, à l'exception des dispositions de l'article 14, paragraphe 1, auxquelles il faut satisfaire au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2014 et des dispositions de l'article 13, paragraphe 6, auxquelles il faut satisfaire conformément au calendrier qui y est indiqué.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux installations de gestion de déchets fermées au 1<sup>er</sup> mai 2008.

3. Les États membres veillent à ce que, à partir du 1<sup>er</sup> mai 2006, et nonobstant toute fermeture d'une installation de gestion des déchets après cette date et avant le 1<sup>er</sup> mai 2008, les déchets d'extraction soient gérés de sorte à ne pas porter préjudice à l'application de l'article 4, paragraphe 1, de la présente directive, ni aux autres exigences environnementales de la législation communautaire, y compris la directive 2000/60/CE.

4. L'article 5, l'article 6, paragraphes 3 à 5, l'article 7, l'article 8, l'article 12, paragraphes 1 et 2 et l'article 14, paragraphes 1 à 3, ne s'appliquent pas aux installations de gestion de déchets:

- qui ont cessé d'accepter des déchets avant le 1<sup>er</sup> mai 2006,
- qui achèvent les procédures de fermeture conformément à la législation communautaire ou nationale applicable ou aux programmes de fermeture approuvés par l'autorité compétente, et
- qui seront effectivement fermées d'ici au 31 décembre 2010.

Les États membres notifient ces cas à la Commission au plus tard le 1<sup>er</sup> août 2008 et veillent à ce que ces installations soient gérées de manière à ne pas compromettre la réalisation des objectifs de la présente directive, en particulier les objectifs de

l'article 4, paragraphe 1, ni ceux de toute autre législation communautaire, y compris la directive 2000/60/CE.

*Article 25*

**Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1<sup>er</sup> mai 2008. 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.

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

*Article 26*

**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 27*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Done at Strasbourg, 15 March 2006.

*For the European Parliament*  
*The President*  
J. BORRELL FONTELLES

*For the Council*  
*The President*  
H. WINKLER

## ANNEXE I

**Politique de prévention des accidents majeurs et informations à communiquer au public****1. Politique de prévention des accidents majeurs**

La politique de prévention des accidents majeurs et le système de gestion de la sécurité mis en place par l'exploitant devraient être proportionnés aux risques d'accident majeur présentés par l'installation de gestion de déchets. Aux fins de leur mise en œuvre, il est tenu compte des éléments suivants:

- 1) la politique de prévention des accidents majeurs devrait comprendre les objectifs et les principes d'action généraux de l'exploitant en ce qui concerne la maîtrise des risques d'accidents majeurs;
- 2) le système de gestion de la sécurité devrait intégrer la partie du système de gestion général incluant la structure organisationnelle, les responsabilités, les pratiques, les procédures, les procédés et les ressources qui permettent de déterminer et de mettre en œuvre la politique de prévention des accidents majeurs;
- 3) les points suivants sont abordés dans le cadre du système de gestion de la sécurité:
  - a) organisation et personnel — rôles et responsabilités du personnel associé à la gestion des risques d'accidents majeurs à tous les niveaux de l'organisation; identification des besoins en matière de formation de ce personnel et organisation de cette formation; participation du personnel et, le cas échéant, des sous-traitants;
  - b) identification et évaluation des risques d'accidents majeurs — adoption et mise en œuvre de procédures pour l'identification systématique des risques d'accidents majeurs pouvant se produire en cas de fonctionnement normal ou anormal, ainsi qu'évaluation de leur probabilité et de leur gravité;
  - c) contrôle d'exploitation — adoption et mise en œuvre de procédures et d'instructions pour le fonctionnement dans des conditions de sécurité, y compris en ce qui concerne l'entretien de l'installation, les procédés, l'équipement et les arrêts temporaires;
  - d) gestion des modifications — adoption et mise en œuvre de procédures pour la planification des modifications à apporter aux nouvelles installations de gestion de déchets ou pour leur conception;
  - e) planification des situations d'urgence — adoption et mise en œuvre de procédures visant à identifier les urgences prévisibles grâce à une analyse systématique et à élaborer, à expérimenter et à réexaminer les plans d'urgence pour pouvoir faire face à de telles situations d'urgence;
  - f) surveillance des performances — adoption et mise en œuvre de procédures en vue d'une évaluation permanente du respect des objectifs fixés par l'exploitant dans le cadre de sa politique de prévention des accidents majeurs et de son système de gestion de la sécurité, et mise en place de mécanismes d'investigation et de correction en cas de non-respect. Les procédures devraient englober le système de l'exploitant permettant la notification des accidents majeurs ou des accidents évités de justesse, notamment lorsqu'il y a eu des défaillances des mesures de protection, les enquêtes faites à ce sujet et le suivi, en s'inspirant des expériences du passé;
  - g) contrôle et analyse — adoption et mise en œuvre de procédures en vue de l'évaluation périodique systématique de la politique de prévention des accidents majeurs et de l'efficacité et de l'adéquation du système de gestion de la sécurité; analyse documentée et mise à jour, par la direction, des résultats de la politique et du système de gestion de la sécurité.

**2. Informations à communiquer au public concerné**

- 1) Le nom de l'exploitant et l'adresse de l'installation de gestion de déchets.
- 2) L'identification, par sa fonction, de la personne qui fournit les informations.



- 3) La confirmation du fait que l'installation de gestion de déchets est soumise aux dispositions réglementaires et/ou administratives d'application de la présente directive et, le cas échéant, que les informations concernant les éléments visés à l'article 6, paragraphe 2, ont été transmises à l'autorité compétente.
  - 4) L'explication, en termes clairs et simples, de l'activité ou des activités menées sur le site.
  - 5) La dénomination commune, le nom générique ou la catégorie générale de danger des substances et des préparations se trouvant dans l'installation de gestion de déchets, ainsi que des déchets qui pourraient donner lieu à un accident majeur, avec indication de leurs principales caractéristiques dangereuses.
  - 6) Les informations générales sur la nature des risques d'accident majeur, y compris leurs effets potentiels sur la population et l'environnement avoisinants.
  - 7) Les informations adéquates sur la manière dont la population avoisinante concernée doit être alertée et tenue au courant en cas d'accident majeur.
  - 8) L'information adéquate sur les mesures que la population concernée devrait prendre et sur le comportement qu'elle devrait adopter en cas d'accident majeur.
  - 9) La confirmation de l'obligation faite à l'exploitant de prendre des mesures adéquates sur le site, et notamment de prendre contact avec les services d'urgence pour faire face à des accidents majeurs et en réduire au minimum les effets.
  - 10) La mention du plan d'urgence externe élaboré pour faire face à tous les effets hors site d'un accident, accompagnée de l'invitation à suivre toutes les instructions ou consignes des services d'urgence, lorsqu'un accident se produit.
  - 11) Les précisions relatives aux modalités d'obtention de toute autre information pertinente, sous réserve des dispositions relatives à la confidentialité prévues par la législation nationale.
-

## ANNEXE II

**Caractérisation des déchets**

Les déchets à déposer dans une installation font l'objet d'une caractérisation de manière à garantir la stabilité physique et chimique à long terme de la structure de l'installation et à prévenir les accidents majeurs. La caractérisation des déchets comporte, selon le cas et en fonction de la catégorie de l'installation concernée, les éléments suivants:

- 1) description des caractéristiques physiques et chimiques attendues des déchets à déposer à court et à long terme, avec une référence particulière à leur stabilité dans des conditions atmosphériques/météorologiques en surface en tenant compte du type de minéral ou de minéraux extraits et de la nature de tout minéral de mort-terrain et/ou de gangue qui sera déplacé pendant les opérations d'extraction;
- 2) classification des déchets conformément à la rubrique correspondante de la décision 2000/532/CE <sup>(1)</sup>, en tenant plus particulièrement compte des caractéristiques qui les rendent dangereux;
- 3) description des substances chimiques utilisées au cours du traitement de la ressource minérale et de leur stabilité;
- 4) description de la méthode de dépôt;
- 5) système de transport des déchets utilisé.

## ANNEXE III

**Critères de classification des installations de gestion de déchets**

Une installation de gestion de déchets est classée dans la catégorie A lorsque:

- une défaillance ou une mauvaise exploitation, telle que l'effondrement d'un terril ou la rupture d'une digue, pourrait donner lieu à un accident majeur, sur la base d'une évaluation du risque tenant compte de facteurs tels que la taille actuelle ou future, la localisation et l'incidence de l'installation sur l'environnement, ou
- elle contient au-delà d'un certain seuil des déchets classés dangereux conformément à la directive 91/689/CEE, ou
- elle contient au-delà d'un certain seuil des substances ou des préparations classées dangereuses conformément à la directive 67/548/CEE ou à la directive 1999/45/CE.

---

<sup>(1)</sup> Décision 2000/532/CE de la Commission du 3 mai 2000 remplaçant la décision 94/3/CE établissant une liste de déchets en application de l'article 1<sup>er</sup>, point a), de la directive 75/442/CEE du Conseil relative aux déchets et la décision 94/904/CE du Conseil établissant une liste de déchets dangereux en application de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de la directive 91/689/CEE du Conseil relative aux déchets dangereux (JO L 226 du 6.9.2000, p. 3). Décision modifiée en dernier lieu par la décision 2001/573/CE du Conseil (JO L 203 du 28.7.2001, p. 18).

**DÉCLARATION DU PARLEMENT EUROPÉEN, DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION**

Le Parlement européen, le Conseil et la Commission se félicitent de la déclaration commune de la Bulgarie et de la Roumanie sur la mise en œuvre de la directive concernant la gestion des déchets des industries extractives, en cours d'adoption.

---

**DIRECTIVE 2006/22/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 15 mars 2006****établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre****des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85****concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

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

vu la proposition de la Commission,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(2)</sup> au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 8 décembre 2005,

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 <sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup> et 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 <sup>(5)</sup> 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.
- (2) Dans son livre blanc «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) Il convient également de traiter les risques provenant de la fatigue des conducteurs par la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE.
- (5) 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.
- (6) 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 %.
- (7) Pour ce qui est des systèmes de contrôle, l'objectif doit consister à faire évoluer les systèmes nationaux vers l'interopérabilité et l'applicabilité au niveau européen.
- (8) Toutes les unités chargées du contrôle devraient disposer d'un équipement standard suffisant et de compétences légales appropriées pour leur permettre d'exercer effectivement leurs fonctions et de manière efficace.

<sup>(1)</sup> JO C 241 du 28.9.2004, p. 65.

<sup>(2)</sup> Avis du Parlement européen du 20 avril 2004 (JO C 104 E du 30.4.2004, p. 385), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 (JO C 63 E du 15.3.2005, p. 1) et position du Parlement européen du 13 avril 2005 (JO C 33 E du 9.2.2006, p. 415). Résolution législative du Parlement européen du 2 février 2006 et décision du Conseil du 2 février 2006.

<sup>(3)</sup> 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).

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

<sup>(5)</sup> JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

- (9) 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.
- (10) 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.
- (11) 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.
- (12) 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.
- (13) 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 <sup>(1)</sup>.
- (14) 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 ainsi que du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements du Conseil (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 <sup>(2)</sup> du Conseil, 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.

- (15) La directive 88/599/CEE du Conseil <sup>(3)</sup> sur des procédures uniformes concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 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<sup>er</sup>, 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. Si tel n'est pas encore le cas, les États membres confèrent aux fonctionnaires préposés aux contrôles, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2007, les compétences légales appropriées pour leur permettre d'effectuer correctement les tâches d'inspection qui leur incombent en vertu de la présente directive.

3. Chaque État membre organise les contrôles de façon que, à partir du 1<sup>er</sup> mai 2006, 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 % au moins à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008 et à 3 % au moins à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO L 102 du 11.4.2006, p. 1

<sup>(3)</sup> 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).

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, 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 30 % dans les locaux des entreprises. À partir du 1<sup>er</sup> 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.

4. 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 et la nature des infractions signalées, en indiquant s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de choses.

#### 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 3, soient réparties dans les catégories suivantes:

- a) pour les contrôles effectués sur la route:
  - i) type de route (autoroute, route nationale ou route secondaire) et pays d'immatriculation du véhicule contrôlé en vue d'éviter toute discrimination,
  - 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 tous les deux ans et sont publiées dans un rapport.

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

Les entreprises responsables des conducteurs conservent, pendant une période d'un an, les documents, les résultats et autres données pertinentes qui leur sont communiqués par les autorités de contrôle relativement aux vérifications qui ont été effectuées dans leurs locaux ou auprès de leurs chauffeurs sur la route.

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 et, si nécessaire, à ce que des stations-service et autres lieux sûrs le long des autoroutes puissent faire office de postes de contrôle;
  - b) les contrôles soient effectués selon un système de rotation aléatoire en respectant un équilibre géographique approprié.
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 type de tachygraphe: analogique ou numérique.

5. Les agents de contrôle reçoivent:
- une liste des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe I;
  - des 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 différents types de transport et d'entreprises. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (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:

- une liste des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe I;
- des 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 de contact désigné 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:

- 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;
- 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;
- 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:

- au moins tous les six mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente directive;
- 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***Système 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. La Commission apporte son soutien au dialogue entre les États membres afin d'encourager l'uniformité de ces systèmes de classification.

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.

3. Une première liste d'infractions aux règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 figure à l'annexe III.

Afin de fournir des lignes directrices concernant l'appréciation des infractions aux règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85, la Commission peut, le cas échéant, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, adapter l'annexe III de manière à établir des lignes directrices sur une échelle commune d'infractions classées en différentes catégories selon leur gravité.

La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions applicables des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 crée un risque grave de mort ou de blessure grave.

*Article 10***Rapport**

Au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2009, 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 publiées dans un rapport établi par la Commission tous les deux ans.

2. Les États membres mettent en place, au moins une fois par an, 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.

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 et le règlement (CEE) n° 3820/85;
- c) à faciliter le dialogue entre le secteur du transport 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.

Dans l'attente de la conclusion de ces négociations, les États membres incluent les données relatives aux contrôles effectués sur des véhicules en provenance de pays tiers dans les rapports qu'ils adressent à la Commission conformément à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85.

*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<sup>er</sup> avril 2007. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 15 mars 2006.

*Par le Parlement européen*  
*Le président*  
J. BORRELL FONTELLES

*Par le Conseil*  
*Le président*  
H. WINKLER

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.

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.

## ANNEXE I

## PARTIE A

**CONTRÔLES SUR ROUTE**

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

- 1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 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 km/h pour les véhicules de la catégorie N<sup>3</sup> ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M<sup>3</sup>, les catégories N<sup>3</sup> et M<sup>3</sup> s'entendant comme celles définies à l'annexe II, partie A, 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 <sup>(1)</sup>;
- 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 exposés dans la partie A, les éléments suivants font l'objet de contrôles dans les locaux des entreprises:

- 1) les temps de repos hebdomadaires et les durées de conduite entre ces temps de repos;
- 2) le respect de la limitation sur deux semaines des durées 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.

---

<sup>(1)</sup> JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/28/CE de la Commission (JO L 65 du 7.3.2006, p. 27).

## 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.
-

*ANNEXE III***Infractions**

Conformément à l'article 9, paragraphe 3, aux fins de la présente directive, la liste non exhaustive suivante donne une indication de ce qu'il convient de considérer comme une infraction:

- 1) dépasser les durées de conduite maximales fixées pour une journée, pour une semaine ou pour deux semaines;
  - 2) ne pas observer le temps de repos journalier ou hebdomadaire minimal;
  - 3) ne pas observer la durée minimale des pauses;
  - 4) ne pas installer de tachygraphe conformément aux exigences du règlement (CEE) n° 3821/85.
-

## DÉCLARATIONS

La Commission déclare que, selon sa conception de la classification des infractions graves, les infractions graves contre le règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route comprennent les cas suivants:

- 1) dépasser les durées de conduite maximales fixées pour une journée, pour une semaine ou pour deux semaines, à raison de 20 % ou plus;
- 2) ne pas observer le temps de repos journalier ou hebdomadaire minimal à raison de 20 % ou plus;
- 3) ne pas observer la durée minimale des pauses à raison de 33 % ou plus, et
- 4) ne pas installer de tachygraphe conformément aux exigences du règlement (CEE) n° 3821/85.

La Commission et les États membres mettent tout en œuvre pour veiller à ce que, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente directive, les dispositions de l'AETR soient alignées sur celles de la présente directive. Si cela n'a pas été effectué dans ce délai, la Commission propose des mesures appropriées pour remédier à la situation.

---