



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.1  
8 août 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS et FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports routiers

Groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR

Centième session

Genève, 17-19 octobre 2006

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**EXAMEN DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS DE L'AETR**

Note du secrétariat

Se fondant sur la demande contenue dans l'article 2.4 du nouveau Règlement adopté par l'Union européenne (publié en mai 2006 au *Journal officiel* de l'Union européenne), demande appuyée par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-huitième session, le secrétariat, en coopération avec la Commission européenne, a élaboré des propositions d'amendement de l'AETR visant à aligner ce dernier sur le nouveau Règlement N° 562/2006 et la Directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 de l'UE.

De manière à faciliter leur compréhension, ces amendements sont présentés sous la forme d'un tableau comparant le texte actuel de l'AETR (y compris les derniers amendements relatifs au tachygraphe numérique qui sont entrés en vigueur le 16 juin 2006) et les nouvelles dispositions à introduire.

Suite aux discussions lors de la réunion du groupe spécial sur la révision de l'AETR (22-24 mai 2006), le secrétariat a modifié le tableau pour introduire les modifications proposées par le Groupe. Le tableau mis à jour figure ci-après. Les nouvelles modifications apparaissent en italiques.

**TEXTE ACTUEL DE L'AETR ET NOUVELLES DISPOSITIONS QUI VONT Y ÊTRE  
INTRODUITES: TABLEAU DE COMPARAISON**

Texte révisé par la centième session du SC.1

Texte de l'AETR (avec les derniers amendements)	Révisions résultant du nouveau Règlement et de la Directive de l'Union européenne (les modifications sont indiquées en caractères gras) les nouvelles modifications sont indiquées en italiques	Article correspondant du nouveau Règlement UE	Observations
<b>Article 1</b> <b>Définitions</b>	<b>Article 1</b> <b>Définitions</b>		
a) par «véhicule», toute automobile ou remorque; ce terme comprend tout ensemble de véhicules;		Article 4 b) du Règlement UE	Légèrement différent mais à conserver sans changement.
b) par «automobile», tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion, circulant sur route par ses moyens propres et qui sert normalement au transport par route de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises; ce terme n'englobe pas les tracteurs agricoles;		Article 4 b) du Règlement UE	Id.
c) par «remorque», tout véhicule destiné à être attelé à une automobile; ce terme englobe les semi-remorques;		Article 4 b) du Règlement UE	Id.

d) par «semi-remorque», toute remorque destinée à être accouplée à une automobile de telle manière qu'elle repose en partie sur celle-ci et qu'une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ladite automobile;		Article 4 b) du Règlement UE	Id.
e) par «ensemble de véhicules», des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;		Cette définition n'existe pas dans le Règlement UE.	À conserver
f) par «poids maximal autorisé», le poids maximal du véhicule chargé, déclaré admissible par l'autorité compétente de l'État dans lequel le véhicule est immatriculé;	« <b>masse</b> maximale autorisée»: la masse maximale du véhicule chargé, déclarée admissible par l'autorité compétente de l'État dans lequel le véhicule est immatriculé;	Article 4 m) du Règlement UE	Le terme «masse» est plus correct du point de vue technique que le terme «poids». <i>Ce terme est aussi utilisé dans d'autres instruments juridiques de la CEE-ONU, en particulier la Convention de Vienne sur la circulation routière.</i>
g) par «transport par route», tout déplacement effectué sur les routes ouvertes à l'usage public, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises;	«transport par route»: tout déplacement effectué, <b>en totalité ou en partie</b> 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;	Article 4 a) du Règlement UE	Cet amendement précise que les règles s'appliquent aux déplacements qui commencent ou qui s'achèvent sur le site (par exemple site de construction, carrière) mais qui, par ailleurs, sont effectués sur le réseau routier public.
h) par «transport international par route», tout transport par route qui comporte la traversée d'au moins une frontière;		Cette définition n'existe pas dans le Règlement UE.	À conserver

<p>i) par «services réguliers», les services qui assurent le transport de personnes effectué selon une fréquence et sur des itinéraires déterminés, ces services pouvant prendre et déposer des personnes à des arrêts préalablement fixés.</p>		<p>Article 4 n) du Règlement UE</p>	<p>Définition plus complète dans l'AETR À conserver. <i>Cette définition est basée sur celle contenue dans le Règlement (CEE) 684/92 du 16 mars 1992</i></p>
<p>Un règlement d'exploitation ou des documents en tenant lieu, approuvés par les pouvoirs publics compétents des Parties contractantes et publiés par le transporteur avant mise en application, définissent les conditions de transport, notamment la fréquence, les horaires, les tarifs et l'obligation de transporter, dans la mesure où ces conditions ne sont pas précisées par un texte légal ou réglementaire.</p> <p>Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au premier alinéa de la présente définition. Les services de cette catégorie, notamment ceux qui assurent le transport des travailleurs au lieu de travail et de celui-ci vers leur domicile ou le transport des écoliers aux établissements d'enseignement et de ceux-ci vers leur domicile, sont dénommés ci-après «services réguliers spéciaux»;</p>			

<p>j) par «conducteur», toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir le conduire, le cas échéant;</p>	<p>j) par «conducteur»: toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord du véhicule <b>dans le cadre de ses fonctions</b> pour pouvoir le conduire, le cas échéant;</p>	<p>Article 4 c) du Règlement UE</p>	<p>Grâce à cette précision, les conducteurs qui se trouvent à bord de véhicules en convoi mais qui passent d'un véhicule à un autre pour prendre le volant, ou qui se trouvent à bord d'un véhicule dans le cadre de leurs fonctions afin de prendre en charge un camion ou un autocar, devraient être aussi considérés comme des «conducteurs».</p>
<p>k) par «membre de l'équipage» ou «membre d'équipage», le conducteur ou une des personnes suivantes, que ce conducteur ou ces personnes soient salariés ou non:</p> <p>i) le convoyeur, à savoir toute personne accompagnant le conducteur en vue d'assister celui-ci dans certaines manœuvres et prenant de façon habituelle une part effective aux opérations de transport, sans être un conducteur au sens du paragraphe j) du présent article;</p>		<p>Cette définition n'existe pas dans le Règlement UE.</p>	<p>À conserver</p>
<p>ii) un receveur, c'est-à-dire toute personne qui accompagne le conducteur d'un véhicule transportant des personnes et qui est notamment chargée de délivrer ou de contrôler les billets ou d'autres documents donnant droit aux passagers de voyager dans le véhicule;</p>			

<p>l) par «semaine», la période comprise entre 0 heure le lundi et 24 heures le dimanche;</p>		<p>Article 4 i) du Règlement UE</p>	<p>Même définition.</p>
<p>m) par «repos», toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps.</p>	<p>«repos»: toute période ininterrompue [...] pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps.</p>	<p>Article 4 f) du Règlement UE</p>	<p>La définition est simplifiée. Le «repos» doit être distingué du «temps de repos» qui est une période distincte dans le Règlement. <i>La période de repos journalière minimale</i> d'au moins une heure est supprimée ainsi que la compensation pour les réductions du temps de repos journalier – le repos est désormais fractionné en deux périodes de 3 heures et 9 heures de sorte qu'il n'est plus nécessaire ni approprié de maintenir la période d'une heure.</p>
	<p><b><i>n) par «interruption»: 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;</i></b></p>	<p><i>Art. 4 d) du Règlement de l'UE</i></p>	<p><i>Nouvelle définition ajoutée à la demande du groupe spécial sur la révision de l'AETR</i></p>

	<p><b><i>o) par « 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»:</i></b></p> <p>— <b><i>«temps de repos journalier normal»:</i></b> 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;</p> <p>— <b><i>«temps de repos journalier réduit»:</i></b> toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;</p>	<p><i>Art. 4 g) du Règlement de l'UE</i></p>	<p><i>Nouvelle définition ajoutée à la demande du groupe spécial sur la révision de l'AETR</i></p>
	<p><b><i>p) par «temps de repos hebdomadaire»:</i></b> 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»;</p> <p>— <b><i>«temps de repos hebdomadaire normal»:</i></b> toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;</p>	<p><i>Art. 4 ph) du Règlement de l'UE</i></p>	<p><i>Nouvelle définition ajoutée à la demande du groupe spécial sur la révision de l'AETR</i></p>

	— <i>«temps de repos hebdomadaire réduit»</i> : 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 4 de l'Accord;		
	<b>q) par «autre tâche»</b> : toute activité, à l'exception de la conduite, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur, dans le secteur du transport ou en dehors. Le temps d'attente et le temps <i>non</i> consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme une «autre tâche»;	Article 4 e) du Règlement UE	À ajouter mais sous forme modifiée Cette définition correspond à celle qui figure dans l'article 7 (3) de l'Accord, mais elle indique explicitement que les activités accomplies pour un autre employeur doivent être comptabilisées.
	<b>r) par «durée de conduite»</b> : la durée de conduite enregistrée automatiquement ou semi-automatiquement ou encore manuellement dans les conditions définies dans le présent Accord;	Article 4 j) du Règlement UE	À ajouter mais sous forme modifiée Cette définition confirme simplement que <i>la durée</i> de conduite enregistrée sur l'appareil d'enregistrement ou manuellement si celui-ci tombe en panne doit être considérée comme «durée de conduite».
	<b>s) par «durée de conduite journalière»</b> : 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;	Art. 4 k) du Règlement de l'UE	Nouvelle définition ajoutée à la demande du groupe spécial sur la révision de l'AETR

	<b>t) par «durée de conduite hebdomadaire»:</b> la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;	Art. 4 l) du Règlement de l'UE	Nouvelle définition ajoutée à la demande du groupe spécial sur la révision de l'AETR
	<b>u) par «période de conduite»:</b> 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.	Art. 4 q) du Règlement de l'UE	Nouvelle définition ajoutée à la demande du groupe spécial sur la révision de l'AETR
	<b>v) par «conduite en équipage»:</b> 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;	Art. 4 o) du Règlement de l'UE	Nouvelle définition ajoutée à la demande du groupe spécial sur la révision de l'AETR
	<b>w) par «entreprise de transport»:</b> 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.	Article 4 p) du Règlement UE	Ce paragraphe définit plus clairement une entreprise de transport.

Article 2 Champ d'application	Article 2 Champ d'application		
1. Le présent Accord s'applique sur le territoire de chaque Partie contractante à tout transport international par route effectué par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ladite Partie contractante ou sur le territoire de toute autre Partie contractante.		Non applicable dans l'UE	Inchangé
2. Toutefois, a) Si, au cours d'un transport international par route, un ou plusieurs membres de l'équipage ne sortent pas du territoire national où ils exercent normalement leurs activités professionnelles, la Partie contractante dont relève ce territoire peut ne pas appliquer les dispositions du présent Accord à l'égard de ce ou ces membres de l'équipage;		Non applicable aux <i>opérations de transport</i> à l'intérieur de l'UE	Inchangé
b) Sauf convention contraire intervenue entre les Parties contractantes dont le territoire est emprunté, le présent Accord ne s'applique pas aux transports internationaux par route effectués par:			Inchangé
1. Véhicules affectés aux transports de marchandises et dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques ou des semi-remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;	1. Véhicules utilisés pour le transport de marchandises si la <b>masse</b> maximale autorisée du véhicule, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, ne dépasse pas 3,5 tonnes;	Équivalent à l'article 2 1) a) du Règlement UE	(Voir le projet de révision de l'article 1 f))

2. Véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de constructeur et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;		Équivalent à l'article 2 1) b) du Règlement UE	À conserver sans modification
3. Véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;		Équivalent à l'article 3) a) du Règlement UE	À conserver sans modification
4. Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 km à l'heure;	4. Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas <b>40</b> km à l'heure;	Article 3 b) du Règlement UE	Cette limite a été augmentée essentiellement pour convenir aux tracteurs agricoles dont la vitesse maximale est maintenant de 40 km/h ( <i>voir l'article 1 b)</i> ).
5. Véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre public, ou placés sous le contrôle de ceux-ci;	5. Véhicules <b>appartenant aux</b> services de l'armée, à la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou <b>loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur conduite;</b>	Article 3 c) du Règlement UE	Interprétation plus restrictive pour éviter que des services périphériques comme les camions de déménagement d'entreprises commerciales tentent de profiter de cette exemption pour déroger aux règles.
<del>6. Véhicules affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio;</del>		Article 13 h) du Règlement UE	<i>Supprimé. Cette dérogation ne sera autorisée qu'au niveau national ou dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux</i>

7. Véhicules utilisés dans les états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;	<b>6.</b> Véhicules utilisés dans les états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, <b>y compris le transport d'aide humanitaire à des fins non commerciales;</b>	Article 3 d) du Règlement UE	Ceci précise un aspect des opérations de secours et de sauvetage – ce type de transport ne peut être exempté que dans ce contexte.
8. Véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;	7. Véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;	Article 3 e) du Règlement UE	Inchangé
<del>9. Véhicules transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;</del>		Article 13 j) du Règlement UE	<i>Supprimé. Cette dérogation ne sera autorisée qu'au niveau national ou dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux</i>
10. Véhicules spécialisés de dépannage;	<b>8.</b> Véhicules spécialisés de dépannage <b>opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;</b>	Article 3 f) du Règlement UE	Cet ajout a pour but d'empêcher le non-respect des règles par des véhicules de dépannage qui parcourent régulièrement de grandes distances sans être soumis aux prescriptions de la sécurité routière.
11. 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 circulation;	<b>9.</b> 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 circulation;	Article 3 g) du Règlement UE	À conserver sans modification
12. Véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés;	<b>10.</b> Véhicules <b>d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes</b> utilisés pour des transports non commerciaux de biens <del> dans des buts privés;</del>	Article 3 h) du Règlement UE	Cette modification limite l'exemption aux petits véhicules. Une licence professionnelle devrait être exigée des conducteurs de grands véhicules qui normalement doivent respecter les dispositions de l'Accord.

<del>13. 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.</del>		Article 13 l) du Règlement UE	<i>Supprimé. Cette dérogation ne sera autorisée qu'au niveau national ou dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux</i>
	<b>11. Véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de la <i>Partie contractante</i> dans laquelle ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.</b>	Article 3 i) du Règlement UE	<i>Nouvelle dérogation à ajouter</i> Cette exemption est ajoutée pour clarifier l'application d'une exemption à ce type de véhicule.
<b>Article 3</b> <b>Application de certaines dispositions de l'Accord aux transports par route effectués par des véhicules en provenance d'États non Parties contractantes</b>	<b>Article 3</b> <b>Application de certaines dispositions de l'Accord aux transports par route effectués par des véhicules en provenance d'États non Parties contractantes</b>		
1. Chaque Partie contractante appliquera sur son territoire aux transports internationaux par route effectués par tout véhicule immatriculé sur le territoire d'un État non Partie contractante au présent Accord, des dispositions au moins aussi exigeantes que celles qui sont prévues par les articles 5, 6, 7, 8, 9 et 10 du présent Accord.		N'existe pas dans le Règlement UE	À conserver

<p>2. Chaque Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé dans un État non Partie contractante au présent Accord, n'exiger, au lieu de l'appareil de contrôle conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, que des feuilles d'enregistrement quotidien remplies à la main par le conducteur.</p>		<p>N'existe pas dans le Règlement UE</p>	<p>À conserver</p>
<p><b>Article 4</b> <b>Principes généraux</b></p>	<p><b>Article 4</b> <b>Principes généraux</b></p>		
<p>Chaque Partie contractante peut appliquer des minima plus élevés ou des maxima plus faibles que ceux prévus aux articles 5 à 8 compris. Les dispositions du présent Accord restent cependant applicables aux conducteurs effectuant des opérations de transport internationales sur des véhicules immatriculés dans un autre État contractant ou non contractant.</p>		<p>Article 11 du Règlement UE mais la mention du nouveau membre de phrase sur les accords collectifs ou autres est inutile</p>	<p>À conserver</p>
<p>1. L'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de marchandises est fixé:</p> <p>a) pour les véhicules, y compris, le cas échéant, les remorques ou les semi-remorques, dont le poids maximal autorisé est inférieur ou égal à 7,5 tonnes, à 18 ans révolus;</p>		<p>Désormais contenu dans l'article 5 2) de la Directive 2003/59/CE sur la qualification initiale et la formation des conducteurs. Une légère différence pour ce qui est des véhicules couverts, selon le <i>Certificat d'aptitude professionnelle (CAP)</i> obtenu</p>	<p>Le texte de l'AETR est plus précis. À conserver sans modification</p>

Article 5 Équipages	Article 5 Équipages		
<p>b) pour les autres véhicules, à:  21 ans révolus, ou  18 ans révolus, à condition que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transports de marchandises par route reconnu par une des Parties contractantes. Les Parties contractantes se tiendront informées du niveau minimal de formation national exigé dans leur pays et d'autres conditions pertinentes applicables aux conducteurs de transports de marchandises conformément aux dispositions du présent Accord.</p>		<p>L'article 5 du Règlement UE fait seulement référence aux convoyeurs et aux receveurs.</p>	
<p>2. Les conducteurs affectés aux transports de voyageurs doivent être âgés d'au moins 21 ans.</p> <p>Les conducteurs affectés aux transports de voyageurs sur des trajets dépassant un rayon de 50 km autour du point d'attache habituel du véhicule doivent répondre également à l'une des conditions suivantes:</p> <p>a) avoir exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté aux transports de marchandises des véhicules dont le poids maximal autorisé est supérieur à 3,5 tonnes;</p>		<p>Désormais contenu dans l'article 5 3) de la Directive 2003/59/CE sur la qualification initiale et la formation des conducteurs – l'expérience ne constitue plus un facteur déterminant tandis que l'âge minimal requis dépend du type de <i>Certificat d'aptitude professionnelle</i> (CAP)</p>	<p>À conserver sans modification</p>

<p>b) avoir exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté aux transports de voyageurs sur des trajets ne dépassant pas un rayon de 50 km autour du point d'attache habituel du véhicule, ou à d'autres types de transports de voyageurs non assujettis au présent Accord pour autant que l'autorité compétente estime qu'ils ont de cette manière acquis l'expérience nécessaire;</p>			
<p>c) être porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transports de voyageurs par route reconnu par une des Parties contractantes.</p>			
<p><b>Article 6</b> <b>Temps de conduite</b></p>	<p><b>Article 6</b> <b>Durées de conduite</b></p>		
<p>1. La durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire, dénommée ci-après «période de conduite journalière», ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être portée à 10 heures deux fois par semaine. <del>Après un maximum de six périodes de conduite journalières, le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire tel que défini au paragraphe 3 de l'article 8.</del></p>	<p>1. <i>La durée de conduite journalière, comme définie à l'article 1 (s) du présent Accord, ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être étendue jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.</i></p>	<p><i>Article 6.1 du Règlement UE</i></p>	<p><i>Formulation basée sur la réglementation UE.</i></p>
<p><del>La période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du sixième jour si la durée totale de conduite au cours des six jours ne dépasse pas le maximum correspondant à six périodes de conduite journalières.</del> <del>Dans le cas des transports internationaux de</del></p>	<p>2. <i>La durée de conduite hebdomadaire, comme définie à l'article 1 (t) du présent Accord, ne doit pas dépasser 56 heures.</i></p>	<p>Article 6.2 du Règlement UE</p>	<p><i>Formulation basée sur la réglementation UE.</i> Cette modification précise le temps de conduite hebdomadaire qui prête à interprétation dans le texte actuel de l'Accord</p>

voyageurs, autres que les services réguliers, les mots «six» et «sixième» figurant aux deuxième et troisième alinéas sont remplacés respectivement par «douze» et «douzième».			
2. La durée totale de conduite ne doit pas dépasser 90 heures par période de deux semaines consécutives	<b>3</b> La durée de conduite totale <i>accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser 90 heures.</i>	Article 6.3 du Règlement UE	<i>Formulation basée sur la réglementation UE.</i>
	<b>4. Les durées de conduite comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire des Parties contractantes ou des pays non Parties contractantes.</b>	Article 6.4 du Règlement UE	Ce paragraphe précise que le début ou la cessation de la conduite ne sont pas liés au passage d'une frontière.
	<b>5. Un conducteur enregistre comme autre tâche tout temps tel que défini à l'article 1<sup>er</sup>, point q) ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent Accord, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie à l'annexe, article 12.3 c). 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.</b>	Article 6.5 du Règlement UE	Ce paragraphe traite de la question de la conduite à objectifs multiples et fait en sorte que, pour des raisons de sécurité routière, les autres activités auxquelles se livre le conducteur ne soient pas comptabilisées dans le temps de repos.

Article 7 Interruptions	Article 7 Interruptions		
1. Après quatre heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.	1. Après un temps <i>de conduite</i> de quatre heures et demie, <b>un conducteur doit observer une pause ininterrompue</b> d'au moins 45 minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.	Article 7 du Règlement UE	<i>La disposition est alignée sur le texte du Règlement de l'UE.</i>
2. Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes, chacune intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1.	2. Cette interruption, <b>comme définie à l'article 1 (n) du présent Accord</b> , peut être remplacée par une interruption de 15 minutes <b>suivie d'une interruption d'au moins 30 minutes</b> , chacune intercalée dans le temps de conduite ou prise immédiatement après, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1.	Article 7 du Règlement UE	Cette modification vise à supprimer l'anomalie qui permet à un conducteur de conduire pendant près de 9 heures avec seulement une interruption de 15 minutes. Du point de vue de la sécurité routière et pour des raisons pratiques, cela est insuffisant et ne lui permet pas de se reposer. Cette modification prévoit une pause minimale de 30 minutes.
3. Pendant ces interruptions, le conducteur ne peut effectuer d'autres travaux. Aux fins du présent article, le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passée dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme d'autres travaux.	<p><del>3. Pendant ces interruptions, le conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres travaux.</del></p> <p><b>3.</b> Aux fins du présent article, le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passée dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme d'autres travaux, <b>comme définit à l'article 1 (q) du présent Accord [et pourra être qualifié « d'interruption »].</b></p>	Cette disposition existe sous forme de définition (voir art. 4, point d) «pause» dans le Règlement UE).	<p><i>Cette disposition est supprimée étant donné qu'elle correspond à la définition de « interruption » qui apparaît à l'article 1 (n) section Définition.</i></p> <p><i>Seule la dernière phrase du paragraphe est conservée et complétée</i></p> <p><i>Le texte entre crochets nécessite d'être discutée</i></p>

<p>4. Les interruptions observées au titre du présent article ne peuvent être considérées comme repos journaliers.</p>		<p>Cette précision n'existe pas dans le Règlement UE.</p>	<p>À conserver sans modification. <i>Cette disposition pourrait être supprimée si l'ajout proposé au § 3 est accepté.</i></p>
<p><b>Article 8</b> <b>Temps de repos</b></p>	<p><b>Article 8</b> <b>Temps de repos</b></p>		
<p>1. Dans chaque période de 24 heures, le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives, qui pourrait être réduit à un minimum de 9 heures consécutives trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit accordé par compensation avant la fin de la semaine suivante.</p> <p>Les jours où le repos n'est pas réduit conformément au premier alinéa, il peut être pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de 24 heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins 8 heures consécutives. Dans ce cas, la durée minimale du repos est portée à 12 heures</p> <p>2. Pendant chaque période de 30 heures dans laquelle il y a au moins deux conducteurs à bord d'un véhicule, ceux-ci doivent chacun bénéficier d'un repos journalier d'au moins 8 heures consécutives</p>	<p><i>1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires comme définis aux articles 1 (o) et (p).</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>3. 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.</i></p> <p><i>4. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.</i></p>	<p>Article 8 du Règlement UE.</p>	<p><i>Pour éviter de fausses ou différentes interprétations, le Groupe de travail spécial a estimé qu'il était préférable d'aligner cet article sur les dispositions correspondantes du Règlement UE</i></p> <p><i>But de la modification :</i> Afin de simplifier les dispositions et de faciliter les contrôles, la compensation en cas de réduction du repos journalier a été supprimée. En revanche, la durée minimale du repos journalier pris en bloc (voir la disposition «repos journalier fractionné» au paragraphe suivant) est portée de 8 à 9 heures et le fractionnement ne peut avoir lieu qu'en deux périodes et non plus trois. Le fractionnement du repos journalier ne supprime pas l'obligation d'accorder un repos minimal de 12 heures.</p>

<p>3. Au cours de chaque semaine, une des périodes de repos visées aux paragraphes 1 et 2 est portée, à titre de repos hebdomadaire, à un total de 45 heures consécutives. Cette période de repos peut être réduite à un minimum de 36 heures consécutives si elle est prise au point d'attache habituel du véhicule ou au point d'attache du conducteur, ou à un minimum de 24 heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux. Chaque raccourcissement est compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée.</p> <p>4. Une période de repos hebdomadaire qui commence dans une semaine et se prolonge dans la suivante peut être rattachée à l'une ou à l'autre de ces semaines.</p> <p>5. Dans le cas des transports de voyageurs auxquels le paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 6, est applicable, une période de repos hebdomadaire peut être reportée à la semaine suivant celle au titre de laquelle le repos est dû et rattachée au repos hebdomadaire de cette deuxième semaine.</p> <p>6. Tout temps de repos pris en compensation pour la réduction des périodes de repos journaliers et/ou hebdomadaires doit être rattaché à un autre repos d'au moins 8 heures et doit être accordé, à la demande de</p>	<p><b>5. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.</b></p> <p><b>6. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:</b></p> <p>— <b>deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou</b></p> <p>— <b>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.</b></p> <p><b>Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.</b></p> <p><b>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 et doit être accordé, à la demande de l'intéressé, au lieu de</b></p>		<p>Pour simplifier les dispositions et faciliter les contrôles, la période de 24 heures peut aussi être <u>une période de repos réduite prise</u> au centre opérationnel ou au domicile du conducteur – de toute manière le nouveau tachygraphe ne permet pas de savoir si un conducteur se trouve ou non éloigné de son point d'attache. [...]</p> <p>Cette modification précise une règle générale qui était indiquée de manière assez vague dans les deuxième et troisième paragraphes de l'article 6.1. Elle s'applique aussi désormais à toutes les activités de transport, y compris le transport occasionnel de voyageurs. [...]</p> <p>Cette modification tient compte du fait que les matériels de couchage embarqués sont de plus en plus utilisés pour des périodes</p>
---	---	--	--

<p>l'intéressé, au lieu de stationnement du véhicule ou au point d'attache du conducteur.</p> <p>7. Le repos journalier peut être pris dans un véhicule pour autant qu'il soit équipé d'une couchette et qu'il soit à l'arrêt.</p>	<p><del>stationnement du véhicule ou au point d'attache du conducteur.</del></p> <p><b>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.</b></p> <p><b>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.</b></p>		<p>prolongées hors du point d'attache du conducteur. Toutefois, il appartient au conducteur de choisir cette solution. On reconnaît par cette modification qu'un matériel de couchage doit être disponible pour chaque conducteur à bord du véhicule. <i>La suppression de la seconde partie de l'Art. 8.7 et l'ajout en italiques à l'Art. 8.8 sont proposés par le président du groupe spécial.</i></p>
<p>8. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, au cas où, dans le domaine des transports de marchandises ou de voyageurs, un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou en train, le repos journalier peut être interrompu une seule fois, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:</p> <p>la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train,</p> <p>la période entre les deux parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le</p>	<p style="text-align: center;"><b>Nouvel Article 8 bis</b></p> <p><b>1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur</b> accompagne un véhicule qui est transporté par ferry-boat ou en train <b>et qu'il prend un repos journalier normal, ce temps de repos</b> peut être interrompu au maximum <b>deux fois par d'autres activités</b> pour autant que les conditions suivantes soient remplies:</p> <p>la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train,</p> <p>la période entre les deux parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après</p>	<p>Art. 9.1 du règlement UE</p>	<p><i>Pour éviter de fausses ou différentes interprétations, le texte suit autant que possible les dispositions correspondantes du Règlement UE</i></p> <p>Cette modification tient compte du fait qu'un conducteur peut avoir à embarquer à bord du ferry-boat ou du train, ou à en débarquer, le temps de repos journalier peut être fractionné en trois mais le maximum d'une heure pour effectuer ces opérations reste valable.</p>

<p>débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement pendant les deux parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette.</p> <p><del>Le repos journalier ainsi interrompu est augmenté de deux heures.</del></p>	<p>le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement pendant les deux parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette.</p> <p><b>Pendant toutes les parties du repos journalier</b>, le conducteur doit pouvoir disposer <del>d'un lit ou</del> d'une couchette.</p>		<p>Les heures supplémentaires de compensation n'ont pas été incluses.</p> <p>A supprimer</p>
	<p><b>2. Tout temps passé pour se rendre en un lieu afin de prendre en charge un véhicule entrant dans le champ d'application du présent Accord, ou pour en revenir, lorsque ce véhicule ne se trouve ni au domicile du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur a normalement son point d'attache, ne sera pas comptabilisé comme repos ou pause à moins que le conducteur ne soit dans un ferry-boat ou un train et n'ait accès à un matériel de couchage convenable.</b></p>	<p>Article 9.2 du Règlement UE</p>	<p>À ajouter</p> <p>Ce paragraphe précise que, pour qu'une période soit comptabilisée comme repos ou pause, le conducteur doit avoir accès à du matériel de couchage à bord d'un ferry-boat ou d'un train, lorsqu'il va chercher un camion/un autocar/un autobus ou qu'il revient d'une telle opération.</p>
	<p><b>3. Tout temps passé par un conducteur à conduire un véhicule qui entre dans le champ d'application <u>du présent Accord</u> jusqu'à ou à partir d'un véhicule entrant dans le champ d'application <u>du présent Accord</u>, qui ne se trouve pas au domicile du conducteur ou au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur a normalement son point d'attache, est comptabilisé comme «autre tâche».</b></p>	<p>Article 9.3</p>	<p>À ajouter</p> <p>Ce paragraphe s'applique au cas où un conducteur va chercher un véhicule et complète la question traitée dans l'article 6.4 (nouveau).</p>

<b>Article 9 Dérogations</b>	<b>Article 9 Dérogations</b>		
<p>À condition de ne pas compromettre la sécurité routière et afin de lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger au présent Accord dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation sur la feuille d'enregistrement de l'appareil de contrôle ou dans son registre de service.</p>	<p>À condition de ne pas compromettre la sécurité routière et afin de lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger au présent Accord dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation sur la feuille d'enregistrement <b>ou sur une sortie imprimée</b> de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, <b>au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.</b></p>	<p>Article 12 du Règlement EU</p>	<p>À ajouter. Cette modification est destinée à faire en sorte que le conducteur tienne ses propres enregistrements et qu'il soit plus facile de vérifier que le motif de dépassement des heures est indiqué de façon claire et sans attendre. En outre, elle tient compte de l'introduction du tachygraphe numérique.</p>
<b>Article 10 (tel que modifié) Appareil de contrôle</b>	<b>Article 10 (tel que modifié) Appareil de contrôle</b>		
<p>1. Les Parties contractantes devront prescrire l'installation et l'utilisation sur les véhicules immatriculés sur leur territoire d'un appareil de contrôle conformément aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.</p> <p>2. L'appareil de contrôle au sens du présent Accord doit répondre, en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle, aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.</p>		<p>L'appareil de contrôle est défini dans le Règlement 3821/85</p>	<p>Aucune modification à introduire</p>

<p>3. Un appareil de contrôle qui est conforme au Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle est considéré comme étant conforme aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.</p>			
<p><b>Article 11</b> <b>Contrôles effectués par l'entreprise</b></p>	<p><b>Article 11</b> <b>Contrôles effectués par l'entreprise</b></p>		
<p><b>1.</b> L'entreprise doit organiser le service de transport routier de telle façon que les membres de l'équipage soient en mesure d'observer les dispositions du présent Accord.</p>	<p>1. L'entreprise doit organiser le service de transport routier <i><b>et donner des instructions appropriées aux membres de l'équipage de telle façon que ces derniers</b></i> puissent se conformer aux dispositions du présent Accord.</p>	<p>Article 10.2 du Règlement UE</p>	<p>Cette modification vise à souligner que c'est à l'entreprise qu'il appartient de donner aux membres de l'équipage des instructions appropriées.</p>
<p><b>2.</b> Elle doit surveiller régulièrement les périodes de conduite et des autres travaux, ainsi que les heures de repos, en se servant de tous les documents dont elle dispose, par exemple les livrets individuels de contrôle. Si elle constate des infractions au présent Accord, elle doit y mettre fin sans délai et prendre des mesures pour éviter qu'elles ne se reproduisent, par exemple en modifiant les horaires et les itinéraires.</p>		<p>Non spécifié dans le Règlement UE</p>	<p>À conserver</p>
<p><b>3.</b> Il est interdit de rémunérer, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire, les conducteurs salariés en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées, à moins que ces rémunérations ne soient pas de nature à compromettre la sécurité routière.</p>	<p>3. Il est interdit aux entreprises de rémunérer les conducteurs en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire, si ces rémunérations sont de nature à compromettre la sécurité routière <b>ou à inciter à commettre des infractions au présent Accord.</b></p>	<p>Article 10.1 du Règlement UE</p>	<p>Cette phrase supplémentaire précise pourquoi de tels paiements doivent être interdits.</p>

	<p><b>4. 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 Partie contractante ou d'un pays <i>non Partie contractante</i>.</b></p> <p><b>Sans préjudice du droit des <i>Parties contractantes</i> de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les <i>Parties contractantes</i> peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des paragraphes 1 et 2. Les <i>Parties contractantes</i> 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.</b></p>	Article 10.3 du Règlement UE	<p>À ajouter</p> <p>Grâce à cette présomption de responsabilité de l'employeur, les horaires seront établis ou modifiés avec plus de soin. Un mécanisme de défense des employeurs est introduit.</p>
	<p><b>5. Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent Accord.</b></p>	Article 10.4 du Règlement UE	<p>Ce paragraphe vise à faire prendre conscience à toute la chaîne du transport qu'il faut faire en sorte que des horaires déraisonnables allant à l'encontre du présent Accord ne soient pas mis en place.</p>
<p><b>Article 12</b> <b>Mesures pour assurer l'application de l'Accord</b></p>	<p><b>Article 12</b> <b>Mesures pour assurer l'application de l'Accord</b></p>		
<p>1. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour que soit assuré le respect des dispositions du présent Accord, en particulier par des contrôles d'un niveau adéquat effectués sur les routes et</p>		Nouvelle directive UE	

<p>dans les locaux des entreprises couvrant annuellement une part importante et représentative des conducteurs, des entreprises et des véhicules de toutes les catégories de transport entrant dans le champ d'application du présent Accord.</p> <p>a) Les administrations compétentes des Parties contractantes doivent organiser les contrôles de manière à ce que :</p>			
<p>– au cours de chaque année civile, au minimum 1% des jours de travail effectués par les conducteurs des véhicules auxquels le présent Accord s'applique soit contrôlé;</p>	<p>– au cours d'une année civile, 1 % au moins des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules auxquels s'applique le présent Accord sont contrôlés; <b>ce pourcentage sera porté à au moins 2 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010 et à au moins 3 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012;</b></p>		<p>Dans l'Union européenne, les États membres ont décidé de porter à 2 % la proportion minimale de jours ouvrés contrôlés d'ici à 2008 et à 3 % d'ici à 2010. Cette décision reflète la mise en place du tachygraphe numérique dans le parc international de véhicules, ce qui permet de contrôler un plus grand nombre de jours ouvrés. Les dates données ici correspondent à la date d'introduction obligatoire du tachygraphe numérique dans l'AETR.</p>
<p>– au moins 15 % du nombre total des jours ouvrables contrôlés le soient sur les routes et 25% au moins dans les locaux des entreprises.</p>	<p>– au moins 15 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 25 % dans les locaux des entreprises; <b>à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010 au moins 30 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 50 % dans les locaux des entreprises.</b></p>		<p>Un pourcentage plus élevé de contrôles est exigé dans les locaux des entreprises car c'est là que tous les paramètres peuvent être contrôlés pendant plus longtemps.</p>

<p>b) Les contrôles effectués sur les routes doivent porter sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les périodes de conduite quotidienne, les interruptions et les périodes de repos quotidiennes et, s’il y a manifestement eu des irrégularités, également sur les feuilles d’enregistrement des jours précédents qui doivent se trouver à bord du véhicule;</li> <li><del>– la dernière période de repos hebdomadaire, le cas échéant;</del></li> <li>– le fonctionnement correct de l’appareil de contrôle.</li> </ul> <p>Ces contrôles sont effectués sans discrimination des véhicules et des conducteurs résidents et non résidents.</p>	<p>b) Les contrôles effectués sur les routes doivent porter sur les éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les temps de conduite journaliers <b>et hebdomadaires</b>, les interruptions et les temps de repos journaliers <b>et hebdomadaires</b> et [...] les feuilles d’enregistrement des jours précédents qui doivent se trouver à bord du véhicule; <b>et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte du conducteur et/ou dans la mémoire de l’appareil de contrôle et/ou sur les sorties imprimées;</b></li> <li>– le fonctionnement correct de l’appareil de contrôle.</li> </ul> <p>Ces contrôles sont effectués sans discrimination des véhicules, <b>des entreprises et</b> des conducteurs résidents ou non résidents, <b>et quelque soit le point de départ et d’arrivée du trajet ou le type de tachygraphe.</b></p>		<p>Grâce à l’introduction du tachygraphe numérique, les contrôles effectués sur les routes porteront sur une durée plus longue et, de ce fait, les temps de repos hebdomadaires pourront aussi être vérifiés.</p> <p>À supprimer</p> <p>À conserver</p> <p>Des critères supplémentaires concernant la non-discrimination ont été ajoutés afin de faire en sorte que l’application de l’Accord soit équitable et perçue comme telle.</p>
<p>c) Les éléments à contrôler dans les locaux des entreprises, outre les éléments soumis aux contrôles sur route et le respect des dispositions du paragraphe 3 de l’article 10, doivent porter sur:</p>	<p>c) Les éléments à contrôler dans les locaux des entreprises, outre les éléments soumis aux contrôles sur route et le respect des dispositions <b>du paragraphe 2 de l’article 11 de l’annexe</b>, doivent porter sur:</p>		<p><i>Ce paragraphe doit être modifié pour prendre en compte les modifications introduites à l’article 10 de l’AETR qui est entré en vigueur le 16 juin 2006.</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>– les périodes de repos hebdomadaires et les périodes de conduite entre ces périodes de repos;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– les temps de repos hebdomadaires et les temps de conduite entre ces périodes de repos;</li> </ul>		À conserver
<ul style="list-style-type: none"> <li>– la limitation sur deux semaines des heures de conduite;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– la limitation sur deux semaines des heures de conduite;</li> </ul>		À conserver
<ul style="list-style-type: none"> <li>– la compensation pour la réduction des périodes de repos journalières ou hebdomadaires en application des paragraphes 1 et 3 de l'article 8;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– la compensation pour la réduction des temps de repos <b>journaliers ou</b> hebdomadaires en application des paragraphes 1 et 3 de l'article 8;</li> </ul>		La compensation pour le repos journalier a été supprimée.
<ul style="list-style-type: none"> <li>– l'utilisation des feuilles d'enregistrement et/ou l'organisation du temps de travail des conducteurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– l'utilisation des feuilles d'enregistrement <b>et/ou des données et des copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte du conducteur</b> et/ou l'organisation du temps de travail des conducteurs.</li> </ul>		Cet ajout tient compte de l'introduction du tachygraphe numérique.
<p>2. Dans le cadre d'une assistance mutuelle, les autorités compétentes des Parties contractantes se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:</p>			Inchangé
<ul style="list-style-type: none"> <li>– les infractions au présent Accord commises par les non-résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions;</li> <li>– les sanctions appliquées par une Partie contractante à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres Parties contractantes.</li> </ul> <p>Dans le cas d'infractions sérieuses, cette information doit inclure les sanctions appliquées.</p>			

<p>3. Si, lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé dans une autre Partie contractante, les constatations effectuées 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 éléments nécessaires, les autorités compétentes des Parties contractantes concernées s'accordent mutuellement assistance en vue de clarifier la situation. Dans le cas où, pour ce faire, la Partie contractante compétente procède à un contrôle dans les locaux de l'entreprise, les résultats de ce contrôle sont portés à la connaissance de l'autre Partie contractante concernée.</p>			Inchangé
<p>4. Les Parties contractantes coopèrent à l'organisation de contrôles concertés sur les routes.</p>			Inchangé
<p>5. Tous les deux ans, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies publie un rapport sur l'application, par les Parties contractantes, du paragraphe 1 du présent article.</p>			Inchangé
	<p><b>6. Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent Accord constatée sur son</b></p>	<p><i>Article 19.2 du Règlement UE</i></p>	<p>Cette disposition permet aux États membres d'autoriser leurs responsables du contrôle à faire appliquer les règles, quel que soit le lieu où l'infraction décelée a</p>

	<p>territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre <i>Partie contractante</i> ou d'un pays non <i>Partie contractante</i> .</p> <p>À titre d'exception, lorsque est constatée une infraction:</p>		<p>été commise. Une mesure intérimaire est mise en place afin que les États membres puissent échanger en permanence des données sur les infractions décelées.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- qui n'a pas été commise sur le territoire de la <i>Partie contractante</i> concernée, et</li> <li>- qui a été commise par une entreprise établie ou par un conducteur dont le lieu d'emploi se trouve dans une autre <i>Partie contractante</i> ou un pays non <i>Partie contractante</i>, une <i>Partie contractante</i> peut, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2011, au lieu d'imposer une sanction, notifier les faits constitutifs de l'infraction à l'autorité compétente de la <i>Partie contractante</i> ou du pays tiers dans lequel l'entreprise est établie ou dans lequel le conducteur a son lieu d'emploi.</li> </ul>		<p>Les organismes chargés de l'application devraient être obligés d'apporter la preuve qu'une sanction a été infligée. Un système de sanctions proportionné devrait être mis en place en cas d'infraction à l'Accord commise par un élément ou un autre de la chaîne du transport.</p>
	<p><b>7. Lorsqu'une <i>Partie contractante</i> 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.</b></p>		

	<p><b>8. Les <i>Parties contractantes</i> 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 Accord par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.</b></p>		
--	--	--	--

**LES ARTICLES DANS L'ACCORD QUI SUIVENT RESTENT INCHANGÉS**

Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales	Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales	Article correspondant du nouveau Règlement UE	Observations
<b>Article 11</b>	<b>Article 11</b>		
<p>2. L'entreprise conserve, en bon ordre, les feuilles d'enregistrement pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs intéressés qui en font la demande. Les feuilles sont présentées ou remises à la demande des agents chargés du contrôle.</p>	<p>2. <b>a)</b> L'entreprise conserve, <b>par ordre chronologique et sous une forme lisible</b>, les feuilles d'enregistrement <b>ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application du paragraphe 1 de l'article 12</b>, pendant au moins un an après leur utilisation, et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. <b>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.</b> Les feuilles d'enregistrement, <b>les sorties imprimées et les données téléchargées</b> sont présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.</p>	<p>Article 26.3 du Règlement UE</p>	<p>Les ajouts tiennent compte de l'introduction du tachygraphe numérique. À ajouter Cette disposition fait obligation à l'entreprise de transport de télécharger les données en temps voulu pour qu'elles puissent être vérifiées de manière adéquate dans les locaux et de les conserver pendant au moins 12 mois – soit pendant la durée de conservation de tous les autres enregistrements.</p>
	<p><b>2. b) Toute entreprise de transport exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice IB de la présente annexe et entrant dans le champ d'application du présent Accord:</b></p>	<p><i>Article 10.5 du Règlement UE</i></p>	

Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales	Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales		
	<p>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 la <i>Partie contractante</i> 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;</p> <p>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 12 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;</p>		
	<p>Aux fins du présent paragraphe, le terme «téléchargées» est interprété conformément à la définition figurant au point s) du chapitre I de l'appendice IB;</p>		

Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales	Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales		
Article 12	Article 12		
<p>1. Les conducteurs n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées. À cet effet, les feuilles ou les cartes de conducteur doivent être protégées de manière adéquate.</p> <p>En cas d'endommagement d'une feuille qui contient des enregistrements ou d'une carte de conducteur, les conducteurs doivent joindre la feuille endommagée ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve ou à la feuille appropriée utilisée pour la remplacer.</p> <p>En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent en demander, dans les sept jours de calendrier, le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.</p>			Inchangé

Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales	Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales		
Lorsque les conducteurs souhaitent renouveler leur carte de conducteur, ils doivent en faire la demande auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale, au plus tard 15 jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.			
2. Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou la carte de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.	2. a) Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou la carte de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.  <b>Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice IB, les conducteurs veillent à ce que leur carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.</b>	Article 26.4 du Règlement UE	Mise à jour de cette disposition pour tenir compte de l'introduction du tachygraphe numérique.

Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales	Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales		
<p>Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps indiqués au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) du présent article, sont inscrits, de façon lisible et sans souillure des feuilles, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens.</p> <p>Ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations indiquées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) du présent article soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.</p>	<p><b>b)</b> Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps indiqués au paragraphe 3, second tiret, b), c) et d) sont:</p> <p><b>i) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice I, inscrits sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillures, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou</b></p> <p><b>ii) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice IB, inscrits sur la carte de conducteur à l'aide de fonctions de saisie manuelles dont dispose l'appareil de contrôle.</b></p> <p><b>c)</b> Les conducteurs portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations indiquées au paragraphe 3, second tiret, b), c) et d) ci-dessous soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.</p>		

Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales	Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales		
<p>7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et, en tout cas, la feuille du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit;</li> <li>– la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et</li> <li>– les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'appendice 1B et relatifs aux groupes de temps indiqués au paragraphe 3, deuxième tiret, points a), b), c) et d) du présent article, dans le cas où le conducteur aurait conduit un véhicule équipé d'un tel appareil de contrôle durant la période visée au premier tiret du présent paragraphe;</li> </ul> <p>b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:</p>	<p>7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours <b>et celles utilisées par le conducteur au cours des 15 jours calendaires précédents;</b></li> <li>ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et</li> <li>iii) <b>toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les 15 jours calendaires précédents, telles que prévues par le présent Accord.</b></li> </ul> <p><b>Après le [1<sup>er</sup> janvier 2010], les durées visées aux points i) et iii) couvrent la journée en cours et les 28 jours calendaires précédents.</b></p> <p>b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:</p>	<p>Article 26.4 du Règlement UE</p>	<p>Mise à jour de cette disposition pour tenir compte des nouvelles dispositions UE concernant les temps de conduite et les temps de repos et de l'introduction du tachygraphe numérique.</p> <p><i>La période transitoire entre crochets nécessite d'être discutée</i></p>

Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales	Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales		
<p>– la carte de conducteur dont il est titulaire; et</p> <p>– les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au sous-paragraphe a), premier tiret, dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1.</p> <p>c) Un agent habilité peut contrôler le respect du présent Accord par l'analyse des feuilles d'enregistrement, des données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur et, à défaut, par l'analyse de tout autre document probant permettant de justifier le non-respect d'une disposition telle que celles prévues à l'article 13, paragraphes 2 et 3.</p>	<p>i) la carte de conducteur dont il est titulaire;</p> <p>ii) <b>toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les 15 jours <i>calendaires</i> précédents, telles que prévues par le présent Accord;</b></p> <p>iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point précédent pendant laquelle il a conduit un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'appendice 1.</p> <p><b>Après le [1er janvier 2010), les durées visées au point ii) couvrent la journée en cours et les 28 jours précédents.</b></p> <p>c) Un agent habilité peut contrôler le respect du présent Accord par l'analyse des feuilles d'enregistrement, des données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur et, à défaut, par l'analyse de tout autre document probant permettant de justifier le non-respect d'une disposition telle que celles prévues à l'article 13, paragraphes 2 et 3.</p>		<p><i>La période transitoire entre crochets nécessite d'être discutée</i></p> <p>A conserver</p>

Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales	Annexe à l'AETR Appareil de contrôle – Dispositions générales		
Article 13	Article 13		
<p>2. Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ces derniers ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille appropriée à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur, et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.</p>	<p>2. a) Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ces derniers ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille appropriée à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur, et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.</p>	<p>Article 26.4 du Règlement UE</p>	
<p>En cas de perte, de vol, de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur imprime, à la fin de son voyage, les indications relatives aux groupes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle et reporte sur le document d'impression les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur) et y appose sa signature.</p>	<p><b>b) <i>Lorsqu'une carte de conducteur est détériorée, ne fonctionne pas, est perdue ou n'est pas en possession du conducteur, ce dernier doit :</i></b></p> <p><b>i) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette sortie imprimée:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;</li> </ul>		<p>Cette série de paragraphes précise plusieurs situations liées à l'introduction du tachygraphe numérique et vise à obtenir des données complètes aux fins de vérification par les responsables du contrôle.</p>

	<p>– <b>les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d);</b></p> <p><b>ii) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, et 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.</b></p>		
--	--	--	--

-----