Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1886

11.7.2024

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/1886 DE LA COMMISSION

du 10 juillet 2024

établissant des règles détaillées pour la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le contenu de la formation initiale et continue des agents de contrôle à l'analyse des données enregistrées et à la vérification des tachygraphes

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route [1], et notamment son article 39, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Les tachygraphes remplissent une fonction essentielle dans le contrôle du respect, par les entreprises de transport routier et les conducteurs professionnels, du droit de l'Union applicable dans ce secteur. Il est donc essentiel que les agents de contrôle aient une très bonne compréhension commune des règles de l'Union et qu'ils sachent où trouver les orientations pertinentes relatives à ces règles ainsi que les connaissances sur la manière d'analyser les données du tachygraphe et de vérifier les tachygraphes, et qu'ils soient informés des dernières évolutions en matière de technologie et de techniques de manipulation. Les agents de contrôle devraient également posséder les compétences non techniques et de communication nécessaires pour effectuer les contrôles, lorsqu'ils ont des entretiens avec des conducteurs sur route lors de contrôles sur route et avec d'autres membres du personnel dans les locaux des entreprises.

(2) L'introduction d'exigences communes en matière de formation pour les agents de contrôle dans le secteur du transport routier devrait conduire à l'harmonisation des pratiques de contrôle dans l'ensemble de l'Union et contribuer à l'égalité de traitement des chauffeurs routiers et des entreprises de transport lorsqu'ils sont soumis à des contrôles. Elle devrait également permettre d'instaurer une culture du respect des règles au sein du secteur et de la société dans son ensemble.

(3) Jusqu'à présent, l'expérience et les bonnes pratiques dans la mise en œuvre de certaines dispositions du règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil [2], du règlement (UE) nº 165/2014 et de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil [3] ont aidé les agents de contrôle à vérifier le respect des règles de manière efficace et cohérente. Elles devraient donc faire partie du contenu de la formation des agents de contrôle qui pourront ainsi s'en inspirer utilement lors de l'exécution des contrôles.

(4) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 42, paragraphe 3, du règlement (UE) nº 165/2014,

[1] JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

[2] Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

[3] Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) nº 1024/2012 (JO L 249 du 31.7.2020, p. 49).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Contenu et organisation de la formation

1. Les exigences communes en matière de formation des agents de contrôle figurent à l'annexe du présent règlement.

2. Les États membres établissent les techniques et le matériel permettant de structurer et de dispenser la formation initiale et continue des agents de contrôle conformément aux exigences énoncées à l'annexe du présent règlement.

3. Les États membres mettent régulièrement à jour leurs programmes de formation afin de tenir compte de l'évolution du droit de l'Union et des évolutions technologiques pertinentes.

4. Le présent règlement n'empêche pas les États membres d'adopter toute exigence supplémentaire qu'ils jugent nécessaire pour veiller à ce que les agents de contrôle bénéficient d'une formation appropriée en vue de l'exécution de leurs tâches.

Article 2

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le 10 juillet 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

FORMATION DES AGENTS DE CONTRÔLE

1. La formation dispensée aux agents de contrôle comprend une formation initiale et une formation continue. La formation continue vise à rafraîchir les connaissances des agents de contrôle, en tenant compte de toute mise à jour du cadre réglementaire ainsi que des évolutions technologiques.

2. Les États membres veillent à assurer un équilibre entre la formation théorique (en classe et démonstrations) et la formation pratique (expérience en milieu professionnel), y compris les échanges de personnel, les stages dans l'autorité de contrôle d'un autre État membre ou les formations conjointes pour les inspecteurs de différents États membres.

3. La formation permettra aux agents de contrôle:

— d'acquérir une bonne compréhension du droit pertinent de l'Union et en particulier des règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014, des règlements (CE) nº 1071/2009 ([1]), (CE) nº 1072/2009 ([2]) et (CE) nº 1073/2009 ([3]) du Parlement européen et du Conseil, de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]), des directives 92/6/CEE ([5]) et 92/106/CEE ([6]) du Conseil et, en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier, des directives 96/71/CE ([7]), 2014/67/UE ([8]) et (UE) 2020/1057 ([9]) du Parlement européen et du Conseil, ainsi que de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et d'autres accords internationaux pertinents, notamment l'accord de commerce et de coopération (ACC) UE-Royaume-Uni ([10]), et des procédures et techniques permettant de contrôler leur application dans la pratique,

— d'acquérir des connaissances et des compétences pratiques en ce qui concerne l'utilisation d'outils, de systèmes et de procédures de contrôle spéciaux pour analyser les données du tachygraphe et détecter toute manipulation des tachygraphes,

— d'acquérir les compétences nécessaires pour détecter efficacement les infractions et déterminer les sanctions applicables conformément à la classification des infractions,

([1]) Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

([2]) Règlement (CE) nº 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

([3]) Règlement (CE) nº 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

([4]) Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

([5]) Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27).

([6]) Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

([7]) Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 18 du 21.1.1997, p. 1).

([8]) Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) nº 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IMI») (JO L 159 du 28.5.2014, p. 11).

([9]) Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) nº 1024/2012 (JO L 249 du 31.7.2020, p. 49).

([10]) Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part.

— de renforcer les compétences comportementales professionnelles et les compétences non techniques afin de garantir des contrôles efficients, efficaces, proportionnés et non discriminatoires,

— d'acquérir des connaissances sur les systèmes d'échange de données et de communication utilisés dans le domaine de l'application transfrontière des règles pertinentes de l'UE en matière de transport routier,

— d'acquérir des connaissances et des compétences pour se familiariser avec les orientations et les notes explicatives fournies par les services de la Commission ([11]), en particulier pour la mise en œuvre et l'application cohérentes des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive (UE) 2020/1057.

4. Les agents de contrôle doivent être formés en fonction de leur spécialisation et de leurs compétences dans les différents domaines et du type de contrôles qu'ils effectuent. À cet égard, leur formation doit inclure les compétences suivantes dans le tableau ci-dessous.

Formation de base — Ensemble commun de compétences de base pour les contrôles sur route et dans les locaux	Les agents chargés des contrôles sur route et/ou dans les locaux doivent avoir une très bonne connaissance: — des dispositions juridiques de l'Union pour lesquelles l'analyse des tachygraphes et des données enregistrées est essentielle, — de l'AETR et des règles pertinentes d'autres accords internationaux, notamment l'ACC, — des lignes directrices et notes explicatives fournies par les services de la Commission pour la mise en œuvre et l'application des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et des directives 2002/15/CE et (UE) 2020/1057, — des caractéristiques des différentes versions des tachygraphes analogiques, numériques et intelligents, telles que leur conception, leurs fonctionnalités et le type de données qu'ils peuvent enregistrer. Les agents chargés des contrôles sur route et/ou dans les locaux doivent être capables: — de maîtriser l'utilisation des logiciels disponibles et de tout autre outil pertinent pour analyser les données du tachygraphe, — de lire et d'analyser les données provenant des logiciels, outils et impressions disponibles, — de connaître les techniques permettant de cibler les contrôles en utilisant efficacement toutes les bases de données et systèmes pertinents, tels que le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) ([1]), le système de classification par niveau de risque ([2]), le système TACHOnet ([3]) et le système d'information du marché intérieur (IMI) ([4]), — de se comporter dans le respect des exigences déontologiques, — d'utiliser les techniques d'entretien et les compétences de communication appropriées, — de prendre les décisions appropriées sur la base des informations et éléments de preuve disponibles [données tachygraphiques, informations recueillies au cours de l'entretien, matériel dans la cabine (lorsque le droit national le permet), circonstances de l'opération de transport et historique du comportement du conducteur et de l'entreprise en matière de conformité], — de faire un compte rendu clair, oralement et par écrit, — de partager les informations de la manière appropriée avec d'autres États membres, si nécessaire.

([11]) Les orientations et les notes explicatives exposent le point de vue des services de la Commission sur l'application et la mise en œuvre d'un certain nombre de dispositions et visent à garantir une compréhension commune et une application harmonieuse de ces dispositions. L'interprétation du droit de l'Union européenne est en dernier ressort la prérogative de la Cour de justice de l'Union européenne.

Formation des agents de contrôle chargés des contrôles sur route	Les agents chargés des contrôles sur route doivent avoir une très bonne connaissance: — de l'installation et du fonctionnement des tachygraphes, — des règles et procédures relatives à l'apposition de scellements et de nouveaux scellements sur les tachygraphes, — du fonctionnement des ateliers concernés, par exemple la manière dont ils effectuent les vérifications et les outils qu'ils utilisent. En particulier, les agents chargés des contrôles sur route doivent être capables: — de détecter les fraudes et manipulations commises sur toutes les versions du tachygraphe utilisées, — de connaître les techniques permettant de procéder à des contrôles ciblés en utilisant les systèmes de détection précoce à distance d'éventuelles manipulations ou utilisations abusives, — de savoir arrêter les véhicules à des fins de contrôle en veillant à assurer la sécurité de tous, — de savoir quelle attitude adopter vis-à-vis des conducteurs lors des contrôles.
Formation des agents de contrôle chargés des contrôles dans les locaux des entreprises	Les agents chargés des contrôles sur route doivent avoir une très bonne connaissance: — des procédures et pouvoirs d'enquête relatifs aux contrôles dans les locaux des entreprises. Il s'agit notamment des moyens d'obtenir les informations pertinentes, ainsi que des procédures relatives à l'entrée dans les locaux, à la demande d'informations et à l'inspection des documents d'entreprise, — des différentes structures commerciales existantes, tant au niveau national qu'au niveau multinational. En particulier, les agents chargés des contrôles dans les locaux des entreprises doivent être capables: — d'utiliser et d'analyser une grande quantité de données et de comparer les données reçues de différentes sources, — de détecter les fraudes et manipulations commises sur toutes les versions du tachygraphe en circulation, en particulier en ce qui concerne l'utilisation abusive des cartes de conducteur, — de faire preuve de solides compétences en matière de communication et d'adapter les techniques d'entretien en fonction de la personne interrogée.

([1]) Conformément à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) nº 1071/2009 et du règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1er avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) nº 1213/2010 (JO L 87 du 2.4.2016, p. 4).

([2]) Conformément à l'article 9, paragraphe 1, de la 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 (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35), et dans le règlement d'exécution (UE) 2022/695 de la Commission du 2 mai 2022 portant modalités d'application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transport (JO L 129 du 3.5.2022, p. 33).

([3]) Conformément à l'article 31, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 165/2014 et dans le règlement d'exécution (UE) 2016/68 de la Commission du 21 janvier 2016 relatif aux procédures et spécifications communes nécessaires à l'interconnexion des registres électroniques des cartes de conducteur (JO L 15 du 22.1.2016, p. 51).

([4]) Conformément au règlement (UE) nº 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission («règlement IMI») (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

5. Afin de renforcer encore le principe de collaboration entre les États membres, la formation des agents de contrôle comprend des cours de langue pertinents et/ou des cours sur l'utilisation de technologies de traduction et de communication, l'accent étant mis, en particulier sur les langues utilisées dans l'exécution des contrôles concertés et des inspections conjointes avec d'autres États membres.

6. Le contenu de la formation doit être adapté au groupe cible et au niveau de la classe pour être aussi utile que possible.

7. La formation doit, dans la mesure du possible, s'appuyer sur l'expérience des participants et ménager des possibilités d'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre les agents de contrôle.

8. L'utilisation de simulateurs ou de véritables tachygraphes n'est pas obligatoire mais peut être utile pour que la formation des agents de contrôle soit efficace. En principe, les simulateurs utilisés doivent correspondre aux appareils de la dernière génération, mais les agents de contrôle doivent également être formés à la détection des fraudes et à l'analyse des données relatives aux générations de tachygraphes plus anciennes qui sont encore en circulation.

9. La formation peut prévoir la possibilité, pour les agents de contrôle en formation, d'accompagner d'autres agents de contrôle lors de contrôles sur route et/ou dans les locaux des entreprises.