

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B** **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)

(JO L 102 du 11.4.2006, p. 35)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Directive 2009/4/CE de la Commission du 23 janvier 2009	L 21	39	24.1.2009
► <u>M2</u>	Directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009	L 29	45	31.1.2009

Rectifié par:

- **C1** Rectificatif, JO L 256 du 29.9.2009, p. 38 (2009/5/CE)



**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 ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾ 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 ⁽³⁾ et le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽⁴⁾ 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 ⁽⁵⁾ 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

⁽¹⁾ JO C 241 du 28.9.2004, p. 65.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 20 avril 2004 (JO C 104 E du 30.4.2004, 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.

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

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

⁽⁵⁾ JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

▼B

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.
- (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 ⁽¹⁾.
- (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

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾ 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

Systèmes de contrôles

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

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

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

2. Si tel n'est pas encore le cas, les États membres confèrent aux fonctionnaires préposés aux contrôles, au plus tard le 1^{er} 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^{er} 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^{er} janvier 2008 et à 3 % au moins à partir du 1^{er} janvier 2010.

À partir du 1^{er} 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

⁽¹⁾ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1

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

▼B

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

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

▼B

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:

a) une liste des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe I;

b) 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:

a) une liste des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe I;

b) 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,

▼B

relative aux activités de l'entreprise en question dans cet autre État membre.

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

*Article 7***Contacts intracommunautaires**

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

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

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

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

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

*Article 8***Échange d'informations**

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

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

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

*Article 9***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.

▼B

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^{er} 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^{er} 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.

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.

▼B

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.

▼B*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 N³ ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M³, les catégories N³ et M³ 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 ⁽¹⁾;
- 3) le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les dernières vingt-quatre heures d'utilisation du véhicule;
- 4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 3820/85;

▼M1

- 5) le cas échéant, et dans le respect des considérations relatives à la sécurité, une vérification de l'appareil de contrôle dont les véhicules sont équipés afin de déceler l'installation ou l'utilisation de tout appareil visant à détruire, manipuler ou modifier toute donnée ou empêcher son enregistrement, ou visant à interférer de quelque manière que ce soit avec l'échange de données électronique entre les composants de l'appareil de contrôle, ou entravant ou modifiant les données de n'importe laquelle de ces manières avant le cryptage.

▼B

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.

⁽¹⁾ 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).

▼B*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;

▼M1

- 3) un équipement d'analyse spécifique, doté de logiciels adaptés, permettant de vérifier et de confirmer la signature numérique des données, ainsi qu'un logiciel d'analyse spécifique permettant d'établir un profil détaillé de la courbe de vitesse des véhicules avant l'inspection de leur appareil de contrôle.

▼ M2

ANNEXE III

Infractions

Conformément à l'article 9, paragraphe 3, le tableau suivant contient des lignes directrices sur une échelle commune d'infractions aux règlements (CE) n° 561/2002 et (CEE) n° 3821/85, classées en différentes catégories en fonction de leur gravité.

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006

N°	Base juridique	Type d'infraction	Degré de gravité (*)		
			ITG	IG	IM
A	Équipage				
A1	Article 5, paragraphe 1	► C1 Non-respect de l'âge minimal des receveurs ◀		X	
B	Durées de conduite				
B1	Article 6, paragraphe 1	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h	9 h<...<10 h		X
B2			10 h<...<11 h		X
B3			11 h<...	X	
B4		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension	10 h<...<11 h		X
B5			11 h<...<12 h		X
B6			12 h<...	X	
B7	Article 6, paragraphe 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	56 h<...<60 h		X
B8			60 h<...<70 h		X
B9			70 h<...	X	
B10	Article 6, paragraphe 3	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives	90 h<...<100 h		X
B11			100 h<...<112 h 30		X
B12			112 h 30<...	X	
C	Pauses				
C1	Article 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue	4 h 30<...<5 h		X
C2			5 h<...<6 h		X
C3			6 h<...	X	
D	Temps de repos				
D1	Article 8, paragraphe 2	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée	10 h<...<11 h		X
D2			8 h 30<...<10 h		X
D3			...<8 h 30	X	
D4		Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée	8 h<...<9 h		X
D5			7 h<...<8 h		X
D6			...<7 h	X	
D7		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h	3 h+(8 h<...<9 h)		X
D8			3 h+(7 h<...<8 h)		X
D9			3 h+(...<7 h)	X	

▼ M2

N°	Base juridique	Type d'infraction	Degré de gravité (*)		
			ITG	IG	IM
D10	Article 8, paragraphe 5	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de conduite en équipage	8 h<...<9 h		X
D11			7 h<...<8 h		X
D12			...<7 h	X	
D13	Article 8, paragraphe 6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h	22 h<...<24 h		X
D14			20 h<...<22 h		X
D15			...<20 h	X	
D16		Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée	42 h<...<45 h		X
D17			36 h<...<42 h		X
D18			...<36 h	X	
E	Types de paiement				
E1	Article 10, paragraphe 1	Lien entre la rémunération et la distance parcourue ou la quantité de biens transportés	X		

(*) ITG = Infraction très grave/IG = Infraction grave/IM = Infraction mineure.

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) n° 3821/85

N°	Base juridique	Type d'infraction	Degré de gravité (*)		
			ITG	IG	IM
F	Installation de l'appareil de contrôle				
F1	Article 3, paragraphe 1	Pas d'appareil de contrôle homologué installé ni utilisé	X		
G	Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement				
G1	Article 13	Appareil de contrôle ne fonctionnant pas correctement (par exemple, pas inspecté, calibré et scellé correctement)	X		
G2		Appareil de contrôle mal utilisé (pas de carte de conducteur valide, abus volontaire, etc.)	X		
G3	Article 14, paragraphe 1	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord		X	
G4		Modèle non homologué de feuille d'enregistrement		X	
G5		Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées			X
G6	Article 14, paragraphe 2	L'entreprise ne conserve pas les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées	X		
G7	Article 14, paragraphe 4	Le conducteur détient plus d'une carte de conducteur en cours de validité	X		
G8	Article 14, paragraphe 4	Utilisation d'une carte de conducteur autre que celle du conducteur en cours de validité	X		
G9	Article 14, paragraphe 4	Utilisation d'une carte de conducteur défectueuse ou ayant expiré	X		
G10	Article 14, paragraphe 5	Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins 365 jours	X		

▼M2

N°	Base juridique	Type d'infraction	Degré de gravité (*)		
			ITG	IG	IM
G11	Article 15, paragraphe 1	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles			X
G12		Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données illisibles	X		
G13		Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier		X	
G14	Article 15, paragraphe 2	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/cartes de conducteur	X		
G15		Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes	X		
G16		Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées			X
G17		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données			X
G18		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données	X		
G19		Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise	X		
G20		Utilisation d'une mauvaise feuille ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)	X		
G21	Article 15, paragraphe 3	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule		X	
G22		Mauvaise utilisation du dispositif de commutation	X		
H	Indications à saisir				
H1	Article 15, paragraphe 5	Pas de nom sur la feuille d'enregistrement	X		
H2		Pas de prénom sur la feuille d'enregistrement	X		
H3		Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille		X	
H4		Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille			X
H5		Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement			X
H6		Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement		X	
H7		Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement			X
H8		Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement			X
H9	Article 15, paragraphe 5, point a)	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle			X

▼M2

N°	Base juridique	Type d'infraction	Degré de gravité (*)		
			ITG	IG	IM
I	Présentation de documents				
11	Article 15, paragraphe 7	Refus d'être contrôlé	X		
12	Article 15, paragraphe 7	Incapacité de présenter les informations relatives à la journée en cours	X		
13		Incapacité de présenter les informations relatives aux 28 jours précédents	X		
14		Incapacité de présenter les informations relatives à la carte de conducteur si le conducteur en détient une	X		
15		►C1 Incapacité de présenter les informations recueillies manuellement et les sorties imprimées pendant la journée en cours et les 28 jours précédents ◀	X		
16		Incapacité de présenter la carte de conducteur	X		
17		►C1 Incapacité de présenter les sorties imprimées pendant la journée en cours et les 28 jours précédents ◀	X		
J	Fraud				
J1	Article 15, paragraphe 8	Falsification, effacement, destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement ou présentes dans l'appareil de contrôle, sur la carte de conducteur ou sur les sorties imprimées de l'appareil de contrôle	X		
J2		Manipulation de l'appareil de contrôle, de la feuille d'enregistrement ou de la carte de conducteur pouvant résulter en une falsification des données et/ou des informations présentes sur les sorties imprimées	X		
J3		Présence, à bord du véhicule, d'un dispositif de manipulation pouvant être utilisé pour falsifier les données et/ou les informations présentes sur les sorties imprimées (interrupteur, câble, etc.)	X		
K	Panne				
K1	Article 16, paragraphe 1	Pas réparée par un réparateur ou un atelier agréé	X		
K2		Pas réparée en cours de route		X	
L	Saisie manuelle sur les sorties imprimées				
L1	Article 16, paragraphe 2	Le conducteur ne reporte pas toutes les indications relatives aux groupes de temps qui ne sont plus enregistrés durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle	X		
L2		Le numéro de la carte de conducteur et/ou du permis de conduire ne figure pas sur la feuille provisoire	X		
L3		Pas de signature sur la feuille provisoire		X	
L4	Article 16, paragraphe 3	Perte ou vol de la carte de conducteur non déclaré officiellement aux autorités compétentes de l'État membre où le fait a eu lieu	X		

(*) ITG = Infraction très grave/IG = Infraction grave/IM = Infraction mineure.