

Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

► **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
► <b><u>M1</u></b>	Directive 2009/4/CE de la Commission du 23 janvier 2009	L 21	39	24.1.2009
► <b><u>M2</u></b>	Directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009	L 29	45	31.1.2009
► <b><u>M3</u></b>	Règlement (UE) 2016/403 de la Commission du 18 mars 2016	L 74	8	19.3.2016

Rectifiée 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)**

*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<sup>er</sup>, tant sur la route que dans les locaux des entreprises de toutes les catégories de transport.

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

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

2. Si tel n'est pas encore le cas, les États membres confèrent aux fonctionnaires préposés aux contrôles, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2007, les compétences légales appropriées pour leur permettre d'effectuer correctement les tâches d'inspection qui leur incombent en vertu de la présente directive.

3. Chaque État membre organise les contrôles de façon que, à partir du 1<sup>er</sup> mai 2006, 1 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 soient contrôlés. Ce pourcentage sera porté à 2 % au moins à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008 et à 3 % au moins à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, ce pourcentage minimal peut être porté à 4 % par la Commission, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, à condition que les statistiques recueillies conformément à l'article 3 indiquent qu'en moyenne plus de 90 % de tous les véhicules contrôlés sont équipés de tachygraphes numériques. En prenant sa décision, la Commission tient également compte de l'efficacité des mesures de contrôle existantes, notamment la disponibilité des données de tachygraphes numériques dans les locaux des entreprises.

**▼B**

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

4. Les informations transmises à la Commission conformément à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85 comprennent le nombre de conducteurs contrôlés sur la route, le nombre de contrôles effectués dans les locaux des entreprises, le nombre de jours ouvrés contrôlés ainsi que le nombre et la nature des infractions signalées, en indiquant s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de choses.

*Article 3***Statistiques**

Les États membres veillent à ce que les statistiques recueillies lors des contrôles organisés conformément à l'article 2, paragraphes 1 et 3, soient réparties dans les catégories suivantes:

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

Ces statistiques sont présentées à la Commission tous les deux ans et sont publiées dans un rapport.

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

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

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

*Article 4***Contrôles sur route**

1. Les contrôles sur route sont organisés à des endroits différents et à n'importe quelle heure; ils couvrent une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle.

**▼B**

2. Les États membres veillent à ce que:
  - a) des dispositions suffisantes soient prises concernant les postes de contrôle situés sur les routes existantes et en projet ou à proximité de celles-ci et, si nécessaire, à ce que des stations-service et autres lieux sûrs le long des autoroutes puissent faire office de postes de contrôle;
  - b) les contrôles soient effectués selon un système de rotation aléatoire en respectant un équilibre géographique approprié.
3. Les éléments sur lesquels doivent porter les contrôles sur route sont énumérés dans la partie A de l'annexe I. Si la situation l'exige, les contrôles peuvent se concentrer sur un élément spécifique
4. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 2, les contrôles sur route sont effectués sans discrimination. En particulier, les agents de contrôle ne peuvent opérer aucune discrimination fondée sur l'un des motifs suivants:
  - a) le pays d'immatriculation du véhicule;
  - b) le pays de résidence du conducteur;
  - c) le pays où l'entreprise est établie;
  - d) le point de départ et d'arrivée du trajet;
  - e) le type de tachygraphe: analogique ou numérique.
5. Les agents de contrôle reçoivent:
  - 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.

**▼B**

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, 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.

**▼B**

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

*Article 9***Système de classification par niveau de risque**

1. Les États membres mettent en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions aux règlements (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 commises par chaque entreprise. La Commission apporte son soutien au dialogue entre les États membres afin d'encourager l'uniformité de ces systèmes de classification.

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

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

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

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

*Article 10***Rapport**

Au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2009, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport analysant les sanctions prévues dans les législations des États membres en ce qui concerne les infractions graves.

*Article 11***Meilleures pratiques**

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

Ces lignes directrices sont publiées dans un rapport établi par la Commission tous les deux ans.

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

**▼B**

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

*Article 12***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.
  2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
- La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.

*Article 13***Mesures de mise en œuvre**

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

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

*Article 14***Négociations avec des pays tiers**

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

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

*Article 15***Mise à jour des annexes**

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

*Article 16***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2007. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

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

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

*Article 17***Abrogation**

1. La directive 88/599/CEE est abrogée.

2. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme étant faites à la présente directive.

*Article 18***Entrée en vigueur**

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

*Article 19***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.



**▼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 N<sup>3</sup> ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M<sup>3</sup>, les catégories N<sup>3</sup> et M<sup>3</sup> s'entendant comme celles définies à l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(1)</sup>;
- 3) le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les dernières vingt-quatre heures d'utilisation du véhicule;
- 4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 3820/85;

**▼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 détecter 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.

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

**▼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.

## ▼M3

## ANNEXE III

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

N°	BASE JURIDI- QUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ (1)				
			ILPG	ITG	IG	IM	
A	Équipage						
A1	Article 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs			X		
B	Durées de conduite						
B1	Article 6, par. 1	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9 h, en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10 h	9 h < ... < 10 h				X
B2			10 h ≤ ... < 11 h			X	
B3			11 h ≤ ...		X		
B4		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h sans la prise d'une pause ou d'une période de repos d'au moins quatre heures et demie	13 h 30 ≤ ... et aucune pause/ période de repos	X			
B5		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 h, lorsqu'une extension est autorisée	10 h < ... < 11 h				X
B6			11 h ≤ ... < 12 h			X	
B7			12 h ≤ ...		X		
B8		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 10 h sans la prise d'une pause ou d'une période de repos d'au moins quatre heures et demie	15 h ≤ ... et aucune pause/ période de repos	X			
B9	Article 6, par. 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	56 h < ... < 60 h				X
B10			60 h ≤ ... < 65 h			X	
B11			65 h ≤ ... < 70 h		X		
B12		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire	70 h ≤ ...	X			
B13	Article 6, par. 3	Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	90 h < ... < 100 h				X
B14			100 h ≤ ... < 105 h			X	
B15			105 h ≤ ... < 112 h 30		X		
B16		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives	112 h 30 ≤ ...	X			

## ▼ M3

N°	BASE JURIDI- QUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ <sup>(1)</sup>				
			ILPG	ITG	IG	IM	
C	Temps de pause						
C1	Article 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de quatre heures et demie avant la prise d'une pause	4 h 30 < ... < 5 h				X
C2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C3			6 h ≤ ...		X		
D	Temps de repos						
D1	Article 8, par. 2	Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit n'est pas autorisé	10 h ≤ ... < 11 h				X
D2			8 h 30 ≤ ... < 10 h			X	
D3			... < 8 h 30		X		
D4		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier est autorisé	8 h ≤ ... < 9 h				X
D5			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D6			... < 7 h		X		
D7		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3 h + 9 h, insuffisant	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D9			3 h + [... < 7 h]		X		
D10	Article 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	8 h ≤ ... < 9 h				X
D11			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D12			... < 7 h		X		
D13	Article 8, par. 6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24 h, insuffisant	22 h ≤ ... < 24 h				X
D14			20 h ≤ ... < 22 h			X	
D15			... < 20 h		X		
D16		Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	42 h ≤ ... < 45 h				X
D17			36 h ≤ ... < 42 h			X	
D18			... < 36 h		X		

## ▼ M3

N°	BASE JURIDI- QUE	TYPE D'INFRACTION		NIVEAU DE GRAVITÉ (¹)			
				ILPG	ITG	IG	IM
D19	Article 8, par. 6	Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdoma- daire précédent	... < 3 h				X
D20			3 h ≤ ... < 12 h			X	
D21			12 h ≤ ...		X		
E	Exception constituée par la règle des 12 jours						
E1	Article 8, par. 6 <i>bis</i>	Dépassement de 12 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdoma- daire normal précédent	... < 3 h				X
E2			3 h ≤ ... < 12 h			X	
E3			12 h ≤ ...		X		
E4	Article 8, par. 6 <i>bis</i> , point b) ii)	Temps de repos hebdomadaire pris à la suite de 12 périodes consécutives de 24 heures	65 h < ... ≤ 67 h			X	
E5			... ≤ 65 h		X		
E6	Article 8, par. 6 <i>bis</i> , point d)	Temps de conduite, entre 22 heures et 6 heures, de plus de 3 heures avant la pause, s'il n'y a pas plusieurs conducteurs à bord du véhicule	3 h < ... < 4,5 h			X	
E7			4,5 h ≤ ...		X		
F	Organisation du travail						
F1	Article 10, par. 1	Lien entre la rémunération et la distance parcourue ou le volume des marchandises transportées			X		
F2	Article 10, par. 2	Organisation du travail du conducteur inexistante ou mauvaise, instructions au conducteur pour lui permettre de se conformer à la réglementation inexistantes ou mauvaises			X		

<sup>(1)</sup> ILPG = infractions les plus graves/ITG = infraction très grave/IG = infraction grave. IM = infraction mineure.

## 2. Groupes d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> (Tachygraphe)

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ			
			ILPG	ITG	IG	IM
G	Installation du tachygraphe					
G1	Article 3, par. 1, et article 22, par. 2	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué ( <i>ex.: absence de tachygraphe installé par un installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé par les autorités compétentes des États membres, utilisation d'un tachygraphe sans que les sceaux nécessaires soient placés ou remplacés par un installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé, ou utilisation d'un tachygraphe sans la plaquette d'installation</i> )	X			

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 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 (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

## ▼M3

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ			
			ILPG	ITG	IG	IM
H	Utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement					
H1	Article 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X		
H2	Article 27	Fait, pour le conducteur, d'utiliser ou d'être titulaire de plus d'une carte de conducteur		X		
H3		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée ( <i>assimilée à la conduite sans carte de conducteur</i> )	X			
H4		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire ( <i>assimilée à la conduite sans carte de conducteur</i> )	X			
H5		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés ( <i>assimilée à la conduite sans carte de conducteur</i> )	X			
H6	Article 32, par. 1	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement ( <i>ex.: tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé</i> )		X		
H7	Article 32, par. 1, et article 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe ( <i>ex.: utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.</i> )		X		
H8	Article 32, par. 3	Utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X			
H9		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement ou stockées et téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte de conducteur	X			
H10	Article 33, par. 2	Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X		
H11		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X		
H12	Article 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X		
H13		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X		
H14		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		
H15	Article 34, par. 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données illisibles		X		
H16	Article 34, par. 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X		
H17	Article 34, par. 4	Utilisation d'une mauvaise feuille d'enregistrement ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X	
H18	Article 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation		X		

▼ **M3**

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ			
			ILPG	ITG	IG	IM
I	Présentation de documents					
I1	Article 36	Refus d'être contrôlé		X		
I2	Article 36	Incapacité de présenter les enregistrements de la journée en cours et des 28 jours précédents		X		
I3		Incapacité de présenter les données enregistrées par la carte de conducteur si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X		
I4	Article 36	Incapacité de présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents		X		
I5	Article 36	Incapacité de présenter une carte de conducteur, si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X		
J	Mauvais fonctionnement					
J1	Article 37, par. 1, et article 22, par. 1	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X		
J2	Article 37, par. 2	Non-report, par le conducteur, de toutes les indications requises relatives aux différentes périodes dans la mesure où celles-ci ne sont plus enregistrées durant la période de panne ou de défaillance du tachygraphe		X		