



Texte coordonné

Règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant transposition 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) n° 561/2006 et (UE) n° 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.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports ;

Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ;

Vu le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ;

Vu 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 du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre de Travail, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de l'Intérieur, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre du Travail et de l'Emploi et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :



Nombre de contrôles

Art. 1^{er}.

(1) Dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié, ainsi que du règlement 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, tel que modifié, les contrôles sont organisés de manière telle qu'ils couvrent chaque année au moins 3 pour cent des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 précités.

Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité afin de fournir, avant la fin du contrôle sur route, toute preuve qui ne se trouverait pas à bord. Cela est sans préjudice de l'obligation du conducteur de veiller au bon fonctionnement du tachygraphe.

Au moins 30 pour cent du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 50 pour cent dans les locaux de l'entreprise.

(2) Des contrôles sont organisés portant sur le respect des dispositions du livre II, titre premier, chapitre IV, du Code du travail et de la loi du 28 juillet 2011 portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants compte tenu du système de classification par niveau de risque prévu à l'article 11. Ces contrôles sont ciblés sur une entreprise si un ou plusieurs de ses conducteurs enfreignent gravement ou de manière répétée le règlement (CE) n° 561/2006 précité ou le règlement (UE) n° 165/2014 précité.

Contrôles sur routes

Art. 2.

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

(2) Les contrôles sur route sont effectués à des endroits spécialement aménagés à cet effet, des stations-service du réseau autoroutier, des aires de repos ou tout autre lieu sûr le long des autoroutes et routes et selon un système de rotation aléatoire en respectant un équilibre géographique approprié, tout en tenant compte des flux principaux des trafics.

(3) Les contrôles sur route portent au moins sur les éléments énumérés dans la partie A de l'annexe.

Si la situation l'exige, les contrôles peuvent se concentrer sur un ou plusieurs éléments spécifiques.

(4) Sans préjudice de l'article 12, les contrôles sur route sont effectués sans discrimination, notamment en ce qui concerne

- le pays d'immatriculation du véhicule ;



- le pays de résidence du conducteur ;
- le pays où l'entreprise est établie ;
- le point de départ et d'arrivée du trajet ;
- le type de tachygraphe: analogique ou numérique.

(5) Les agents de contrôle sont informés des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe.

Leur équipement comprend, entre autres,

- 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,
- un équipement permettant de vérifier les feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique, et
- 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.

(6) (abrogé)

Contrôles concertés

Art. 2bis.

Des contrôles sur routes des conducteurs et des véhicules relevant du règlement (CE) n° 561/2006 précité et du règlement (UE) n°165/2014 précité sont organisés au moins six fois par an de concert avec les autorités de contrôle d'un ou de plusieurs autres États membres de l'Union européenne. Dans la mesure du possible, des contrôles concertés dans les locaux des entreprises sont également organisés.

Contrôles en entreprises

Art. 3.

(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 (CE) n° 561/2006 précité, au règlement (UE) n° 165/2014 précité, au livre II, titre premier, chapitre IV, du Code du travail ou à la loi du 28 juillet 2011 précitée ont été constatées sur la route.

(2) Les contrôles dans les locaux des entreprises portent au moins sur les éléments énumérés dans les parties A et B de l'annexe.

(3) Les agents de contrôle sont informés des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe.



Leur équipement comprend, entre autres,

- 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,
- un équipement permettant de vérifier les feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique, et
- 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.

(4) Lorsqu'ils procèdent à un contrôle, les agents de contrôle tiennent compte de toute information fournie par l'organisme de contact désigné d'un autre Etat membre.

(5) Sont assimilés aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises, les contrôles effectués par les agents de contrôle dans les bureaux des administrations respectives, sur base de documents ou données pertinents qui leur sont remis, sur leur demande, par les entreprises.

Conservation des documents

Art. 4.

Les entreprises conservent, pendant au moins un an, les documents, les résultats et autres données pertinentes qui leur sont communiqués par les agents de contrôle relativement aux vérifications qui ont été effectuées dans leurs locaux ou auprès de leurs chauffeurs sur la route.

Organes intracommunautaires

Art. 5.

L'organisme visé à l'article 7, paragraphe 1^{er}, 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) n° 561/2006 et (UE) n° 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 est pour le Luxembourg le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après le « ministre ».

Les missions du ministre sont les suivantes :

- a) assurer la coordination avec des organismes équivalents dans les autres États membres concernés pour l'organisation de contrôles concertés sur route prévus par l'article 2*bis* ;
- b) transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, qui doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée ;
- c) fournir assistance aux autorités compétentes des autres États membres afin de clarifier la situation lorsque les constatations effectuées lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un



véhicule immatriculé au Luxembourg donnent des raisons d'estimer que des infractions, qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des données nécessaires, ont été commises ;

d) assurer l'échange d'informations avec les autres États membres.

Le ministre peut charger la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises de la coordination pratique avec des organes de contrôles d'autres États membres pour l'organisation des contrôles concertés sur route prévus à l'alinéa 2, lettre a).

Art. 6. (abrogé)

Art. 7. (abrogé)

Art. 8. (abrogé)

Art. 9. (abrogé)

Art. 10. (abrogé)

Système de classification par niveau de risque

Art. 11.

(1) Il est instauré un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 précité, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, au livre II, titre premier, chapitre IV, du Code du travail ou à la loi du 28 juillet 2011 précitée commise par chaque entreprise de transport.

Le niveau de risque d'une entreprise de transport est calculé à l'aide de la formule et des principes prévus à l'annexe du 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 transports.

(2) Les entreprises classées « à haut risque » font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents.

(3) Les infractions prises en compte sont celles énumérées à l'annexe II.

(4) Le système de classification par niveau de risque est accessible aux agents de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises chargés d'effectuer des contrôles sur route.



(5) Par l'intermédiaire des registres électroniques nationaux interopérables visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 précité, le système de classification est accessible aux autorités compétentes des autres États membres, conformément à l'article 16, paragraphe 2, dudit règlement.

Art. 12.

(1) Pour la gestion du système de classification des entreprises par niveau de risque énoncé à l'article 11, il est instauré une banque de données informatique.

Les données sont entrées dans la banque de données par les agents de la Police grand-ducale, de l'Administration des Douanes et Accises et de l'Inspection du Travail et des Mines et comprennent les contrôles effectués par ces agents sur route et en entreprise et les éventuelles infractions constatées.

Pour autant que possible, le système de classification peut être mis en place par une extension de banques de données existantes ou les données mentionnées à l'alinéa précédent peuvent être reprises automatiquement d'autres banques de données, en conformité avec les dispositions légales et réglementaires relatives à la législation sur la protection des données à caractère personnel.

Outre l'accès des organes de contrôle susmentionnés, un accès de simple consultation de la banque de données est accordé au ministre ayant les transports dans ses compétences et au ministre ayant les classes moyennes dans ses compétences.

(2) Toute entreprise a le droit de demander par courrier ou par voie électronique et d'obtenir communication de son degré de risque. La demande doit être adressée au ministre ayant les transports dans ses compétences et accompagnée d'une photocopie lisible respectivement d'une copie scannée lisible de la pièce d'identité du gérant technique de l'entreprise.

En cas de demande par voie électronique, cette copie n'est pas nécessaire si la demande est signée au moyen d'une signature électronique avancée sur base de certificat qualifié.

Le degré de risque est communiqué selon le souhait de l'auteur de la demande par lettre ou par courrier électronique.

La demande est refusée si elle ne remplit pas les conditions énoncées ci-avant ou si elle est introduite par une personne ou une entreprise tierce.

Art. 12bis.

(1) A compter du 20 mai 2018, le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défauts ou non-conformités décrites par un règlement ministériel et constatées sur les véhicules visés à l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, paragraphe 6, alinéa 1, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

(2) La détermination du niveau de risque que présente une entreprise se fonde sur les paramètres suivants :



- nombre de défauts ou non-conformités,
 - gravité des défauts ou non-conformités,
 - nombre de contrôles techniques routiers,
 - facteur temps.
- 1) Les défauts ou non-conformités sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants :
- défaut ou non-conformité critique = 40
 - défaut ou non-conformité majeure = 10
 - défaut ou non-conformité mineure = 1
- 2) On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défauts ou non-conformités) plus « anciens » par rapport aux résultats (défauts ou non-conformités) plus « récents » :
- année 1 = 12 derniers mois = facteur 3
 - année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2
 - année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1

Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.

- 3) La classification par niveau de risque est déterminée de la classification globale par niveau de risque.

- a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Ya} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Ya}}$$

dans laquelle :

RR = niveau de risque global

I = nombre total de défauts ou non-conformités pour l'année 1, 2, 3

$D_{Y1} = (\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ pour l'année 1

#... = nombre de...

DD = défauts ou non-conformités critiques

MaD = défauts ou non-conformités majeures

MiD = défauts ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers pour l'année 1, 2, 3



b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dans laquelle :

AR = niveau de risque annuel

#... = nombre de...

DD = défauts ou non-conformités critiques

Ma = défauts ou non-conformités majeures

D = défauts ou non-conformités mineures

MiD = contrôles techniques routiers

C = contrôles techniques routiers

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans.

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque doit être effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées :

- <30% risque faible
- 30% - 80% risque moyen
- >80% risque élevé

Dispositions finales

Art. 13.

Le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application – de la directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, – de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, – des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté ainsi que le règlement du Gouvernement en Conseil modifié du 29 janvier 1993 concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route sont abrogés.

Art. 14.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre du Travail et de l'Emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



Annexe I

Partie A

CONTRÔLES SUR ROUTES

Les contrôles sur route portent, d'une 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 36, paragraphes 1^{er} et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité 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 aux articles 2, paragraphe 5, alinéa 2, et 3, paragraphe 3, alinéa 2, du présent règlement et/ou sur les sorties imprimées ;
- 2) pour la période visée à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, 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 dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ;
- 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 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 561/2006 précité ;
- 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 ;
- 6) la durée maximale hebdomadaire du travail portée à soixante heures conformément à l'article 4, point a), de la directive 2002/15/CE précitée ; les autres durées hebdomadaires du travail telles qu'elles sont fixées aux articles 4 et 5 de la directive 2002/15/CE précitée, uniquement lorsque la technologie existante permet d'effectuer des contrôles efficaces.

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 ;
- 4) le respect des exigences relatives aux durées maximales hebdomadaires moyennes du travail, aux temps de pause et au travail de nuit énoncées aux articles 4, 5 et 7 de la directive 2002/15/CE précitée ;
- 5) le respect des obligations incombant aux entreprises en ce qui concerne le paiement pour l'hébergement des conducteurs et l'organisation du travail des conducteurs, conformément à l'article 8, paragraphes 8 et 8 bis, du règlement (CE) n° 561/2006 précité.

Si une infraction est constatée, les agents de l'Administration des douanes et accises et de la Police grand-ducale peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices dans la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les contractants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CE) n° 561/2006 précité et (UE) n° 165/2014 précité.

Annexe II

1. ~~Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil~~

N°	Base juridique	Nature de l'infraction	Niveau de gravité (*)				
			ILP G	ITG	IG	IM	
A	Équipage						
A0 1	Art. 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs				X	
B	Durées de conduite						
B0 1	Art. 6, par. 1	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h, en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10 h	9 h < ... < 10 h				X
B0 2			10 h ≤ ... < 11 h			X	
B0 3			11 h ≤ ...		X		
B0 4		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h sans la prise	13 h 30 ≤ ...	X			



		d'une pause ou d'une période de repos d'au moins quatre heures et demie	et aucune pause/ période de repos				
B0 5		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 h, lorsqu'une extension est autorisée	10 h ... < 11 h				X
B0 6			11 h ≤ ... < 12 h			X	
B0 7			12 h ≤ ...		X		
B0 8		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			
B0 9	Art. 6, par. 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	56 h < ... < 60 h				X
B1 0			60 h ≤ ... < 65 h			X	
B1 4			65 h ≤ ... < 70 h		X		
B1 2		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire	70 h ≤ ...	X			
B1 3	Art. 6, par. 3	Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	90 h < ... < 100 h				X
B1 4			100 h ≤ ... < 105 h			X	
B1 5			105 h ≤ ... < 112 h 30		X		
B1 6		Dépassement, de 25 % ou plu, de la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives	112 h 30 ≤ ...	X			
C	Temps de pause						
C0 1	Art. 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
C0 2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C0 3			6 h ≤ ...		X		
D	Temps de repos						
D0 1	Art. 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
D0 2			8 h 30 ≤ ... < 10 h			X	



D0 3			... < 8 h 30		X		
D0 4		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit est autorisé	8 h ≤ ... < 9 h				X
D0 5			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D0 6			... < 7 h		X		
D0 7		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3 h + 9 h, insuffisant	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D0 8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D0 9			3 h + [... < 7 h]		X		
D1 0	Art. 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	8 h ≤ ... < 9 h				X
D1 4			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D1 2			... < 7 h		X		
D1 3	Art. 8, par. 6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24 h, insuffisant	22 h ≤ ... < 24 h				X
D1 4			20 h ≤ ... < 22 h			X	
D1 5			... < 20 h		X		
D1 6		Temps de repos hebdomadaire inférieure à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	42 h ≤ ... < 45 h				X
D1 7			36 h ≤ ... < 42 h			X	
D1 8			... < 36 h		X		
D1 9		Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	... < 3 h				X
D2 0			3 h ≤ ... < 12 h			X	
D2 4			12 h ≤ ...		X		
E	Exception constituée par la règle des 12 jours						
E0 4			... < 3 h				X



E0 2	Art. 8, par. 6 <i>bis</i>	Dépassement de 12 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire normal précédent	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X	
E0 3			$12\text{ h} \leq \dots$		X		
E0 4	Art. 8, par. 6 <i>bis</i> , point b) ii)	Temps de repos hebdomadaire pris à la suite de 12 périodes consécutives de 24 heures	$65\text{ h} < \dots \leq 67\text{ h}$			X	
E0 5			$\dots \leq 65\text{ h}$		X		
E0 6	Art. 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	$3\text{ h} < \dots < 4,5\text{ h}$			X	
E0 7			$4,5\text{ h} \leq \dots$		X		
F	Organisation du travail						
F0 4	Art. 10, par. 1	Lien entre la rémunération et la distance parcourue ou le volume des marchandises transportées			X		
F0 2	Art. 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		
(*) 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 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 (Tachygraphe)

N°	Base juridique	Nature de l'infraction	Niveau de gravité (*)			
			ILP G	ITG	IG	IM
G	Installation du tachygraphe					
G0 4	Art. 3, par. 1 et art. 22, par. 2	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué (ex.: absence d'un tachygraphe installé par un installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé par les autorités compétentes des Etats 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)	X			
H	Utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement					



H0 4	Art. 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X		
H0 2	Art. 27	Fait, pour le conducteur, d'utiliser ou d'être titulaire de plus d'une carte de conducteur		X		
H0 3		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X			
H0 4		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X			
H0 5		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X			
H0 6	Art. 32, par. 1	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement (ex.: tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé)		X		
H0 7	Art. 32, par. 1 et art. 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe (ex.: utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.)		X		
H0 8	Art. 32, par. 3	Utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X			
H0 9		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrements ou stockées et téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte de conducteur	X			
H1 0	Art. 33, par. 2	Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X		
H1 1		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X		
H1 2	Art. 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X		
H1 3		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X		
H1 4		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		
H1 5	Art. 34, par. 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées ; données illisibles		X		
H1 6	Art. 34, par. 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X		
H1 7	Art. 34, par. 4	Utilisation d'une mauvaise feuille d'enregistrement ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X	
H1 8	Art. 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation		X		
I	Présentation de documents					



I01	Art. 36	Refus d'être contrôlé		X		
I02	Art. 36	Incapacité de présenter les enregistrements de la journée en cours et des 28 jours précédents		X		
I03		Incapacité de présenter les données enregistrées par la carte de conducteur si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X		
I04	Art. 36	Incapacité de présenter les données enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents		X		
I05	Art. 36	Incapacité de présenter une carte de conducteur, si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X		
J	Mauvais fonctionnement					
J01	Art. 37, par. 1 et art. 22, par. 1	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X		
J02	Art. 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		
(*) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave / IM = infraction mineure						

Annexe II

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) no 561/2006 du Parlement européen et du Conseil (*) (durée de conduite et temps de repos)

N°	BASE JURIDIQUE DE L'UE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ (**)				
			ILPG	ITG	IG	IM	
A	Équipage						
A1	Article 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs				X	
B	Périodes 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	13 h 30 ≤ ...	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	15 h ≤ ...	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 maximale durant deux semaines consécutives	112 h 30 ≤ ...	X			
C	Temps de pause						
C1	Article 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de 4 h 30 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 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		
D19		Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 h depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	... < 3 h				X
D20			3 h ≤ ... < 12 h			X	



D21			12 h ≤ ...		X		
D22	Article 8, par. 6 <i>ter</i>	Absence de compensation pour deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs			X		
D23	Article 8, par. 8	Déroulement à bord d'un véhicule du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 h			X		
D24		Absence de prise en charge par l'employeur des frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule				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 h depuis le temps de repos hebdomadaire 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 h	67 h < ... < 69 h				X
E5			65 h < ... ≤ 67 h			X	
E6			... ≤ 65 h		X		
E7	Article 8, par. 6 <i>bis</i> , point d)	Temps de conduite, entre 22 h et 6 h, de plus de 3 h avant la pause, en l'absence de plusieurs conducteurs à bord du véhicule	3 h < ... < 4 h 30			X	
E8			4 h 30 ≤ ...		X		
F	Organisation du travail						
F1	Article 8, par. 8 <i>bis</i>	L'entreprise de transport n'organise pas le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur ou de retourner à leur lieu de résidence			X		
F2	Article 10, par. 1	Existence d'un lien entre le salaire/la rémunération et la distance parcourue, la rapidité de la livraison et/ou le volume des marchandises transportées			X		
F3	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		
(*) 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.							
(**) 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 (*) (Tachygraphe)

N°	BASE JURIDIQUE DE L'UE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ (**)		
			ILPG	ITG	IG
G	Installation du tachygraphe				
G1	Article 3, par. 1, 4 et 4 bis et article 22	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué	X		
H	Utilisation du tachygraphe, de la carte 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	Détention en tant que titulaire et/ou utilisation par le conducteur de plus d'une seule 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 23, 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	Présence dans le véhicule et/ou 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 sur le tachygraphe et/ou la carte de conducteur et téléchargées à partir de ces équipements	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 présence de la carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X
H18	Article 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de communication		X	
I	Présentation de documents				
I1	Article 34, par. 5, point b) v)	Utilisation incorrecte ou non-utilisation des signes « ferry/train »			X
I2	Article 34, par. 6	Absence des informations requises sur la feuille d'enregistrement		X	
I3	Article 34, par. 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dont les frontières ont été franchies par le conducteur au cours de la période de travail journalière			X
I4		Absence dans les enregistrements du symbole des pays dans lesquels la période de travail journalière du conducteur a commencée et s'est achevée			X
I5	Article 36	Refus d'être contrôlé		X	
I6		Incapacité à présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 56 jours précédents		X	
I7		Incapacité à 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 tant que celles-ci ne sont plus enregistrées pour cause de panne ou de défaillance du tachygraphe		X	
(*) 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. (**) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave.					