

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** ► **M4** 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 ◀

(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
► <u>M3</u>	Règlement (UE) 2016/403 de la Commission du 18 mars 2016	L 74	8	19.3.2016
► <u>M4</u>	Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020	L 249	49	31.7.2020
► <u>M5</u>	Directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024	L 846	1	31.5.2024

Rectifiée par:

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

▼B

▼M4

**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

▼B

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

▼M4

Article premier

Objet

La présente directive fixe les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 ⁽¹⁾ et (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ et de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.

▼B

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.

▼M4

Ces contrôles couvrent, chaque année, une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules entrant dans le champ d'application des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 ainsi que des travailleurs mobiles et conducteurs relevant du champ d'application de la directive 2002/15/CE. Les contrôles sur route portant sur le respect de la directive 2002/15/CE sont limités aux aspects qui peuvent être contrôlés efficacement à l'aide du tachygraphe et de l'appareil de contrôle connexe. Un contrôle approfondi du respect de la directive 2002/15/CE ne peut être effectué que dans les locaux des entreprises.

⁽¹⁾ 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 (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

▼B

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. ►**M4** Chaque État membre organise les contrôles de sorte qu'au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 soient contrôlés. 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.

À partir du 1^{er} janvier 2012, la Commission peut, par voie d'actes d'exécution, porter le pourcentage minimal à 4 %, 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. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2. ◀

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.

▼M4

3 *bis*. Chaque État membre organise des contrôles portant sur le respect de la directive 2002/15/CE compte tenu du système de classification par niveau de risque prévu à l'article 9 de la présente directive. 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 ou le règlement (UE) n° 165/2014.

4. Les informations transmises à la Commission conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 et à l'article 13 de la directive 2002/15/CE 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 et indiquent s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de marchandises.

▼B*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.

▼M4

Si nécessaire, la Commission précise davantage, par voie d'actes d'exécution, les définitions des catégories mentionnées au premier alinéa, points a) et b). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.

▼B*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 lieux sûrs le long des autoroutes puissent faire office de postes de contrôle;

▼B

- 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.

▼M4*Article 5***Contrôles concertés**

Les États membres effectuent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route des conducteurs et des véhicules relevant du règlement (CE) n° 561/2006 ou du règlement (UE) n° 165/2014. Les États membres s'efforcent en outre d'organiser des contrôles concertés dans les locaux des entreprises.

Ces contrôles concertés sont effectués simultanément par les autorités de contrôle de deux États membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.

▼B*Article 6***Contrôles dans les locaux des entreprises****▼M4**

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, au règlement (UE) n° 165/2014 ou à la directive 2002/15/CE 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;

▼M4

- 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;

▼B

- c) être responsable au premier chef de l'assistance fournie aux autorités compétentes des autres États membres conformément à l'article 4, paragraphe 6;

▼M4

- d) assurer l'échange d'informations avec les autres États membres en application de l'article 8 de la présente directive en ce qui concerne l'application des dispositions nationales transposant la présente directive et la directive 2002/15/CE.

▼B

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.

▼M4

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 par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.

▼ **M4***Article 8***Échange d'informations**

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article 22, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006 sont également échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article 7 de la présente directive:

a) au moins tous les six mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente directive;

b) sur demande motivée d'un État membre dans des cas particuliers.

2. Un État membre fournit les informations demandées par un autre État membre en application du paragraphe 1, point b), dans un délai de vingt-cinq jours ouvrés à compter de la réception de la demande. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court. Dans les cas urgents ou les cas n'exigeant qu'une simple consultation de registres, tels que des registres d'un système de classification par niveau de risque, les informations fournies sont transmises dans un délai de trois jours ouvrés.

Si l'État membre auquel est adressée la demande considère que celle-ci n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrés à compter de la réception de la demande. L'État membre demandeur étaye davantage sa demande. Lorsque l'État membre demandeur n'est pas en mesure d'étayer davantage sa demande, l'État membre auquel est adressée la demande peut la rejeter.

Lorsqu'il lui est difficile ou impossible de donner suite à une demande d'informations ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre auquel est adressée la demande en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrés à compter de la réception de la demande, et communique les raisons justifiant dûment cette difficulté ou cette impossibilité. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution.

En cas de retards persistants dans la fourniture d'informations à l'État membre sur le territoire duquel le travailleur est détaché, la Commission est informée et prend des mesures appropriées.

3. L'échange d'informations prévu au présent article est réalisé au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾. Cela ne s'applique pas aux informations que les États membres s'échangent par consultation directe des registres électroniques nationaux visés à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission («règlement IMI») (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

▼B*Article 9***Système de classification par niveau de risque****▼M4**

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 au règlement (CE) n° 561/2006 ou au règlement (UE) n° 165/2014 ou aux dispositions nationales transposant la directive 2002/15/CE commises par chaque entreprise.

Au plus tard le 2 juin 2021, la Commission établit, par voie d'actes d'exécution, une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise. Cette formule commune tient compte du nombre, de la gravité et de la fréquence de survenance des infractions et des résultats des contrôles au cours desquels aucune infraction n'a été détectée, ainsi que du fait qu'une entreprise de transport routier utilise ou non le tachygraphe intelligent, conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014, sur tous ses véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.

▼B

2. Les entreprises classées «à haut risque» font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents. ►M4 ————— ◀

▼M4

3. Une première liste d'infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et une appréciation de leur gravité figure à l'annexe III.

Afin d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 ou (UE) n° 165/2014, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 *bis* de la présente directive afin de modifier l'annexe III pour tenir compte de l'évolution de la réglementation et de considérations liées à la sécurité routière.

La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions pertinentes des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 crée un risque grave de mort ou de blessure grave.

4. Afin de faciliter des contrôles sur route ciblés, les données contenues dans le système national de classification par niveau de risque sont accessibles, au moment du contrôle, à toutes les autorités de contrôle compétentes de l'État membre concerné.

5. Par l'intermédiaire des registres électroniques nationaux interopérables visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009, les États membres rendent directement accessibles aux autorités compétentes des autres États membres les informations contenues dans leur système national de classification par niveau de risque, conformément à l'article 16, paragraphe 2, dudit règlement.

▼B*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.

▼B*Article 11***Meilleures pratiques****▼M4**

1. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.

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

▼B

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.

▼M4

3. La Commission arrête, par voie d'actes d'exécution, une approche commune de l'enregistrement et du contrôle des périodes consacrées à une autre tâche, au sens de l'article 4, point e), du règlement (CE) n° 561/2006, y compris de la forme de l'enregistrement et des cas spécifiques dans lesquels il doit avoir lieu, ainsi que de l'enregistrement et du contrôle des périodes d'au moins une semaine pendant lesquelles un conducteur est éloigné du véhicule et n'est pas en mesure d'exercer une quelconque activité avec ce véhicule. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.

▼B

4. Les États membres veillent à ce que les agents de contrôle soient bien formés pour l'exécution de leurs tâches.

▼M4*Article 12***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

▼ **M4***Article 13***Mesures d'exécution**

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission adopte des actes d'exécution 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 et une interprétation harmonisée du règlement (CE) n° 561/2006 entre les autorités chargées du contrôle;
- c) à faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autorités chargées du contrôle.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.

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

Après l'entrée en vigueur de la présente directive, l'Union 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 17 du règlement (CE) n° 561/2006.

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

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 *bis* afin de modifier les annexes I et II de manière à y introduire les adaptations nécessaires pour refléter l'évolution des meilleures pratiques.

*Article 15 bis***Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9, paragraphe 3, et à l'article 15 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2020. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

▼M4

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9, paragraphe 3, et à l'article 15 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽¹⁾.

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9, paragraphe 3, et de l'article 15 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

▼B*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.

⁽¹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

▼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:

▼ M4

- 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 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 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 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014, 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 ⁽¹⁾);

▼ B

- 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;

▼ M4

- 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 (CE) n° 561/2006;

▼ 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;

▼ M4

- 6) la durée maximale hebdomadaire du travail portée à soixante heures conformément à l'article 4, point a), de la directive 2002/15/CE; les autres durées hebdomadaires du travail telles qu'elles sont fixées aux articles 4 et 5 de la directive 2002/15/CE, uniquement lorsque la technologie existante permet d'effectuer des contrôles efficaces.

▼ 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⁾ 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 (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

▼B

- 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;

▼M4

- 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;
- 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.

Si une infraction est constatée, les États membres 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 et (UE) n° 165/2014.

▼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.

▼ M5

ANNEXE III

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ (durée de conduite et temps de repos)

N°	BASE JURIDIQUE DE L'UE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ				
			ILP-G	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	

(1) 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 (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

▼ M5

N°	BASE JURIDIQUE DE L'UE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ					
			ILP-G	ITG	IG	IM		
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 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 réduit 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			8 h ≤ ... < 9 h				X	
D11		Article 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	7 h ≤ ... < 8 h			X	
D12				... < 7 h		X		

▼ M5

N°	BASE JURIDIQUE DE L'UE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ					
			ILP-G	ITG	IG	IM		
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		Article 8, par. 6	Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 heures 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 heures		X				
D24	Article 8, par. 8	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 heures 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 heures	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 heures et 6 heures, de plus de 3 heures avant la pause, en l'absence de plusieurs conducteurs à bord du véhicule	3 h < ... < 4 h 30			X		
E8			4 h 30 ≤ ...		X			

▼ M5

N°	BASE JURIDIQUE DE L'UE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ			
			ILP-G	ITG	IG	IM
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		

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

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
G	Installation du tachygraphe				
G1	Article 3, par. 1, 4 et 4 <i>bis</i> et article 22	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué	X		
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	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		

⁽¹⁾ 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).

▼ M5

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
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.		Présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X		
H9	Article 32, par. 3	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		Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X	
H11	Article 33, par. 2	Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X	
H12		Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X	
H13	Article 34, par. 1	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 commutation		X	
I	Présentation de documents				
II.	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	

▼ **M5**

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
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	Article 34, par. 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dans lesquels la période de travail journalière du conducteur a commencé et s'est achevée			X
I5.	Article 36	Refus d'être contrôlé		X	
I6	Article 36	Incapacité à présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents (jusqu'au 30 décembre 2024)		X	
		Incapacité à présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 56 jours précédents (à compter du 31 décembre 2024)			
I7	Article 36	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	