

## Explication du règlement (CE) n° 561/2006 pour une mise en œuvre harmonisée des contrôles routiers



## Table des matières

<b>1. Objet et champ d'application</b> .....	5
<b>2. Règles sur le temps de conduite</b> .....	7
<b>2.1 Introduction</b> .....	7
<b>2.1.1 Le traité AETR</b> .....	7
<b>2.1.2 Sanctions</b> .....	8
<b>2.1.3 Contrôles routiers</b> .....	8
<b>2.1.4 Relations avec les conducteurs</b> .....	8
2.1.4.1 Communication.....	8
2.1.4.2 Production de documents.....	9
2.1.4.3 Attitude.....	9
<b>2.1.5 Structure du document</b> .....	9
<b>2.2 Règlement (CE) n° 561/2006</b> .....	11
<b>2.2.1 Article premier</b> .....	11
2.2.1.1 Texte.....	11
2.2.1.2 Infraction.....	11
2.2.1.3 Contrôle routier.....	11
<b>2.2.2 Article 2</b> .....	12
<b>2.2.2.1 Article 2, paragraphe 1</b> .....	12
2.2.2.1.1 Texte.....	12
2.2.2.1.2 Infraction.....	12
2.2.2.1.3 Contrôle routier.....	12
<b>2.2.2.2 Article 2, paragraphe 2</b> .....	15
2.2.2.2.1 Texte.....	15
2.2.2.2.2 Infraction.....	15
2.2.2.2.3 Contrôle routier.....	15
<b>2.2.2.3 Article 2, paragraphe 3</b> .....	16
2.2.2.3.1 Texte.....	16
2.2.2.3.2 Infraction.....	16
2.2.2.3.3 Contrôle routier.....	17
<b>2.2.3 Article 3</b> .....	22
2.2.3.1 Texte.....	22
2.2.3.2 Infraction.....	22
2.2.3.3 Contrôle routier.....	22
<b>2.2.4 Article 4</b> .....	26
2.2.4.1 Texte.....	26
2.2.4.2 Infraction.....	27
2.2.4.3 Contrôle routier.....	28
<b>2.2.5 Article 5</b> .....	31
2.2.5.1 Texte.....	31
2.2.5.2 Infraction.....	31
2.2.5.3 Contrôle routier.....	31
<b>2.2.6 Article 6</b> .....	32
2.2.6.1 Texte.....	32
2.2.6.2 Infraction.....	32
2.2.6.3 Contrôle routier.....	32
<b>2.2.7 Article 7</b> .....	38

2.2.7.1	Texte.....	38
2.2.7.2	Infraction .....	38
2.2.7.3	Contrôle routier .....	38
<b>2.2.8</b>	<b>Article 8.....</b>	<b>42</b>
2.2.8.1	Texte.....	42
2.2.8.2	Infraction .....	43
2.2.8.3	Contrôle routier .....	43
2.2.8.4	La «règle des 12 jours» .....	52
2.2.8.5	Interruption du temps de repos en cas d'urgence.....	53
<b>2.2.9</b>	<b>Article 9.....</b>	<b>54</b>
2.2.9.1	Texte.....	54
2.2.9.2	Infraction .....	54
2.2.9.3	Contrôle routier .....	54
<b>2.2.10</b>	<b>Article 10 .....</b>	<b>58</b>
2.2.10.1	Texte.....	58
2.2.10.2	Infraction .....	59
2.2.10.3	Contrôle routier .....	59
<b>2.2.11</b>	<b>Article 11.....</b>	<b>60</b>
2.2.11.1	Texte.....	60
2.2.11.2	Infraction .....	60
2.2.11.3	Contrôle routier .....	60
<b>2.2.12</b>	<b>Article 12 .....</b>	<b>61</b>
2.2.12.1	Texte.....	61
2.2.12.2	Infraction .....	61
2.2.12.3	Contrôle routier .....	61
<b>2.2.13</b>	<b>Article 13 .....</b>	<b>63</b>
2.2.13.1	Texte .....	63
2.2.13.2	Infraction .....	64
2.2.13.3	Contrôle routier .....	64
<b>2.2.14</b>	<b>Article 14 .....</b>	<b>66</b>
2.2.14.1	Texte .....	66
2.2.14.2	Infraction .....	66
2.2.14.3	Contrôle routier .....	66
<b>2.2.15</b>	<b>Article 15 .....</b>	<b>67</b>
2.2.15.1	Texte.....	67
2.2.15.2	Infraction .....	67
2.2.15.3	Contrôle routier .....	67
<b>2.16</b>	<b>Article 16.....</b>	<b>67</b>
2.2.16.1	Texte.....	67
<b>2.2.17</b>	<b>Articles 17 et 18.....</b>	<b>68</b>
<b>2.2.18</b>	<b>Article 19 .....</b>	<b>68</b>
2.2.18.1	Texte.....	68
2.2.18.2	Infraction .....	68
2.2.18.3	Contrôle routier .....	69
<b>2.2.19</b>	<b>Article 20 .....</b>	<b>69</b>
2.2.19.1	Texte.....	69
2.2.19.2	Infraction .....	69
2.2.19.3	Contrôle routier .....	69
<b>2.2.20</b>	<b>Article 21 .....</b>	<b>70</b>

2.2.20.1	Texte.....	70
2.2.20.2	Infraction.....	70
2.2.20.3	Contrôle routier.....	70
<b>2.2.21</b>	<b>Articles 22 à 29</b> .....	<b>70</b>
<b>3.</b>	<b>Règlement ( CEE ) n° 3821/85 – Dispositions relatives aux tachygraphes et à la conservation des enregistrements</b> .....	<b>71</b>
<b>3.1</b>	<b>Règlement (CEE) n° 3821/85</b> .....	<b>71</b>
<b>3.1.1</b>	<b>Article 3</b> .....	<b>72</b>
3.1.1.1	Texte.....	72
3.1.1.2	Infraction.....	72
3.1.1.3	Contrôle routier.....	72
<b>3.1.2</b>	<b>Article 13</b> .....	<b>73</b>
3.1.2.1	Texte.....	73
3.1.2.2	Infraction.....	73
3.1.2.3	Contrôle routier.....	73
<b>3.1.3</b>	<b>Article 14</b> .....	<b>75</b>
3.1.3.1	Texte.....	75
3.1.3.2	Infraction.....	77
3.1.3.3	Contrôle routier.....	77
<b>3.1.4</b>	<b>Article 15</b> .....	<b>79</b>
3.1.4.1	Texte.....	79
3.1.4.2	Infraction.....	81
3.1.4.3	Contrôle routier.....	82
<b>3.1.5</b>	<b>Article 16</b> .....	<b>89</b>
3.1.5.1	Texte.....	89
3.1.5.2	Infraction.....	90
3.1.5.3	Contrôle routier.....	90
<b>Annexe 1</b> .....		<b>91</b>
<b>Note d'orientation n° 1</b> .....		<b>91</b>
<b>Note d'orientation n° 2</b> .....		<b>92</b>
<b>Note d'orientation n° 3</b> .....		<b>93</b>
<b>Note d'orientation n° 4</b> .....		<b>94</b>
<b>Note d'orientation n° 5</b> .....		<b>95</b>
<b>Note d'orientation n° 6</b> .....		<b>96</b>
<b>Annexe 2</b> .....		<b>98</b>
<b>Notes explicatives de la Commission - 1<sup>er</sup> point</b> .....		<b>98</b>
<b>Notes explicatives de la Commission - 2<sup>e</sup> point</b> .....		<b>98</b>
<b>Notes explicatives de la Commission - 3<sup>e</sup> point</b> .....		<b>99</b>
<b>Notes explicatives de la Commission - 4<sup>e</sup> point</b> .....		<b>100</b>
<b>Notes explicatives de la Commission - 5<sup>e</sup> point</b> .....		<b>101</b>
<b>Annexe 3</b> .....		<b>102</b>
Résumé du RÈGLEMENT (CE) n° 561/2006.....		102
<b>Annexe 4</b> .....		<b>104</b>
Résumé du RÈGLEMENT (CEE) n° 3821/85.....		104

## 1. Objet et champ d'application

L'objectif du présent document est d'offrir une explication simplifiée et unanimement acceptée du règlement (CE) n° 561/2006<sup>1</sup> dans le cadre des contrôles routiers, tels qu'ils sont mentionnés par la directive 2006/22/CE<sup>2</sup>.

Son contenu est le résultat des délibérations du groupe de travail du projet TRACE (Transport Regulators Align Control Enforcement) et tient compte des consultations menées avec des groupes professionnels, comme l'IRU (Union internationale des transports routiers), l'UETR (Union européenne des transporteurs routiers), les autorités chargées du contrôle représentées dans l'ECR (Euro Control Route) et la CORTE (Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement), dans le but de susciter les contributions de ces organismes dans chacun des 27 États membres.

Ainsi, les explications données dans ce document proviennent pour partie des applications probantes sur le terrain et pour partie des documents d'orientation disponibles, comme les notes d'orientation, les notes explicatives et les décisions de justice, lorsque les consultations montrent que l'application du règlement est différente selon les organismes de contrôle. Le contenu a été compilé par un petit groupe de travail dont les membres disposent de solides antécédents en matière d'application de la loi. Les délibérations du groupe de travail ont été régulièrement diffusées auprès des organisations mentionnées ci-dessus pour recueillir leurs commentaires et suggestions, dans le but d'obtenir, autant que possible, leur accord global sur le contenu. Le groupe de travail a pris en compte l'ensemble de ces suggestions et les a, dans la mesure du possible, intégrées au présent document. Toutefois, comme le projet ne tient pas compte des réponses « néant » dans les commentaires positifs, on ne peut prétendre que l'accord sur le contenu a été général.

Il restait un petit nombre de questions que le groupe de travail a identifiées comme des obstacles à une explication optimale du règlement. Ces questions ont été soumises à la Commission européenne dans un document séparé accompagné d'une demande d'assistance. La Commission européenne a indiqué que ces questions ne devaient pas constituer un obstacle à l'exécution du projet.

Dans ces conditions, de l'avis de l'équipe de projet, il y a eu suffisamment de consultations pour donner à penser que le contenu constituait un bon point de départ pour la création de produits de formation de qualité et adaptés à l'objectif visé.

Le produit de formation tiré du présent document comprendra un guide du formateur accompagné de notes, un programme de cours, un manuel, des exercices, une présentation PowerPoint et des recommandations en matière de formation pratique.

Le matériel de formation ainsi préparé est destiné à la formation initiale des nouveaux agents de contrôle et à la remise à niveau des agents expérimentés.

Les États membres seront encouragés à adopter cet outil en le considérant comme un module à intégrer dans la formation générale des agents de contrôle.

Plus largement, ce produit de formation se propose de contribuer à renforcer les normes professionnelles applicables aux agents de contrôle.

Pour ce qui est de son champ d'application, ce document donne une explication simplifiée du règlement (CE) n° 561/2006, ce qui impose de faire référence aux exigences contenues dans le règlement (CEE) n° 3821/85<sup>3</sup>. Toutefois, le présent document n'a pas pour objet de fournir une explication complète du règlement (CEE) n° 3821/85.

Les meilleures pratiques et les orientations fournies aux agents de contrôle pour l'identification des infractions s'appliquent spécifiquement aux contrôles sur route.

Les sociétés ou opérateurs chargés de réaliser les contrôles pourront assurément tirer profit de meilleures ressources, soumises à de moindres contraintes de temps. Une approche plus en profondeur est à envisager. Ce document présente néanmoins un intérêt réel pour ces types de contrôles de conformité.

Le contenu de ce document est établi sur la base des informations les plus récentes, et il gardera son intérêt en fonction des mises à jour qu'il subira pour l'adapter aux décisions, interprétations juridiques et modifications ultérieures au fur et à mesure qu'elles se présenteront et de la capacité de la Commission européenne à clarifier les questions soulevées par le projet.

## 2. Règles sur le temps de conduite

### 2.1 Introduction

Des règles sur le temps de conduite et sur les tachygraphes ont été adoptées au niveau communautaire avec le **règlement (CEE) n° 543/69<sup>4</sup> du Conseil** le 25 mars 1969. Ce règlement a instauré:

- Une limite d'âge pour les conducteurs, les convoyeurs et les receveurs
- Des limites relatives au temps de conduite continue et journalière
- Des durées minimales et d'autres conditions relatives aux pauses et aux temps de repos journaliers et hebdomadaires
- Une exigence en matière d'enregistrement des activités et d'utilisation privilégiée de l'enregistrement automatisé

Il visait à améliorer les conditions sociales des acteurs du secteur du transport routier, à améliorer la sécurité routière et à régler les problèmes de concurrence liés au transport terrestre, ferroviaire et fluvial.

**Le règlement (CEE) 3820/85<sup>5</sup>**, adopté le 20 décembre 1985, a abrogé le **règlement (CEE) n° 543/69**, avant d'être lui-même abrogé par le **règlement (CE) n° 561/2006** le 11 avril 2006. Chaque règlement ultérieur est destiné à poursuivre les objectifs du précédent règlement et à en corriger les imprécisions de rédaction, en tenant compte des autres règlements connexes.

Le présent document cherche à expliquer les dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 et à les placer dans le contexte du contrôle de la conformité. Ce faisant, il convient de rappeler les objectifs de chaque ensemble de règles successif, à savoir:

- Amélioration de la sécurité routière
- Amélioration des conditions sociales du personnel du secteur du transport routier
- Promotion de la concurrence loyale dans le secteur du transport routier et d'autres modes de transport.

Le présent règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.

#### 2.1.1 Le traité AETR

Selon la nature du trajet du véhicule/conducteur, l'AETR<sup>6</sup> peut s'appliquer. L'AETR et le règlement (CE) n° 561/2006 ont été mis en étroite conformité le 26 septembre 2010. Il est important de bien identifier la nature du trajet du véhicule, de même que d'autres facteurs, avant de décider de l'instrument juridique à appliquer. En cas d'infraction, les agents de contrôle devront correctement identifier le règlement et les manquements constatés de manière à satisfaire aux exigences juridiques, à défaut de quoi des contestations pour raisons techniques pourraient être soulevées.

## 2.1.2 Sanctions

Les sanctions appliquées en cas d'infraction à ces règlements relèvent de la compétence de chaque État membre, mais elles devraient au minimum avoir pour effet de remédier au manquement. Par exemple, s'il apparaît qu'un conducteur a enfreint la réglementation sur le repos journalier, il devrait être tenu de respecter cette obligation avant d'être autorisé à poursuivre son trajet, indépendamment de toute sanction financière infligée.

## 2.1.3 Contrôles routiers

Les contrôles routiers menés pour contrôler le respect des règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85, de l'AETR et d'autres règlements, découlent de la directive 2006/22/CE. La directive exige que « les contrôles sur route soient réalisés avec efficacité et célérité, l'objectif étant qu'ils soient effectués le plus rapidement possible et en faisant perdre le moins de temps possible aux conducteurs ».

En outre, les contrôles sur les conducteurs de bus et d'autocars devraient de préférence être réalisés à un moment où ils ne transportent pas de voyageurs.

La directive examine également les exigences qui, d'une manière générale, sont à contrôler.

Pour déterminer les lieux de contrôle, il convient de tenir compte, dans une certaine mesure, du bien-être des conducteurs qui y sont soumis, au regard notamment de l'accès à des installations en cas d'interdiction de conduire – soit directement, soit sur instruction. Il s'ensuit que l'honnêteté et l'impartialité des agents de contrôle dans l'exercice de leurs fonctions doivent être assurées. Ils devraient s'attacher à traiter les autres comme eux-mêmes s'attendraient à être traités.

Tous ces éléments d'appréciation doivent être mis en regard des objectifs déclarés du règlement (CE) n° 561/2006 (voir le point 2.1)

## 2.1.4 Relations avec les conducteurs

### 2.1.4.1 Communication

Les agents de contrôle croiseront de nombreux conducteurs en provenance de nombreux pays, ce qui entraînera nécessairement des problèmes de communication.

On peut considérer que, quel que soit son pays de provenance, un conducteur soumis à un contrôle sera informé qu'il est susceptible de devoir produire certains documents spécifiques à des fins d'inspection. Les agents de contrôle n'auront pas besoin de compétences linguistiques poussées pour garantir cette production de documents.

Toutefois, les agents de contrôle ne doivent pas se contenter d'inspecter et de valider ces documents; ils doivent interpréter les renseignements qu'ils contiennent pour vérifier leur conformité. Cela nécessitera obligatoirement d'engager une certaine forme de dialogue, et les agents pourront par exemple recourir aux services d'un interprète et à la traduction de notes explicatives pour faciliter la compréhension à la fois du conducteur et de l'agent de contrôle.

#### 2.1.4.2 Production de documents

Il se peut que les agents de contrôle ne puissent établir la véracité des faits qu'en examinant les autres informations dont peut disposer le conducteur, comme les factures de carburant, les billets de ferry, etc. Ces documents devraient donc être demandés au conducteur et comparés à d'autres enregistrements déterminés; cela étant, les agents devraient être informés des éventuelles limitations du droit d'exiger la présentation de documents. Le défaut de production de ces éléments n'indique pas nécessairement qu'ils ont été supprimés pour couvrir des infractions.

Les documents suivants doivent être produits sur demande:

Passeport, permis de conduire, données/enregistrements de tachygraphes, carte de conducteur, sorties imprimées, licence communautaire, documents techniques du véhicule, certificat de formation du conducteur, documents d'assurance, autorisation de conduire (si le conducteur n'est pas ressortissant de l'UE), preuves que les infractions commises ont été réparées, CMR, feuilles de route et tous documents relatifs au transport de produits dangereux.

#### 2.1.4.3 Attitude

Pour pouvoir exercer leur mission de promotion de la sécurité routière et de la concurrence loyale en veillant au respect des réglementations rédigées à cette fin, les agents de contrôle devraient considérer les enregistrements du conducteur comme la version exacte des événements, à moins qu'ils n'aient des raisons d'en douter, auquel cas ils doivent procéder à toutes les vérifications nécessaires pour établir les faits et s'assurer de l'authenticité des enregistrements et du respect des réglementations.

Les agents devraient s'interdire toute présomption de culpabilité à l'égard des conducteurs ou des entreprises, sauf preuve du contraire, bien qu'ils soient en droit de tenir compte des résultats des précédents contrôles réalisés sur les véhicules d'une entreprise pour cibler leur intervention.

Ils devraient se garder de tout comportement susceptible d'être perçu par les conducteurs comme supérieur ou condescendant, qui ne fait que dresser des barrières entre les agents et les conducteurs.

Dans l'exercice de leur appréciation des infractions, les agents de contrôle devraient tenir compte des circonstances atténuantes et des cas de force majeure découlant des pressions exercées de tous côtés sur les transporteurs commerciaux, qui ont une incidence sur le respect des dispositions réglementaires.

Ils devraient veiller à ce que leurs enquêtes soient menées de façon professionnelle, avec objectivité et impartialité.

#### 2.1.5 **Structure du document**

Le présent document examinera chacun des articles du règlement (CE) n° 561/2006 et s'intéressera en particulier à leur impact et à leur influence sur les contrôles réalisés sur la route par les agents de contrôle. Il résulte de cette approche que certains articles, aussi importants soient-ils, ne seront pas examinés en détail ici en ce qu'ils sont sans importance dans le contexte défini.

De la même façon, certains articles du règlement (CEE) n° 3821/85 qui sont une condition de l'efficacité des contrôles routiers sont inclus dans cette étude.

Pour les cas d'infractions typiques, on utilisera la classification du degré de gravité contenue à l'annexe III de la directive 2006/22/CE <sup>7</sup> (telle que modifiée).

## 2.2 Règlement (CE) n° 561/2006

### 2.2.1 Article premier

#### 2.2.1.1 Texte

*Le présent règlement fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Le présent règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.*

#### 2.2.1.2 Infraction

Aucune

#### 2.2.1.3 Contrôle routier

Cet article n'a pas d'incidence directe sur les agents de contrôle, mais il constitue un rappel utile de l'objet du règlement.

## 2.2.2. Article 2

### 2.2.2.1 Article 2, paragraphe 1

#### 2.2.2.1.1 Texte

*Le présent règlement s'applique au transport routier:*

- a) de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes; ou*  
*b) de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.*

#### 2.2.2.1.2 Infraction

Aucune

#### 2.2.2.1.3 Contrôle routier

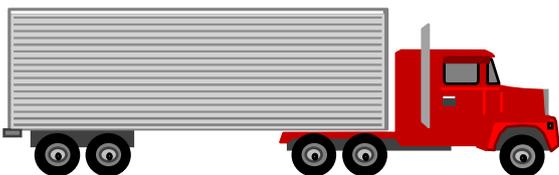
L'article définit le champ d'application du règlement. Il précise la taille et la capacité des véhicules dont les conducteurs sont tenus de respecter les exigences du règlement. Le paragraphe 1 traite de la taille physique et de la capacité des véhicules relevant du champ d'application.

Les agents de contrôle devront déterminer si un véhicule soumis à un contrôle relève ou non du champ d'application, tout en tenant compte des exemptions prévues à l'article 3 et des dérogations nationales énumérées à l'article 13.

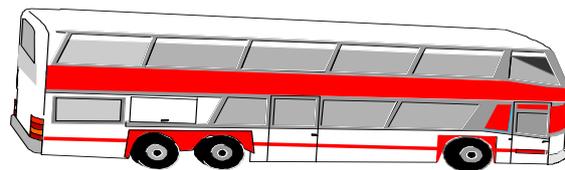
L'article 3 mentionne certains types de véhicules qui sont exclus du champ d'application du règlement.

Chaque État membre peut accorder une exemption aux articles 5 à 9 pour les véhicules relevant des dérogations de l'article 13 utilisés sur son territoire (voir l'article 13 pour des informations détaillées).

- • **Établir si le véhicule inspecté relève du champ d'application du règlement.**



Plus de 3,5 tonnes



Plus de 8 sièges passagers

**Véhicules de transport de marchandises** – Pour la plupart des grands véhicules de transport de marchandises, un contrôle visuel suffira à déterminer s'ils relèvent ou non du champ d'application du règlement, mais pour les véhicules plus petits, il faudra étudier les

documents techniques du conducteur et/ou les données du constructeur du véhicule pour déterminer la masse maximale autorisée.

**Véhicules de transport de voyageurs** – compter le nombre de sièges passagers et consulter les documents techniques du véhicule.

Il est possible de retirer des sièges pour réduire le nombre de places à moins de 10, conducteur compris, lorsque cela est prévu dans la documentation technique. Les agents de contrôle doivent savoir que la réglementation sur la réduction du nombre de places obéit à un processus différent selon les États membres.

Note: Le véhicule doit être conçu pour transporter des marchandises ou des voyageurs et être normalement utilisé à cette fin; dès lors, une grue mobile ou un camion pompe à béton (qui ne transporte pas de béton) sont immédiatement exclus du champ d'application.



### Conclusion –

**Véhicules relevant du champ d'application** – en termes de construction automobile – l'inspection visant à établir la conformité avec les exigences du règlement (CE) n° 561/2006 peut se poursuivre.

**Véhicules hors du champ d'application** – interrompre l'inspection ou procéder à une inspection sortant du cadre du règlement (CE) n° 561/2006.

Lorsqu'un véhicule, tel qu'il est défini par le présent article, est affecté au transport routier de marchandises ou de voyageurs, le trajet relève toujours du champ d'application, sauf exemption ou dérogation au sens des articles 3 et 13 (l'article 13 dispense les conducteurs des seules dispositions des articles 5 à 9).

#### **Utilisation des véhicules - Leaseurope**

Dans une lettre adressée à Leaseurope, la Commission européenne a estimé qu'il convient d'exclure la conduite de véhicules de transport de marchandises et de voyageurs du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 lorsque le conducteur ne procède jamais au transport de marchandises ou de voyageurs dans l'exercice de ses fonctions.

Les deux grandes catégories concernées sont:

- les conducteurs employés par des entreprises de location de véhicules pour récupérer et livrer par la route des véhicules vides ou pour déplacer des véhicules entre deux agences de location;
- les mécaniciens et les techniciens qui peuvent récupérer et livrer des véhicules vides pour réparation ou pour les soumettre à un contrôle annuel.

En conséquence, l'agent de contrôle qui examine si un véhicule donné relève du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 doit tenir compte du statut et des activités du conducteur.

**Le contenu de cette lettre n'a pas recueilli l'assentiment de tous les États membres. Il appartient à chacun d'entre eux d'accepter ou non d'être lié par cette lettre.**

## 2.2.2.2 Article 2, paragraphe 2

### 2.2.2.2.1 Texte

*Le présent règlement s'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués:*

*a) exclusivement dans la Communauté; ou*

*b) entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.*

### 2.2.2.2.2 Infraction

Aucune

### 2.2.2.2.3 Contrôle routier

Cet article précise les types de trajets qui relèvent du règlement et, par voie de conséquence, de l'AETR. C'est pourquoi il est nécessaire de comprendre la nature exacte du trajet entrepris par un véhicule avant qu'une décision concernant l'applicabilité du règlement à tout ou partie du trajet puisse être prise.

(Il est à noter que les trajets concernés sont effectués **exclusivement** dans les zones mentionnées)

- Déterminer le point d'attache du véhicule et les détails du trajet en consultant les documents de bord ou en interrogeant le conducteur.
- Voir le point 2.3 sur les cas où les dispositions de l'AETR s'appliquent. Le règlement (CE) n° 561/2006 prévaut sur l'AETR pour l'examen des durées de conduite hebdomadaires et sur deux semaines en cas de trajet mixte. Lorsque les véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un pays de l'espace économique européen (EEE) et visés par le règlement (CE) n° 561/2006 ne sont pas affectés à des «trajets AETR», c'est alors le règlement qui s'applique.
- Tout véhicule, quel que soit son pays d'immatriculation, qui entreprend un trajet effectué intégralement dans les zones mentionnées relève du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006.

Conclusion -

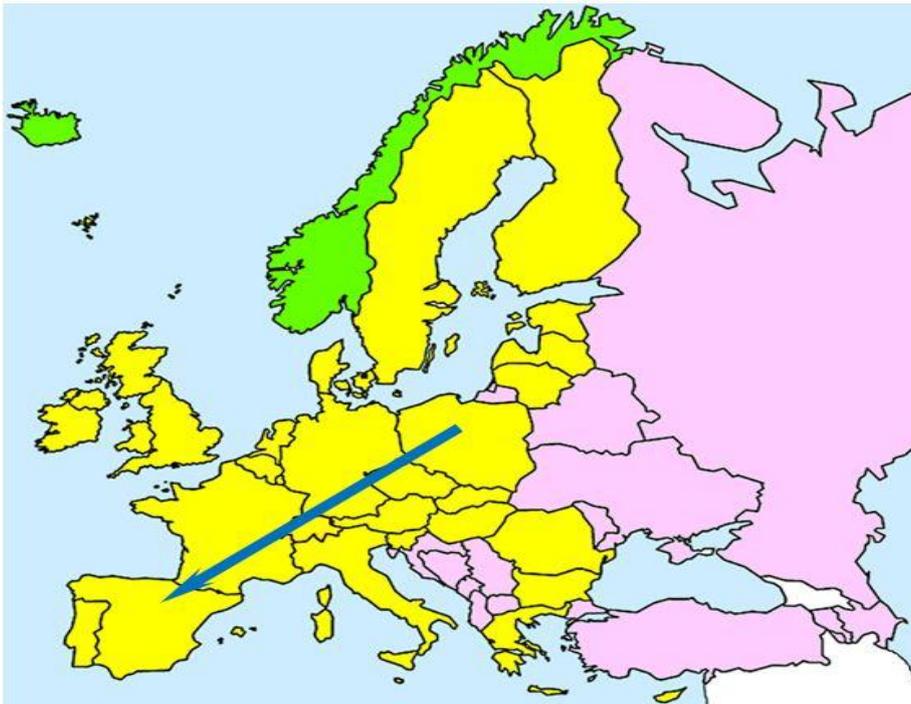
- **Véhicules relevant du champ d'application** – l'inspection visant à établir la conformité avec les exigences du règlement (CE) n° 561/2006 peut se poursuivre.
- **Véhicules hors du champ d'application** - interrompre l'inspection ou procéder à une inspection sortant du cadre du règlement (CE) n° 561/2006.

Note:

- L'AETR est presque entièrement harmonisé avec le règlement (CE) n° 561/2006 depuis le 26 septembre 2010.
- Les véhicules immatriculés dans les « pays tiers » et les pays AETR doivent respecter le règlement (CE) n° 561/2006 lorsqu'ils sont affectés à des transports effectués

intégralement dans les zones ci-dessus mentionnées.

Exemple: Un véhicule immatriculé en Pologne effectuant un trajet entre la Pologne et l'Espagne relève du champ d'application du règlement (CE) n°561/2006 (sauf dérogation).



### 2.2.2.3 Article 2, paragraphe 3

#### 2.2.2.3.1 Texte

*L'AETR s'applique, à la place du présent règlement, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones visées au paragraphe 2, pour:*

- a) les véhicules immatriculés dans la Communauté ou dans des pays qui sont parties à l'AETR, pour l'ensemble du trajet;*
- b) les véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, seulement pour la partie du trajet située sur le territoire de l'Union européenne ou de pays qui sont parties à l'AETR.*

*Les dispositions de l'AETR devraient être alignées sur celles du présent règlement, de telle sorte que les dispositions principales du présent règlement s'appliquent, par le biais de l'AETR, à ces véhicules pour toute partie du trajet effectuée à l'intérieur de la Communauté.*

#### 2.2.2.3.2 Infraction

Aucune

### 2.2.2.3.3 Contrôle routier

L'article définit les trajets qui relèvent du champ d'application de l'AETR; dès lors, la nature exacte du trajet entrepris doit être établie.

- Déterminer le point de départ et les détails du trajet, y compris les points de transit en consultant les documents de bord ou en interrogeant le conducteur. Le trajet doit être pris en compte dans son ensemble, et non pas être segmenté en fonction des passages d'un pays à l'autre ou des temps de repos.
- Les trajets effectués dans la Communauté par des véhicules immatriculés dans des pays non membres de l'Union européenne signataires de l'AETR sont des trajets AETR.
- Les trajets effectués par des véhicules qui ne proviennent pas de pays membres de l'Union européenne, de l'AETR, de l'EEE ou de la Suisse sont des trajets AETR lorsque ces véhicules circulent dans l'Union européenne ou dans un pays AETR.
- Les trajets effectués par des véhicules immatriculés dans l'Union européenne, l'EEE ou en Suisse sont des trajets AETR dès lors qu'ils sont à destination ou en provenance de pays AETR ou transitent par des pays AETR.

#### Conclusion

**Véhicules relevant du champ d'application de l'AETR** – les inspections visant à établir la conformité avec les exigences des dispositions de l'AETR peuvent se poursuivre.

**Véhicules hors du champ d'application de l'AETR** – évaluer si le trajet relève du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 et, si oui, poursuivre les contrôles de conformité prévus par ce règlement.

**Véhicules hors du champ d'application des dispositions de l'UE et de l'AETR** – interrompre l'inspection ou poursuivre l'inspection en dehors du cadre du règlement (CE) n° 561/2006 ou de l'AETR.

#### **Note :**

L'utilisation de l'expression «en partie» dans cet article indique que certaines parties du trajet doivent avoir été effectuées en dehors de la région constituée par l'UE, l'EEE et la Suisse. L'AETR porte sur les **opérations de transport international** et considère dans ce contexte qu'une opération de transport qui s'effectue intégralement sur le territoire de la région constituée par l'UE, l'EEE et la Suisse est une **opération de transport national**, que des frontières nationales soient franchies ou non, et qui pour cette raison ne relève pas du champ d'application de l'AETR.

Cela étant, le débat juridique entre l'UE et les Nations unies sur la légitimité de l'application du règlement (CE) n° 561/2006 en lieu et place de l'accord AETR aux conducteurs de véhicules immatriculés dans des pays non membres de l'Union européenne n'est pas tranché, même pour les trajets effectués exclusivement dans l'UE et ce, nonobstant l'article 2, paragraphe 2, du règlement.

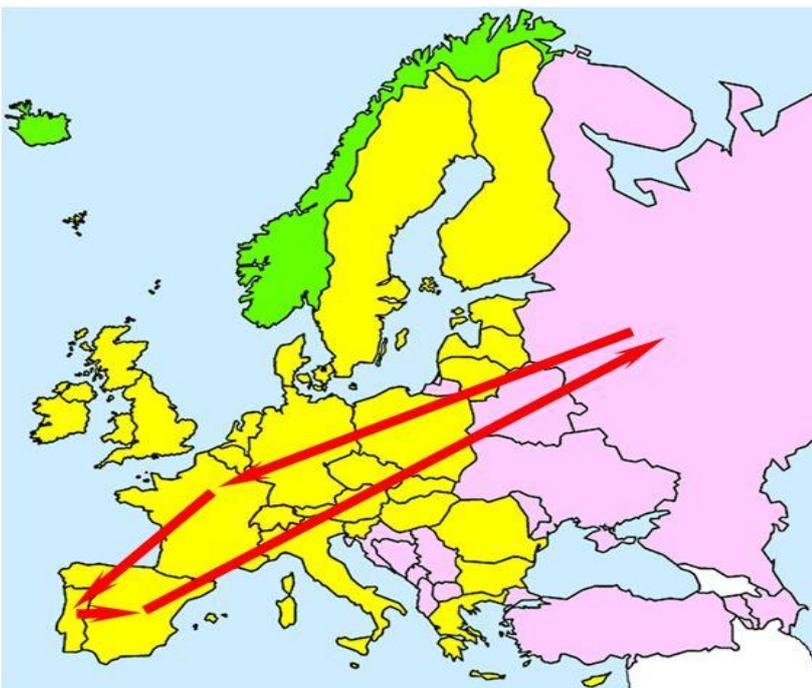
Bien que les temps de conduite et de repos maximaux définis dans l'AETR et le règlement

(CE) n° 561/2006 soient désormais en étroite conformité, il sera nécessaire de bien identifier le règlement enfreint, raison pour laquelle il est indispensable de savoir quel règlement est applicable de manière à donner une base juridique solide aux sanctions.

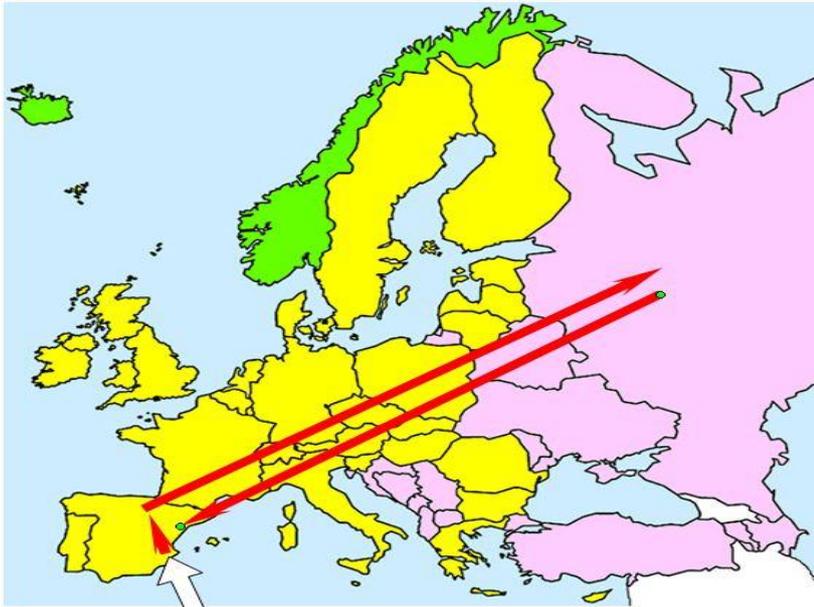
Les véhicules immatriculés dans un pays tiers doivent respecter les dispositions de l'AETR lorsqu'ils circulent sur le territoire de l'Union européenne ou d'un pays signataire de l'AETR pour effectuer des opérations de transport telles qu'elles sont définies au paragraphe 3 de l'article.

Lorsqu'un conducteur relève du champ d'application de l'AETR et du règlement (CE) n° 561/2006 dans une même semaine, le temps de repos hebdomadaire et le temps de conduite autorisé devraient être conformes au règlement (CE) n° 561/2006.

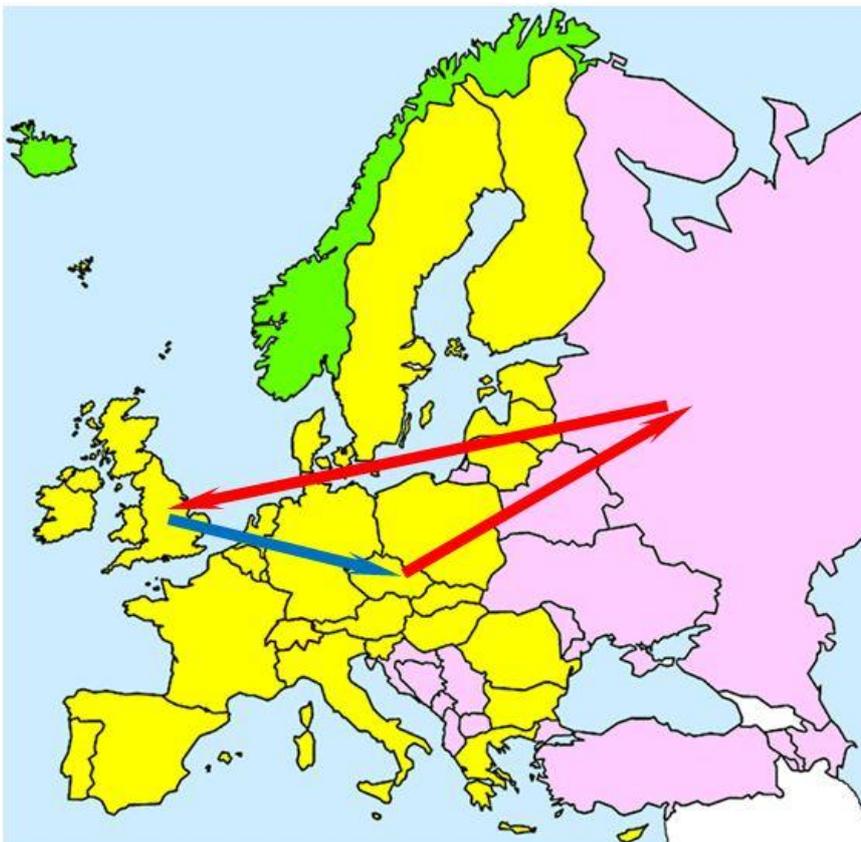
Exemple: Un véhicule immatriculé en Russie (conduit par un seul conducteur) qui effectue un trajet à escales multiples à destination de l'UE doit respecter les dispositions de l'AETR. Le trajet décrit est celui d'un véhicule qui transporte des marchandises à destination de la France, du Portugal puis de l'Espagne où il prend ensuite un nouveau chargement à destination de la Russie.



Exemple: Un véhicule immatriculé au Maroc (pays tiers) doit respecter les dispositions de l'AETR pendant le temps qu'il circule ou transite dans l'UE.



Exemple: Un camion immatriculé au Royaume-Uni (conduit par un seul conducteur) qui effectue des livraisons en République tchèque relève du règlement (CE) n° 561/2006. S'il est alors envoyé en Russie pour récupérer un chargement destiné au Royaume-Uni, les dispositions de l'AETR s'appliquent.



**En résumé**, les agents de contrôle doivent déterminer si le véhicule contrôlé relève ou non du champ d'application technique d'une inspection au titre du règlement (CE) n° 561/2006, en prenant en considération les exemptions expressément mentionnées et les dérogations nationales susceptibles de s'appliquer.

Parallèlement, la nature du trajet entrepris par le véhicule en question déterminera les dispositions applicables, à savoir le règlement (CE) n° 561/2006, l'AETR ou la réglementation nationale.

Le service juridique de la Commission européenne a indiqué que bien que le texte de l'article 2, paragraphe 3 puisse laisser entendre que le trajet effectué par le **véhicule** est le facteur déterminant pour examiner quel règlement est applicable, l'article 1<sup>er</sup> du règlement (CE) n° 561/2006 précise que c'est l'activité du conducteur qui est prise en considération, de sorte qu'un trajet débute lorsqu'un **conducteur particulier** prend le véhicule et s'achève au terme du trajet effectué avec ce véhicule. Dans ce contexte, toute référence à un trajet doit donc s'entendre comme signifiant le trajet d'un véhicule / conducteur.

Prenons l'exemple d'un véhicule utilisé pour transporter un chargement de Moscou à Paris en passant par Minsk. Si un conducteur effectue seul la totalité du trajet, il doit respecter les dispositions de l'AETR. Le conducteur qui conduit le véhicule de Moscou à la frontière polonaise doit respecter les dispositions de l'AETR. Si le deuxième conducteur prend le véhicule à la frontière polonaise et termine le trajet, il doit respecter le règlement (CE) n° 561/2006.

**Note : Les conséquences de cette explication n'ont pas encore été totalement examinées, raison pour laquelle la définition du trajet comme étant le « trajet du véhicule » peut prévaloir dans certains États membres.**

La liste suivante peut être utilisée pour identifier les pays européens et les pays voisins de l'Europe.

**États membres de l'UE:**

Allemagne (D), Autriche (A), Belgique (B), Bulgarie (BLG), Chypre (CY), Danemark (DK), Espagne (E), Estonie (ES), Finlande (SF), France (F), Grèce (GR), Hongrie (H), Irlande (IRL), Italie (I), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Luxembourg (L), Malte (M), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (P), République tchèque (CZ), Roumanie (RO), Royaume-Uni (GB), Slovaquie (SK), Slovénie (SL), Suède (S)

**États signataires de l'EEE**

États membres + Islande (IS), Liechtenstein (FL) et Norvège (N)

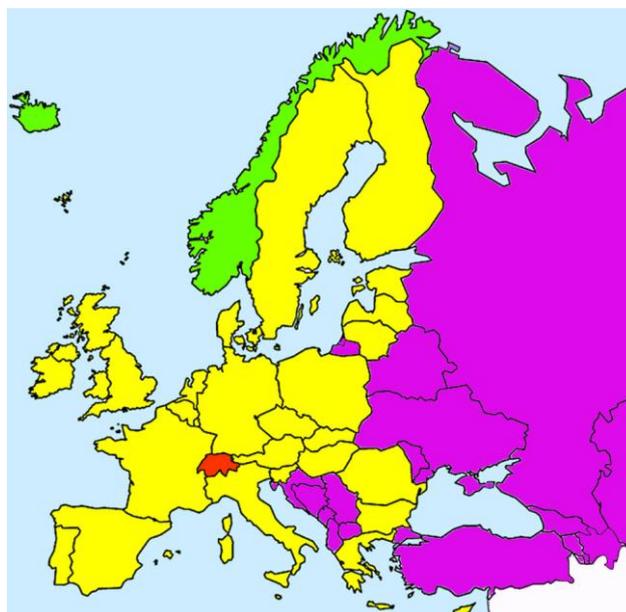
**État signataire de l'AETR**

Tous les États membres de l'UE + tous les États signataires de l'EEE (à l'exception de l'Islande)

Albanie (A), Andorre (AD), Arménie (AM), Azerbaïdjan (AZ), Biélorussie (BY), Bosnie-Herzégovine (BA), Croatie (HR), Géorgie (GE), Kazakhstan (KZ), Macédoine (MK), Monaco (MC), Moldavie (MD), Russie (SU), Saint-Marin (SM), Serbie (SRB), Monténégro (MNE), Tadjikistan (TJ), Turquie (TR), Turkménistan (TM), Ukraine (UA), Ouzbékistan (UZ) + Suisse (CH)

**Autres**

La Suisse (CH) est un État signataire de l'AETR et adhère au règlement (CE) n° 561/2006 bien que n'étant pas un État membre de l'Union européenne



### 2.2.3 Article 3

#### 2.2.3.1 Texte

*Le présent règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des:*

- a) véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;*
- b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;*
- c) véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle;*
- d) véhicules, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage;*
- e) véhicules spécialisés affectés à des missions médicales;*
- f) véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;*
- g) véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service;*
- h) véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales;*
- i) véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales*

#### 2.2.3.2 Infraction

Aucune

#### 2.2.3.3 Contrôle routier

Un agent de contrôle qui a établi qu'un véhicule devait être soumis aux inspections prévues par le règlement (CE) n° 561/2006 (article 2) doit avoir la confirmation que le type de véhicule et la nature de l'opération de transport n'exemptent pas ledit véhicule des obligations contenues dans les règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85. Les points suivants devraient aider à établir la validité de toute exemption accordée à l'article 3.

*Note : Les exemptions prévues par le présent article sont accompagnées d'exemptions équivalentes concernant l'installation de tachygraphes (et leur utilisation), comme cela est précisé à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.*

**a)** Les exemptions peuvent être vérifiées à l'aide de l'horaire de service et d'une carte ou d'un outil de planification d'itinéraire, si le conducteur en dispose. Note: on applique la distance réelle de l'itinéraire, et non sa distance radiale. Il convient également de noter que la distance entre le dépôt et le point de départ de l'itinéraire ou même entre deux dépôts est techniquement un trajet relevant du champ d'application mais les organismes d'application de la loi de certains États membres peuvent considérer d'un point de vue plus pragmatique que ces trajets n'impliquent pas le transport de voyageurs et qu'il serait excessif d'exiger l'installation de tachygraphes.

**b)** La vitesse maximale autorisée est indiquée sur le véhicule ou dans la documentation du véhicule. Cela comprend les véhicules équipés d'un limiteur de vitesse.

**c)** Les véhicules exemptés sont généralement reconnaissables à leur aspect visuel. En pareil cas, il convient de demander confirmation au conducteur que son véhicule est bien exempté, et qu'il ne s'agit pas d'une prestation de service privé similaire. S'agissant des véhicules loués ou qui ne sont pas en livrée, il suffira d'interroger le conducteur sur le but du voyage pour avoir une indication de la validité de l'exemption. Il peut s'avérer nécessaire, en cas de doute, de vérifier auprès des employeurs ou du commandant en chef. Cette exemption **ne s'applique pas** aux opérateurs commerciaux engagés par contrat par les organismes mentionnés dans le texte.

**d)** Cette aide doit constituer une réponse directe à une situation d'urgence ou à une mesure de sauvetage. La simple aide humanitaire ou la seule bienfaisance ne donnent pas droit à l'exemption. Vérifier ce point en étudiant les documents de transport et en interrogeant le conducteur.

La définition de l'urgence inclut:

- les risques pour la vie ou la santé des personnes ou des animaux,
- l'interruption durable des services publics fondamentaux, des télécommunications et des services postaux, de l'accès aux routes, aux chemins de fer, aux ports ou aux aéroports ou d'importants dommages matériels.

L'exemption ne dure que le temps de la situation d'urgence. Lorsque la situation d'urgence est maîtrisée, l'exemption cesse de s'appliquer.

Les perturbations majeures des infrastructures de transport dues à des chutes de neige abondantes et prolongées pourraient donner lieu à une telle situation d'urgence.

**e)** Les véhicules comme les ambulances, les véhicules pour le don du sang et les scanners corporels, doivent être équipés de matériel spécialisé propre à dispenser des soins médicaux. Vérifier ce point par une inspection physique du véhicule. Le voyage doit avoir pour principal objectif d'apporter des soins, de sorte qu'un autocar ou un bus aménagé pour permettre le transport de personnes malades ou handicapées à Lourdes, par exemple, ne peut pas être exclu du champ d'application du règlement en faisant valoir qu'il est une ambulance.

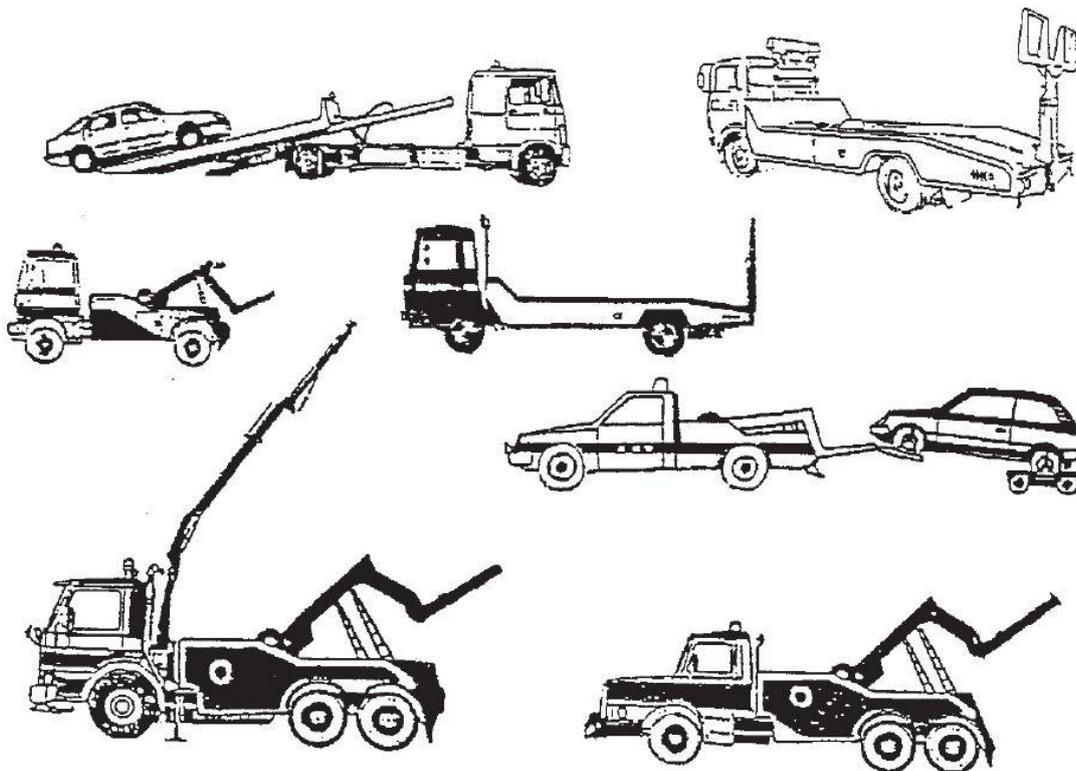


f) Un véhicule spécialisé de dépannage doit être construit ou adapté pour permettre le relevage d'un ou plusieurs véhicules en panne (décision de la Cour de justice européenne). Le point d'attache du véhicule doit être déterminé de manière à vérifier si la condition d'exemption relative au rayon de 100 km s'applique.

Il faut savoir que, dans les limites du rayon de 100 km, le véhicule peut être utilisé pour des activités qui ne sont pas liées au relevage de véhicules en panne, par exemple un véhicule de dépannage équipé d'un plateau coulissant pour relever un véhicule en panne pourrait, dans les limites du rayon de 100 km du point d'attache du véhicule, être affecté au transport de marchandises autres que des véhicules en panne et être exempté de l'application du règlement.

Ce type de véhicule peut être équipé d'un tachygraphe mais, aux termes de cette exemption, l'utilisation de celui-ci n'est pas obligatoire.

Au-delà du rayon de 100 km, une opération de relevage exigerait l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe.



**g)** La nature et le but du voyage entrepris doivent être déterminés (en interrogeant le conducteur) pour vérifier l'application de cette exemption. Les équipements de bord et la nature du chargement transporté peuvent donner à penser que l'exemption n'est pas applicable. Cette exemption ne s'applique pas au véhicule qui se rend à un contrôle périodique obligatoire. Le trajet d'un mécanicien chargé de vérifier que la réparation de la direction d'un véhicule est satisfaisante est un exemple typique d'activité exemptée. Les véhicules neufs soumis à des contrôles de mise au point sont exemptés.

Les véhicules reconstruits ou remotorisés subissant des essais sur route avant utilisation sont exemptés.

**h)** Le type ou la capacité du véhicule sont indiqués dans la documentation du véhicule. Le trajet ne doit pas être effectué pour le compte d'autrui et les marchandises transportées ne doivent pas être liées à une activité industrielle ou commerciale. Le conducteur devrait être interrogé et le chargement inspecté pour vérifier ces éléments. Un train routier désigne un véhicule plus une remorque ou un semi-remorque.

**i)** Les véhicules anciens sont définis par la législation de chaque État membre. Ces véhicules ne peuvent pas être utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales. Il convient d'interroger les conducteurs et les voyageurs et d'inspecter tout chargement pour vérifier ces éléments.

## Résumé

**Les véhicules définis à l'article 3 comme étant exemptés ne sont pas inspectés sur la base du règlement (CE) n° 561/2006, ce qui ne les dispense pas d'autres formes d'inspection. Les demandes de dispenses devraient être examinées par les agents de contrôle et être suivies d'une inspection complète sur la base du règlement (CE) n° 561/2006 lorsqu'elles s'avèrent infondées.**

**Il est recommandé de mentionner le temps de conduite exempté du véhicule comme étant «hors champ d'application» de manière à signaler que ce temps de conduite est assimilé à une «autre tâche» lorsqu'il est associé à des activités relevant du champ d'application.**

## 2.2.4 Article 4

### 2.2.4.1 Texte

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) **«transport par route»**: tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises;
- b) **«véhicule»**: un véhicule automobile, un tracteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble desdits véhicules, tels que définis ci-après:
- **«véhicule automobile»**: tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, à l'exception des véhicules qui se déplacent en permanence sur des rails, et servant normalement au transport de voyageurs ou de marchandises;
  - **«véhicule tracteur»**: tout véhicule automoteur circulant sur la voie publique, qui ne se déplace pas en permanence sur des rails et qui est conçu spécialement pour tracter, pousser ou déplacer des remorques, des semi-remorques, des engins ou des machines;
  - **«remorque»**: tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule automobile ou à un véhicule tracteur;
  - **«semi-remorque»**: une remorque sans essieu avant accouplée de telle manière qu'une partie importante de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule tracteur ou le véhicule automobile;
- c) **«conducteur»**: la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin;
- d) **«pause»**: toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;
- e) **«autre tâche»**: toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;
- f) **«repos»**: toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps;
- g) **«temps de repos journalier»**: la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un «temps de repos journalier normal» ou un «temps de repos journalier réduit»:
- **«temps de repos journalier normal»**: toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures;
  - **«temps de repos journalier réduit»**: toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;

- h) **«temps de repos hebdomadaire»**: une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un «temps de repos hebdomadaire normal» ou un «temps de repos hebdomadaire réduit»;
- **«temps de repos hebdomadaire normal»**: toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;
  - **«temps de repos hebdomadaire réduit»**: toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées à l'article 8, paragraphe 6;
- i) **«semaine»**: la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures;
- j) **«durée de conduite»**: durée de l'activité de conduite enregistrée:
- automatiquement ou semi-automatiquement par l'appareil de contrôle défini à l'annexe I et à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85; ou
  - manuellement comme exigé par l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85;
- k) **«durée de conduite journalière»**: la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire;
- l) **«durée de conduite hebdomadaire»**: la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;
- m) **«masse maximale autorisée»**: la masse maximale admissible d'un véhicule en ordre de marche, charge utile comprise;
- n) **«services réguliers de transport de voyageurs»**: les services de transports nationaux et internationaux tels que définis à l'article 2 du règlement (CEE) no 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus;
- o) **«conduite en équipage»**: la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir;
- p) **«entreprise de transport»**: toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre;
- q) **«période de conduite»**: une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

#### 2.2.4.2 Infraction

Aucune

### 2.2.4.3 Contrôle routier

L'article 4 offre des définitions appropriées, propres à assurer une compréhension correcte et aisée de son contenu. Il sera souvent fait référence à ces définitions pour expliquer les articles du règlement (CE) n° 561/2006. Dans bon nombre de cas, les définitions elles-mêmes auront besoin d'être développées et précisées et, le cas échéant, il convient de noter ce qui suit pour chacun des sous-alinéas:

**a)** Il appartient à chaque État membre de définir ce qu'est un réseau routier ouvert au public. Un trajet (dans le cas présent) commence à partir du moment où un conducteur prend en charge un véhicule et s'achève lorsqu'il n'a plus le contrôle du véhicule ou lorsqu'il observe un temps de repos autorisé. Dans ce cas, un trajet peut consister en une succession de courts trajets. Cette définition inclut en effet dans le champ d'application du règlement la conduite hors réseau routier (sur une propriété privée, par exemple) lorsque le trajet implique par ailleurs la conduite sur un réseau routier ouvert au public pendant la durée de conduite journalière. Cette définition maintient les véhicules vides dans le champ d'application.

**b)** Rappel: un véhicule peut désigner un train routier (véhicule et remorque).

**c)** La définition couvre les passagers qui sont disponibles pour conduire en tant que conducteurs et qui relèvent par là même du champ d'application des règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85 à partir du jour où ils commencent à travailler. Le fait qu'un passager soit disposé (dans le cadre de ses attributions) à conduire doit être consigné dans le dossier du conducteur.

Lorsque les deux conducteurs sont à bord (tolérance d'une heure au début du voyage), la conduite en équipage peut être demandée, à défaut de quoi les règles relatives à la conduite à un seul conducteur s'appliqueront aux deux.

Les agents de contrôle doivent savoir que les conducteurs peuvent prétendre ne pas être disponibles pour conduire alors qu'en fait ils le sont. Cela étant, si les conducteurs sont réellement des passagers et qu'ils ne sont pas disponibles pour conduire, il convient alors de les considérer comme tels, sauf indication contraire.

**d)** Il est possible d'observer une pause dans un véhicule en mouvement (conduite en équipage), à la condition que le conducteur soit au repos et que ce temps lui serve uniquement à se reposer. En cas de conduite en équipage dans un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, un temps de quarante-cinq minutes de disponibilité sera enregistré pour toute pause observée dans un véhicule en mouvement. (Un tachygraphe numérique ne permet pas d'enregistrer une pause dans un véhicule en mouvement). Dans un véhicule conduit par un seul conducteur, si un temps de disponibilité est enregistré et qu'il n'est pas établi que ce temps ne lui a pas servi uniquement à se reposer, ce temps est alors considéré comme une pause par les autorités de nombreux États membres.

**e)** Inclut toute tâche autre que la conduite pour un employeur du secteur des transports ou non, y compris la conduite hors champ d'application. Par exemple, lorsqu'une personne est employée comme gardien de sécurité pendant trois heures par un employeur avant de prendre le volant d'un véhicule entrant dans le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 pour le compte d'un autre employeur, sa première activité est considérée comme une « autre tâche » dans le contexte du règlement (CE) n° 561/2006 et doit être enregistrée comme telle.

Cela étant, il n'existe aucune obligation d'enregistrer les activités de conduite hors champ d'application ou les autres tâches le jour où aucune activité de conduite relevant du champ d'application n'est menée.

f) La libre disposition de son temps signifie que le conducteur ne peut pas travailler bénévolement du fait que, même en tant que travailleur non rémunéré, il est placé sous le contrôle d'un employeur. Le bénévolat, lorsqu'il n'implique aucune obligation contractuelle, peut être considéré comme une libre disposition de son temps.

g) Le temps de repos journalier normal est soit de onze heures consécutives minimum, soit, lorsqu'il est pris en deux fois, de trois heures minimum pour le premier et de neuf heures minimum pour le deuxième.

Le temps de repos journalier réduit est de neuf heures minimum mais de moins de onze heures.

Pour additionner les temps de conduite journalière (voir le point k), il importe de déterminer quand débute le temps de repos journalier; à cet effet, le repos journalier pris en « fraction » est censé avoir débuté après le début de la partie du temps de repos de « neuf heures ».

Un temps de repos journalier peut être complété par une période visant à compenser un temps de repos hebdomadaire réduit précédent.

h) Un temps de repos hebdomadaire est un temps de repos consécutif d'une durée suffisante pour être **au minimum** soit un temps de repos hebdomadaire normal, soit un temps de repos hebdomadaire réduit.

Le temps de repos hebdomadaire normal est d'au moins quarante-cinq heures consécutives. Le temps de repos hebdomadaire réduit est de vingt-quatre heures minimum mais de moins de quarante-cinq heures consécutives.

Ainsi, un repos hebdomadaire de quarante-neuf heures est un repos hebdomadaire normal et un repos de trente et une heures est un repos hebdomadaire réduit.

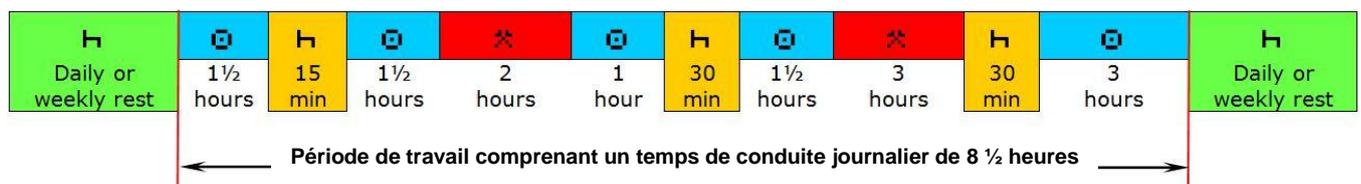
Un temps de repos hebdomadaire peut consister en un repos hebdomadaire normal ou réduit, assorti d'une période visant à compenser un repos hebdomadaire réduit précédent.

i) Une semaine s'entend d'une « semaine fixe », c'est-à-dire du lundi 00 heures au dimanche 24 heures (heure locale).

j) Cela fait référence au temps passé à conduire, tel qu'il est enregistré automatiquement ou semi-automatiquement par un tachygraphe correctement utilisé, ou manuellement le cas échéant.

Il est à noter qu'en raison des limites des appareils de contrôle numériques, ce temps peut être légèrement différent du temps de conduite réel (voir la note d'orientation n° 4).

k) Il est admis que cette définition couvre également la conduite entre un temps de repos hebdomadaire et un temps de repos journalier ou entre deux temps de repos hebdomadaires.



l) La durée de conduite hebdomadaire désigne la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine. Elle comprendra également tout temps de conduite résultant de l'interruption d'un temps de repos journalier normal liée à la circulation des ferries ou des trains.

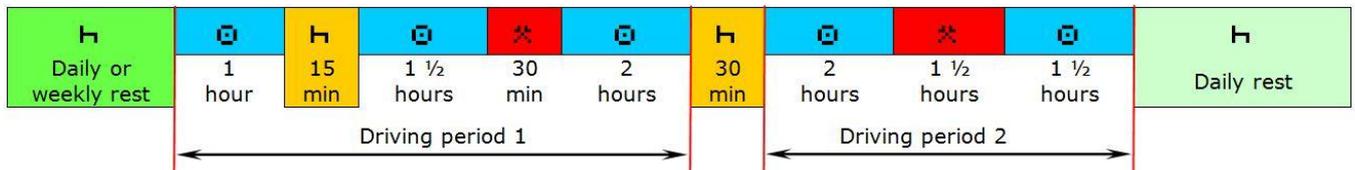
m) Le règlement s'applique aux véhicules, équipés ou non de remorques, dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg. Les agents de contrôle doivent veiller à interpréter correctement les documents techniques du véhicule ou les données du fabricant. La masse maximale autorisée sera généralement indiquée pour une utilisation avec et sans remorque. Certains véhicules relèveront du champ d'application du règlement s'ils sont utilisés avec une remorque et en seront exclus s'ils sont utilisés sans remorque.

n) Pas de précision nécessaire.

o) Lorsqu'un conducteur est rejoint par plusieurs autres pendant le trajet, il s'agit également de conduite en équipage. Ainsi, un conducteur peut demander à bénéficier des dérogations applicables à la conduite en équipage, alors que d'autres conducteurs qui ont constitué l'équipage pendant la période de travail pourraient ne pas se voir accorder cet avantage (voir l'article 8).

p) Quiconque exploite le véhicule. Il peut s'agir d'une personne physique ou d'une personne morale.

q) La **durée de conduite journalière** sera composée de plusieurs périodes de conduite qui peuvent en elles-mêmes être continues ou fragmentées.



## 2.2.5 Article 5

### 2.2.5.1 Texte

1. *L'âge minimal des receveurs est fixé à dix-huit ans.*
2. *L'âge minimal des convoyeurs est fixé à dix-huit ans. Les États membres peuvent, toutefois, ramener à seize ans l'âge minimal des convoyeurs pour autant que les conditions suivantes soient remplies:*
  - a) *le transport par route est effectué à l'intérieur d'un État membre dans un rayon de cinquante kilomètres autour du point d'attache du véhicule, et sur le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;*
  - b) *la limite d'âge est abaissée à des fins de formation professionnelle; et*
  - c) *la mesure est conforme aux limites imposées par les lois nationales de l'État membre en matière d'emploi.*

### 2.2.5.2 Infraction

Âge des équipages	561- 5
-------------------	--------

### 2.2.5.3 Contrôle routier

Les agents de contrôle devraient déterminer le point d'attache du véhicule et les détails du trajet au moyen des informations fournies par le conducteur. L'examen de l'identité du conducteur ou de son permis de conduire peut servir à établir son âge.

Il y a infraction si le receveur n'a pas l'âge requis.

Si le convoyeur a entre seize et dix-huit ans, vérifier qu'il n'a pas dépassé le rayon de 50 km. Le non-respect de l'âge minimum requis devrait être considéré comme une *infraction grave* conformément aux recommandations contenues dans l'annexe III de la directive 2006/22/CE (telle que modifiée).

## 2.2.6 Article 6

### 2.2.6.1 Texte

*La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures.*

1. *La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.*
2. *La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE.*
3. *La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures.*
4. *Les durées de conduite journalières et hebdomadaires comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers.*
5. *Un conducteur enregistre comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre tout temps de disponibilité, telle que définie à l'article 15, paragraphe 3, point c), du règlement (CEE) n° 3821/85, depuis son dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.*

### 2.2.6.2 Infraction

La durée de conduite journalière dépasse 10 heures	<b>561- 6-1</b>
La durée de conduite journalière dépasse les 9 heures autorisées (lorsqu'une dixième heure n'est plus autorisée)	<b>561- 6-1</b>
La durée de conduite hebdomadaire dépasse 56 heures	<b>561- 6-2</b>
La durée de conduite accumulée au cours de deux semaines consécutives dépasse 90 heures	<b>561- 6-3</b>
Violation du règlement (CEE) n° 3821/85 en ce qui concerne l'enregistrement des tâches	<b>561- 6-5</b>

### 2.2.6.3 Contrôle routier

Les agents de contrôle devraient analyser chaque feuille d'enregistrement du tachygraphe (ou les données numériques) pour déterminer les durées de conduite journalières et les assembler comme il convient pour déterminer la durée de conduite hebdomadaire totale. Les durées de conduite hebdomadaires totales sont alors étudiées pour établir la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines. Suivre le processus en deux étapes ci-dessous:

## Étape 1

- Vérifier le temps de conduite enregistré à partir des feuilles d'enregistrement du tachygraphe ou des données numériques.  
Pour ce faire, assembler les temps de conduite entre la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire et le début du temps de repos journalier ou hebdomadaire suivant pour déterminer la durée de conduite journalière.

*[La Commission européenne a recommandé que, aux fins de déterminer les durées de conduite journalières, les temps de conduite interrompus par des temps de repos d'au moins sept heures ne soient pas cumulés. Il est à noter que, malgré cela, ce temps de repos insuffisant demeurerait une violation des prescriptions relatives au repos journalier. (Tous les États membres ne suivent pas cette recommandation)]*

- Vérifier que la durée de conduite de dix heures n'a pas été dépassée.
- Vérifier ce point pour chaque enregistrement.
- Une infraction est constituée à chaque fois que cette limite est dépassée. Dépasser cette limite de:
  - moins d'une heure constitue une *infraction mineure*
  - plus d'une heure mais moins de deux heures constitue une *infraction grave*
  - plus de deux heures constitue une *infraction très grave*

Vérifier que dans une semaine (voir la définition d'une «[semaine](#)» à l'article 4), la durée de conduite journalière de neuf heures n'a pas été dépassée plus de deux fois.

- Chaque dépassement des deux prolongations autorisées constitue une infraction à la durée de conduite journalière (neuf heures). Dans ces cas, dépasser la limite de neuf heures de :
  - moins d'une heure constitue une *infraction mineure*
  - plus d'une heure mais moins de deux heures constitue une *infraction grave*
  - plus de deux heures constitue une *infraction très grave*
- Assembler les durées de conduite journalières pour chaque semaine correspondant aux enregistrements pour déterminer la durée de conduite hebdomadaire. Il est à noter que lorsque les horaires de travail d'un conducteur ne sont pas alignés sur une «semaine fixe», il lui est possible d'accumuler cinquante-huit heures de conduite entre ses temps de repos hebdomadaires sans être en infraction. Il y a infraction lorsque, dans une semaine, la durée de conduite hebdomadaire dépasse cinquante-six heures. Dépasser cette limite de:
  - moins de quatre heures constitue une *infraction mineure*
  - plus de quatre heures mais moins de quatorze heures constitue une *infraction grave*
  - plus de quatorze heures constitue une *infraction très grave*.
- Cumuler les périodes de conduite hebdomadaires consécutives (semaine fixe) pour établir la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines. Il y a infraction lorsque la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines

dépasse les quatre-vingt-dix heures autorisées. Dépasser cette limite de:

- moins de dix heures constitue une *infraction mineure*
- plus de dix heures mais moins de vingt-deux heures et demie constitue une *infraction grave*
- plus de vingt-deux heures et demie constitue une *infraction très grave*

## Étape 2

Examiner chaque enregistrement de manière à déterminer que toutes les activités des conducteurs ont été prises en compte, notamment les autres tâches ou les activités de conduite ne relevant pas du champ d'application. L'enregistrement doit inclure les tâches effectuées avant et après la prise de contrôle du véhicule. Obligation est faite d'enregistrer comme « autre tâche »:-

- tout temps passé défini comme du temps de travail à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE,
- tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales ne relevant pas du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006,

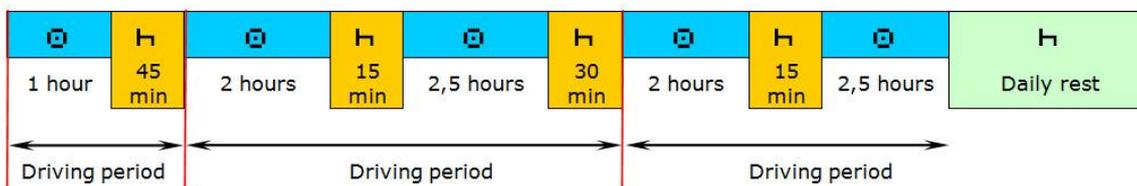
Il convient en outre d'enregistrer de manière appropriée :

- toute disponibilité telle qu'elle est définie à l'article 15, paragraphe 3, point c) du règlement (CEE) n° 3821/85

depuis le dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire.

Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle. Le conducteur devra expliquer les raisons de tout enregistrement discontinu. Si les questions posées au conducteur ou d'autres éléments mis à la disposition des agents de contrôle permettent d'établir que des activités réglementées ont été menées sans être enregistrées, ce défaut d'enregistrement constitue une infraction à cet article. Ce manquement constitue une *infraction très grave*.

i) Exemple d'une journée de conduite de 10 heures avec des pauses correctement respectées



ii) Un repos journalier incomplet peut mener à un non-respect du temps de conduite journalier.



Durée de conduite journalière: dix-sept heures et demie [article 4, point f)]

ii) Exemples d'une bonne répartition du temps de conduite et des temps de repos hebdomadaires.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3)		Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	
		4 24-hour periods					6 24-hour periods						4 24-hour periods						
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours				

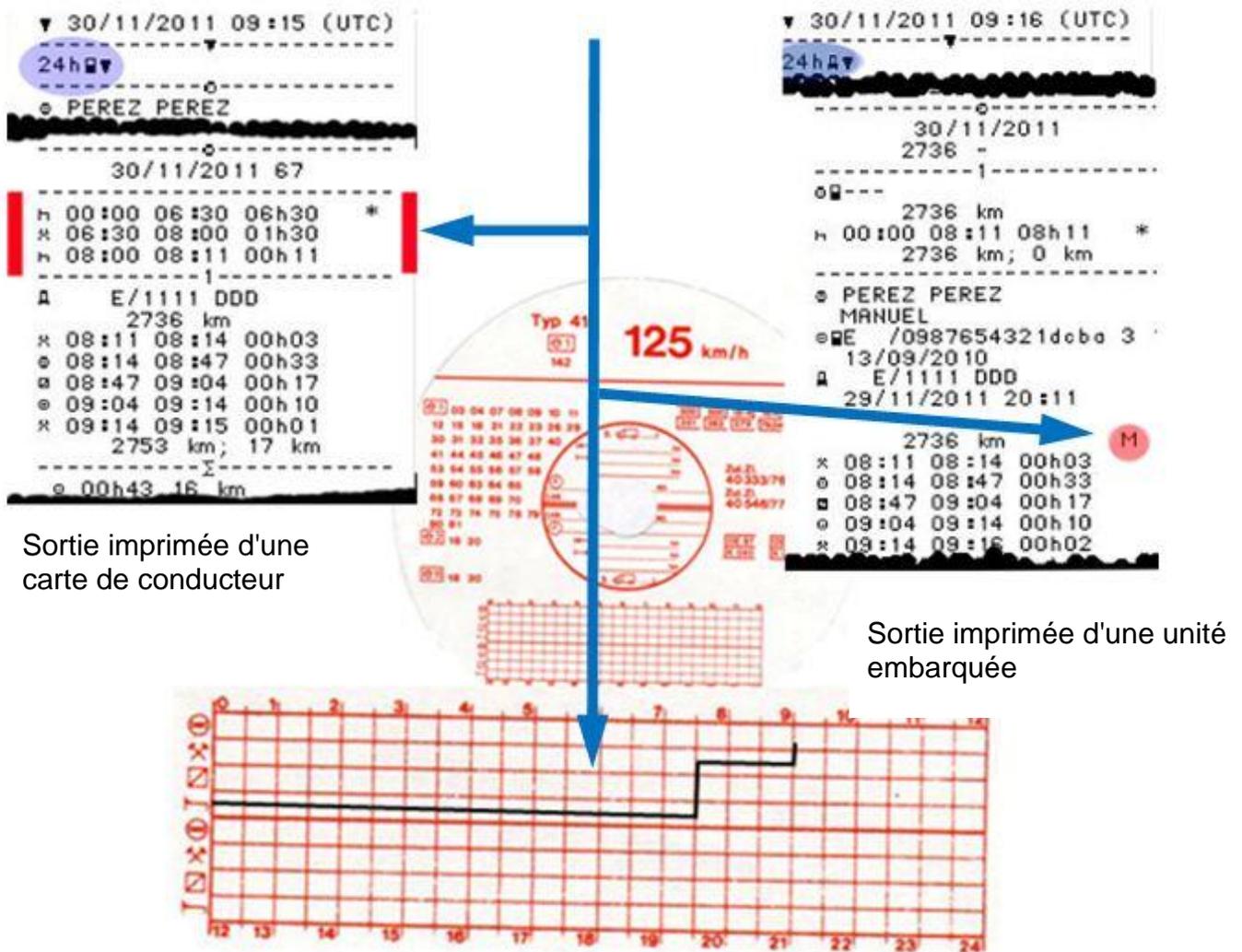
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
week1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) <small>Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week</small>	Other work (*)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	
		4 24-hour periods					6 24-hour periods						5 24-hour periods						
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours				
Two weeks driving time: 90 hours																			

		Week 1				Week 2				Week 3				Week 4				Week 5				Week 6										
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S			
Weekly rest		Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Red. weekly rest	Driving 9 h	Driving 5 h	Driving 5 h	Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 9 h	Weekly rest	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest
		3 24-hours periods				6 24-hours periods				5 24-hours periods				6 24-hours periods				5 24-hours periods				6 24-hours periods										
Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time												
Two weeks driving time (week 1 and 2)								Two weeks driving time (week 3 and 4)								Two weeks driving time (week 5 and 6)																
Two weeks driving time (week 2 and 3)								Two weeks driving time (week 4 and 5)																								

Notes:

- a) Les exemples ci-dessus indiquent que le conducteur n'est pas tenu d'aligner ses horaires de travail sur les «semaines fixes» (autrement dit de prendre son repos hebdomadaire le week-end) ou que la durée de la semaine de travail peut varier dans les limites d'un maximum de six fois vingt-quatre heures (voir également la dérogation des «douze jours» pour les conducteurs de bus prévue à l'article 8, paragraphe 6 bis).
- b) La nouvelle semaine d'un conducteur (à ne pas confondre avec la semaine fixe) commence au terme d'un temps de repos hebdomadaire autorisé qui doit être d'une durée suffisante pour respecter les durées de conduite hebdomadaires (semaine fixe) et sur deux semaines. Cela signifie que si un conducteur a atteint la durée de conduite hebdomadaire ou sur deux semaines, il pourrait malgré tout ne pas pouvoir conduire avant le début de la semaine fixe suivante même en prenant un temps de repos hebdomadaire autorisé.
- c) Il se peut aussi que la durée légale de conduite hebdomadaire soit en théorie de cinquante-huit heures, tout en étant pleinement conforme aux règlements sur les durées de conduite sur une semaine fixe.
- d) Il convient également de noter que la durée de conduite de 90 heures sur deux semaines fait référence à la semaine fixe et qu'elle est respectée dans l'exemple indiqué ci-dessus.

- iii) Des exemples d'activités menées en dehors du véhicule et enregistrées manuellement sont donnés ci-après.



Sortie imprimée d'une carte de conducteur

Sortie imprimée d'une unité embarquée

**Note:**

Cet exemple montre la saisie manuelle effectuée au verso de la feuille d'enregistrement d'un conducteur qui a pris une pause entre minuit et sept heures trente et qui a ensuite effectué une «autre tâche» entre sept heures trente et neuf heures, heure à laquelle il a repris la conduite. À partir de ce moment, la feuille d'enregistrement a été insérée dans l'appareil de contrôle et les activités ultérieures ont été enregistrées automatiquement sur la face cirée de la feuille d'enregistrement.

## 2.2.7 Article 7

### 2.2.7.1 Texte

*Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.*

*Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.*

### 2.2.7.2 Infraction

Non-respect de la pause autorisée.	<b>561- 7</b>
------------------------------------	---------------

### 2.2.7.3 Contrôle routier

Pour chaque enregistrement, additionner les temps de conduite (en partant de la première période de conduite après un temps de repos) jusqu'à atteindre quatre heures et demie. Ce temps de conduite doit soit inclure une pause de quarante-cinq minutes ou une période d'au moins quinze minutes, suivie d'une autre période d'au moins trente minutes, soit être suivie de ces pauses.

*Note : Il est explicitement exigé d'enregistrer les «pauses» en tant que «pauses». Toutefois, avant d'exclure les périodes de disponibilité enregistrées comme des temps de «pause», les agents de contrôle devraient déterminer si ces périodes ont servi uniquement à se reposer.*

Il y a infraction lorsque ces conditions ne sont pas remplies.

Lorsqu'une pause autorisée (d'au moins quarante-cinq minutes ou quinze + trente minutes) est prise avant les quatre heures et demie de conduite, «le compteur est remis à zéro» et le calcul reprend. À la fin de chaque pause autorisée, évaluer les temps de conduite enregistrés de cette manière jusqu'au début d'un temps de repos journalier. En cas de manquement constaté, additionner les périodes de conduite enregistrées entre les temps de repos autorisés ou entre les périodes de pause. La gravité de l'infraction est alors déterminée.

Lorsque les temps de conduite accumulés avant une pause autorisée dépassent la durée admise de quatre heures et demie:

- de moins de trente minutes, cela constitue une *infraction mineure*.
- de trente minutes à une heure et demie, cela constitue une *infraction grave*
- de plus d'une heure et demie, cela constitue une *infraction très grave*

Le critère pour établir la conformité au règlement a été défini par la Cour de justice européenne dans son arrêt C-116/92<sup>8</sup> («Charlton»).

Une pause d'au moins trente minutes suivie d'une autre pause d'au moins quinze minutes n'est pas une pause autorisée. De la même manière, il convient de noter qu'un conducteur n'est pas non plus autorisé à prendre, par exemple, une pause de vingt-cinq minutes pendant

le temps de conduite de quatre heures et demie et une même pause à la fin du temps de conduite : la pause n'est pas conforme au règlement, bien que sa durée de cinquante minutes dépasse de cinq minutes la durée autorisée.

Les pauses de moins de quinze minutes ne contribuent pas au temps de pause autorisé mais ne doivent pas être considérées comme de la conduite ou une autre tâche.

Note : Le temps consacré aux déplacements ne peut être considéré comme un temps de «repos» ou de «pause» que dans trois cas seulement. Le premier cas est celui où un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train. Le conducteur peut alors prendre son temps de repos ou de pause, à condition de disposer d'une couchette. Dans le cas contraire, il peut ne pas prendre de repos mais ce temps de disponibilité pourrait être considéré comme une pause.

Le deuxième cas est celui d'un conducteur qui n'accompagne pas de véhicule mais voyage en train ou en ferry à destination ou au départ d'un lieu où il va prendre en charge ou a déposé un véhicule entrant dans le champ du règlement, pour autant qu'il ait accès, sur ce navire ou ce train, à une couchette.

Le troisième cas est celui où un véhicule est conduit par plusieurs conducteurs. Dans ce cas de figure, un membre d'équipage est disponible pour conduire si besoin est, et se tient à côté du conducteur du véhicule, son temps étant enregistré en «temps de disponibilité».

Les temps de conduite ne relevant pas du champ d'application ne devraient pas être pris en compte dans ce calcul mais il est conseillé aux agents de contrôle de faire valider l'enregistrement de ce mode d'activité.

En cas d'incertitude, il est recommandé de consulter l'arrêt Charlton (C-116/92) sur le calcul des exigences en matière de pause.

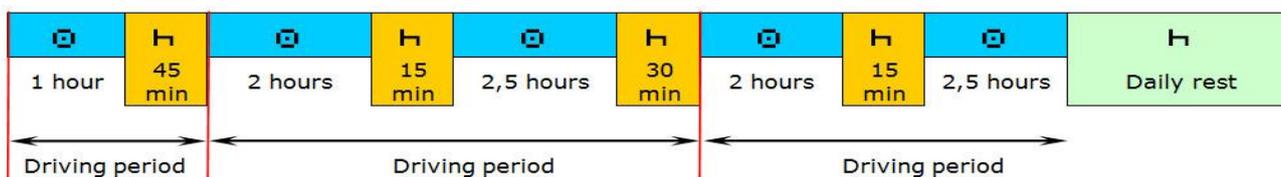
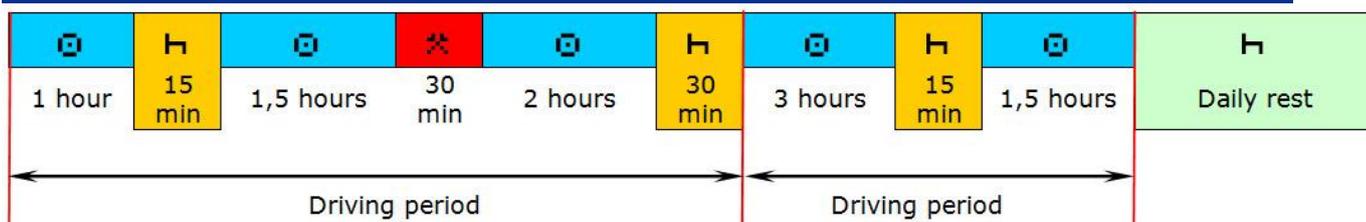
Note : Le règlement (CE) n° 561/2006 cherchait à corriger une anomalie découlant du règlement (CEE) n° 3820/85 au titre de laquelle il était possible de conduire pendant pratiquement neuf heures, moyennant une seule pause de quinze minutes sur cette période. Le problème a été résolu par le fractionnement de la pause en quinze et trente minutes. Dans la mesure où ce fractionnement nuit à l'intention du législateur, il doit être considéré comme une infraction, en dépit de sa nature apparemment mineure.

D'autres violations de cette exigence peuvent également paraître anodines, en particulier lorsque les temps de pause accumulés dépassent les durées imposées mais ne respectent pas d'autres critères. Néanmoins, les agents de contrôle doivent défendre le règlement, il ne serait pas admissible d'adapter et de modifier le règlement en fonction des besoins opérationnels. Toutefois, les cas isolés devraient être traités avec un certain pragmatisme.

Exemples:

i) pauses correctement respectées





## ii) pauses non respectées



Le deuxième temps de conduite inclut les pauses de quarante-cinq minutes enregistrées

a) après un total de cinq heures de conduite et

b) quand les quarante-cinq minutes ne sont pas réparties de manière réglementaire.

Cette mauvaise répartition d'un trop grand nombre de pauses pendant le temps de conduite constitue une violation des dispositions du règlement. (Si le conducteur n'avait pas pris trente minutes de pause pendant le premier temps de conduite, il n'y aurait pas eu infraction, voir l'exemple i) du deuxième schéma)

Les agents de contrôle pourraient considérer ces violations comme des violations techniques et mineures, dignes de faire l'objet d'une simple mise en garde plutôt que d'une sanction.



Dans l'exemple qui précède, le temps de conduite a été de six heures avant qu'une pause autorisée n'ait été prise.

## 2.2.8 Article 8

### 2.2.8.1 Texte

1. *Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.*
  2. *Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.*
  2. *Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.*
  3. *Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.*
  4. *Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.*
  5. *Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.*
  6. *Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:*
    - *deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou*
    - *un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question. Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.*
  - 6 bis. *Par dérogation au paragraphe 6, un conducteur assurant un seul service occasionnel de transport international de voyageurs, tel qu'il est défini dans le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, peut repousser son temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition:*
    - a) *que le service de transport comprenne au moins une période de vingt-quatre heures consécutives dans un État membre ou un pays tiers auquel le présent règlement s'applique, autre que celui dans lequel le service a démarré;*
    - b) *que le conducteur prenne après le recours à la dérogation:*
      - i) *soit deux temps de repos hebdomadaire normal; ou*
      - ii) *soit un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant l'expiration de la période de dérogation;*
    - c) *qu'à partir du 1er janvier 2014, le véhicule soit équipé d'un appareil de contrôle conformément aux exigences de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85; et*
    - d) *qu'à partir du 1er janvier 2014, au cas où la conduite aurait lieu pendant la période comprise entre vingt-deux heures et six heures, il y ait plusieurs conducteurs à bord du véhicule ou que la période de conduite visée à l'article 7 soit réduite à trois heures.*
- La Commission contrôle étroitement le recours à cette dérogation pour garantir le maintien de*

*la sécurité routière dans des conditions très strictes, notamment en s'assurant que la durée de conduite totale cumulée pendant la période couverte par la dérogation n'est pas excessive Au plus tard le 4 décembre 2012, la Commission présente un rapport évaluant les conséquences de la dérogation sur le plan tant de la sécurité routière que des aspects sociaux. Si elle le juge nécessaire, la Commission propose des modifications du présent règlement à cet égard.*

*7. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.*

*8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.*

*9. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.*

#### 2.2.8.2 Infraction

Repos journalier insuffisant.	<b>561- 8-2</b>
Repos journalier insuffisant (conduite en équipage)	<b>561- 8-5</b>
Non-respect d'un temps de repos hebdomadaire suffisant	<b>561- 8-6</b>

#### 2.2.8.3 Contrôle routier

Pour procéder à un contrôle de conformité, il convient d'examiner les enregistrements des tachygraphes (ou les données numériques) pour identifier les temps de repos qui constituent des temps de repos journalier autorisé (onze, trois+neuf, ou neuf heures). Il est par ailleurs nécessaire d'identifier les temps de repos hebdomadaire autorisé (vingt-quatre heures, quarante-cinq heures).

Les agents de contrôle doivent savoir que tout temps de repos de plus de neuf heures peut comprendre un temps de repos journalier réduit plus une période de compensation (voir les «dispositions relatives au repos hebdomadaire») et devraient vérifier que cela est bien le cas auprès du conducteur avant d'évaluer la conformité.

Les temps de repos journalier et hebdomadaire ne sont pas toujours pris dans un véhicule en mouvement.

**Dispositions relatives au repos journalier:** Une nouvelle période de vingt-quatre heures débute avec la reprise des activités après un temps de repos hebdomadaire ou journalier autorisé.

Un conducteur doit effectuer un temps de repos journalier normal (au moins onze heures **ou** trois+neuf heures) ou un temps de repos journalier réduit (plus de neuf heures mais moins de onze heures) en vingt-quatre heures.



Ces durées sont les durées de repos minimales autorisées; les conducteurs peuvent les dépasser mais elles **doivent être prises dans les vingt-quatre heures du début de la période de service.**

Un conducteur peut avoir satisfait à cette exigence de repos journalier dans le délai de vingt-quatre heures, auquel cas une nouvelle période de vingt-quatre heures commence.

Entre deux temps de repos hebdomadaire autorisé, un conducteur peut remplacer un temps de repos journalier normal par un temps de repos journalier réduit, dans la limite de trois fois. Si ce nombre est dépassé, cela constitue alors une infraction au repos journalier normal, à chaque fois (au-delà des trois fois autorisées) que le repos dure moins de onze heures.

Un temps de repos journalier autorisé (c'est-à-dire un temps de repos d'une durée suffisante et achevé dans les vingt-quatre heures du terme du précédent temps de repos journalier ou hebdomadaire) peut être prolongé pour remplir les conditions d'un temps de repos hebdomadaire. Ainsi, un conducteur n'est pas tenu de prendre à la fois un repos journalier et un repos hebdomadaire en fin de semaine.

*Conduite en équipage:* Des règles différentes s'appliquent lorsque plusieurs conducteurs travaillent en équipage. Chaque conducteur est tenu d'effectuer un temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans le délai de trente heures à partir du début de la période de service qui suit un temps de repos hebdomadaire ou journalier. Pour pouvoir prétendre à cette dérogation, il faut au moins deux conducteurs à bord du véhicule disponibles pour conduire, à l'exception de la première heure (cumulée) où l'un des conducteurs peut conduire seul. Il n'est pas nécessaire que les deux conducteurs à bord soient les mêmes pendant la durée du trajet (voir les graphiques). Rappel: le repos ne peut pas être pris dans un véhicule en mouvement. Note : Les enregistrements du tachygraphe (s'ils sont correctement conservés) révéleront si un conducteur a conduit en équipage. Sur les feuilles d'enregistrement analogiques seront enregistrés les temps de disponibilité et les pauses prises dans un véhicule en mouvement et l'enregistrement numérique contiendra un indicateur «équipage».

Les infractions au règlement sont constatées en étudiant chaque période de vingt-quatre heures (ou de trente heures en cas de conduite en équipage) d'activité enregistrée depuis le début de la période de service suivant un temps de repos hebdomadaire ou journalier pour vérifier le nombre d'heures de repos consécutif prises. La durée de cette période d'activité du conducteur indique la gravité de l'infraction.

Un temps de repos journalier insuffisant est classé de la manière suivante:

Lorsqu'un temps de repos journalier normal (onze heures) est réduit (cela ne s'applique que si un temps de repos journalier réduit n'est pas autorisé) de:

- moins d'une heure, cela constitue une *infraction mineure*
- plus d'une heure mais moins de deux heures et demie, cela constitue une *infraction grave*
- plus de deux heures et demie, cela constitue une *infraction très grave*

Lorsqu'un temps de repos journalier réduit (s'il est autorisé) ou que le temps de repos de chaque conducteur participant à la conduite en équipage est réduit de:

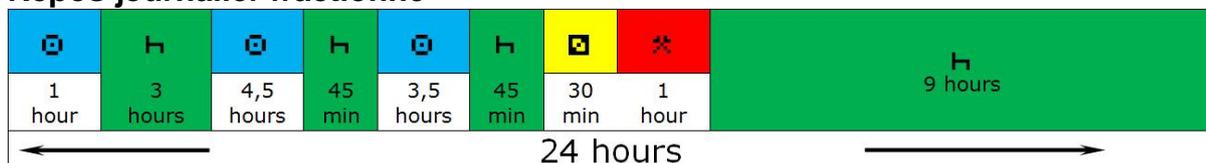
- moins d'une heure, cela constitue une *infraction mineure*
- plus d'une heure mais moins de deux heures, cela constitue une *infraction grave*
- plus de deux heures, cela constitue une *infraction très grave*

Lorsque la portion de neuf heures d'un temps de repos journalier fractionné est réduite de:

- moins d'une heure, cela constitue une *infraction mineure*
- plus d'une heure mais moins de deux heures, cela constitue une *infraction grave*
- plus de deux heures, cela constitue une *infraction très grave*

Note : Un repos journalier interrompu peut ne pas réunir les conditions nécessaires pour être considéré comme un temps de repos (voir l'article 9, paragraphe 1, pour les cas dans lesquels un temps de repos peut être interrompu).

### Repos journalier fractionné



### Repos journalier normal



### Repos journalier réduit



## La journée du conducteur dure moins de vingt-quatre heures



**Infraction aux repos journaliers successifs**

Le texte de l'article est ambigu pour ce qui est de déterminer le point de départ pour évaluer le respect continu des dispositions relatives au repos journalier, après une violation des prescriptions relatives au repos journalier.

Le service juridique de la Commission européenne a indiqué que, **pour leur permettre d'identifier et de sanctionner toutes les infractions concernées, les instances en charge de l'application qui examinent des périodes d'activité postérieures à un temps de repos journalier ou hebdomadaire normal durant lequel les conducteurs ont pris un temps de repos journalier de moins de sept heures, devraient:**

- diviser les périodes d'activité susmentionnées en périodes consécutives «théoriques» de vingt-quatre heures (comme l'autorise textuellement l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil) et
- appliquer les dispositions habituelles relatives à la durée de conduite journalière et au temps de repos journalier à chaque période de vingt-quatre heures.

Pour être compatible avec la décision d'exécution de la Commission sur le calcul du temps de conduite (voir le point 2.2.6.3), un repos de sept heures devrait marquer le début de la période de vingt-quatre heures suivante. Cela étant, il demeure assurément une infraction au temps de repos journalier..

Cette méthode permettra toujours d'identifier et de décrire avec précision les infractions au repos journalier.

**Note: Les effets de cette explication n'ont pas encore été entièrement examinés, raison pour laquelle cette méthode a fait l'objet de certaines réserves.**

**Dispositions relatives au repos hebdomadaire**

Un temps de repos hebdomadaire tel qu'il est défini à l'article 4 peut être un repos hebdomadaire normal d'au moins quarante-cinq heures ou un repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures (mais inférieur à quarante-cinq heures).

Un conducteur est tenu d'entamer un temps de repos hebdomadaire au plus tard cent quarante-quatre heures (six fois vingt-quatre heures) après le terme du précédent temps de repos hebdomadaire autorisé.

Au cours de deux «semaines fixes» consécutives (du lundi au dimanche), un conducteur est tenu de prendre (ou d'entamer):

- deux repos hebdomadaires normaux (de quarante-cinq heures minimum); ou
- un repos hebdomadaire normal (de quarante-cinq heures minimum) et un repos hebdomadaire réduit (de vingt-quatre heures minimum)

Note : Ce nombre de repos hebdomadaires est une condition minimale et d'autres repos hebdomadaires autorisés peuvent être pris en sus de cette condition minimale.

Les réductions de repos hebdomadaire doivent être compensées en prenant la réduction **en bloc** comme un repos, **jointe à un temps de repos d'au moins neuf heures** avant la fin de la **troisième semaine suivant la semaine où la réduction a eu lieu**.

Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Un temps de repos de soixante-neuf heures minimum peut être considéré comme deux repos hebdomadaires consécutifs (dans deux semaines fixes différentes), à la condition que la règle des six fois vingt-quatre (cent quarante-quatre) heures ne soit pas enfreinte avant ou après la période en question.

Le contrôle de conformité effectué par un contrôleur devrait inclure les étapes suivantes:

**1: En commençant par l'enregistrement (données) le plus ancien, identifier deux temps de repos hebdomadaire (45 + 45, 45 + 24 ou 24 + 45) au cours de deux semaines fixes consécutives. S'il s'avère impossible de discerner deux temps de repos hebdomadaires autorisés, cela signifie qu'une infraction a été identifiée.**

**2: S'il existe suffisamment de temps de repos hebdomadaire, déterminer qu'il n'y a pas plus de six fois vingt-quatre heures entre deux temps de repos hebdomadaire consécutifs. Si ce n'est pas le cas, on peut conclure qu'il y a infraction.**

**Passer alors à la semaine suivante et reprendre le calcul à l'étape 1.**

**3: Dans le cas où le contrôle est effectué dans les locaux de l'entreprise, il est possible de procéder à une évaluation réaliste du respect des exigences en matière de compensation. Mais au bord de la route ces contrôles sont limités par le faible nombre d'enregistrements dont la production est exigée.**

**Note :** Il n'est pas suffisant de simplement contrôler que les espaces entre les repos hebdomadaires autorisés n'excèdent pas six fois vingt-quatre heures.

Lorsqu'un temps de repos est pris au cours d'une semaine fixe mais qu'il s'avère que sa durée est insuffisante pour satisfaire à l'obligation réglementaire, cela constitue également une infraction.

La réduction d'un repos hebdomadaire réduit (lorsqu'elle est autorisée) de:

- moins de deux heures est une *infraction mineure*
- plus de deux heures mais moins de quatre heures est une *infraction grave*
- plus de quatre heures est une *infraction très grave*

La réduction d'un repos hebdomadaire normal de:

- moins de trois heures est une *infraction mineure*
- plus de trois heures mais moins de neuf heures est une *infraction grave*
- plus de neuf heures est une *infraction très grave*

Lorsqu'il contrôle le respect des exigences en matière de compensation, l'agent devrait chercher à déterminer à quel moment la compensation du repos hebdomadaire réduit a été prise, en interrogeant l'entreprise ou le conducteur.

Pour savoir si la règle concernant la «3<sup>ème</sup> semaine suivant etc.», est respectée, il sera nécessaire de déterminer à quelle semaine le repos hebdomadaire est rattaché (voir supra). En cas de manquement aux exigences en matière de compensation pour un repos hebdomadaire réduit, la durée de ce repos hebdomadaire sera insuffisante, ce qui constituera une infraction.

Le contrôle de conformité d'un équipage nécessitera d'examiner en même temps (si possible) les enregistrements de tous les conducteurs pour vérifier que les conditions de la dérogation applicable à la conduite en équipage ont été respectées. Dans le cas où ne sont disponibles

que les enregistrements d'un seul conducteur, une inspection limitée reste possible sur la base de la période de trente heures.

Un repos hebdomadaire d'une durée suffisante peut être fractionné en temps de repos hebdomadaire autorisés rattachés à deux semaines fixes, par exemple une période hebdomadaire d'au moins soixante-neuf heures débutée à 18 h 00 le vendredi.

Le règlement n'empêche pas de prendre un temps de repos hebdomadaire à bord d'un train ou d'un navire transbordeur, tant que le conducteur peut disposer d'une couchette.

En permettant expressément de prendre un temps de repos hebdomadaire réduit (vingt-quatre heures) dans un véhicule convenablement équipé, le règlement semble exclure la possibilité de prendre un repos hebdomadaire normal dans un véhicule. En réalité, cette disposition est rarement appliquée, étant donné que le règlement n'écarte pas non plus du bénéfice de cet avantage les temps de repos qui comprennent un repos hebdomadaire réduit plus une compensation pour un repos hebdomadaire réduit antérieur.

Exemple de repos hebdomadaire insuffisant: dans la période de deux semaines comprenant les semaines 2 et 3, il n'y a qu'un seul temps de repos hebdomadaire.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving
		6 24-hour periods							6 24-hour periods							3 24-hour periods			

Repos hebdomadaire correctement pris:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)	Work / driving (⌘/⊗)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (⌘/⊗)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (⌘/⊗)														
		6 24-hour periods							5 24-hour periods							4 24-hour periods			

S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 2								Week 3						Week 4				
Weekly rest	Work / driving (☒/☐)	Red. weekly rest	Work / driving (☒/☐)	Weekly rest	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)											

Compensation du repos hebdomadaire:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4								
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest			
Weekly driving time: 47 hours						Weekly driving time: 43 hours						Weekly driving time: 37 hours										
Two weeks driving time: 90 hours												Two weeks driving time: 80 hours										

**Exemples de conduite en équipage:** les exemples ci-dessous indiquent la répartition possible des activités des conducteurs en équipage, dans le respect du règlement.

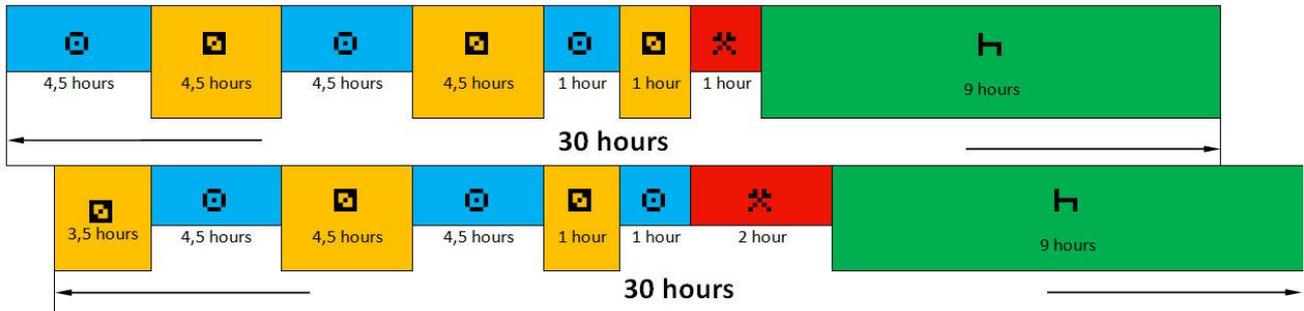
### Driver A

☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒				
4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	1 hour	1 hour	1 hour	9 hours				
← 30 hours →											
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒				
4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	1 hour	1 hour	1 hour	9 hours				

### Driver B

Dans le cas présenté ci-dessous, le conducteur A conduit seul pendant une heure avant d'être rejoint par le conducteur B, ce que permet la conduite en équipage.

### Conducteur A



### Conducteur B

Dans ce cas, le conducteur A a effectué une «autre tâche» pendant trois heures et demie, puis a commencé à conduire avant d'être rejoint une heure plus tard par le conducteur B, ce que permet la conduite en équipage.

Il convient cependant de noter que si le trajet se poursuit à plusieurs conducteurs, le conducteur A ne peut pas recommencer à conduire tant que le conducteur B n'a pas pris son repos journalier. Le conducteur A pourrait effectuer une autre tâche pendant une heure.

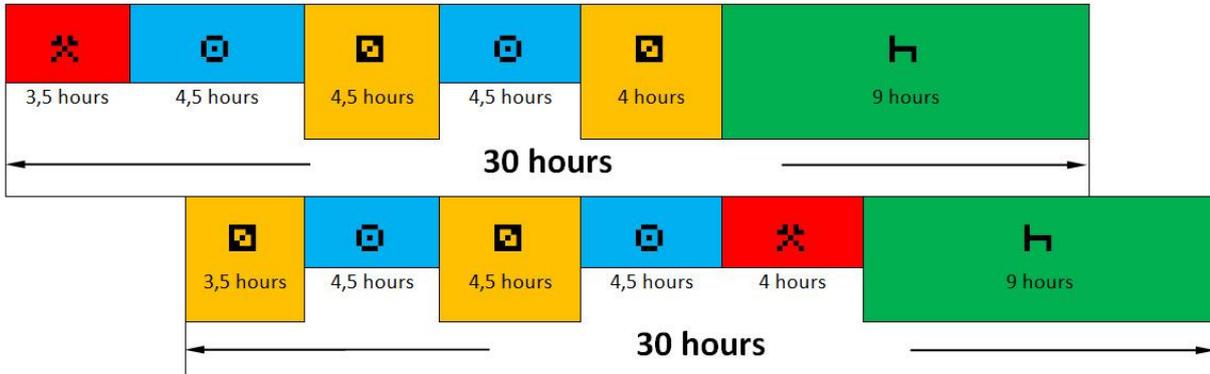
### Driver A



### Driver B

De la même façon, la répartition des activités suivante est également autorisée.

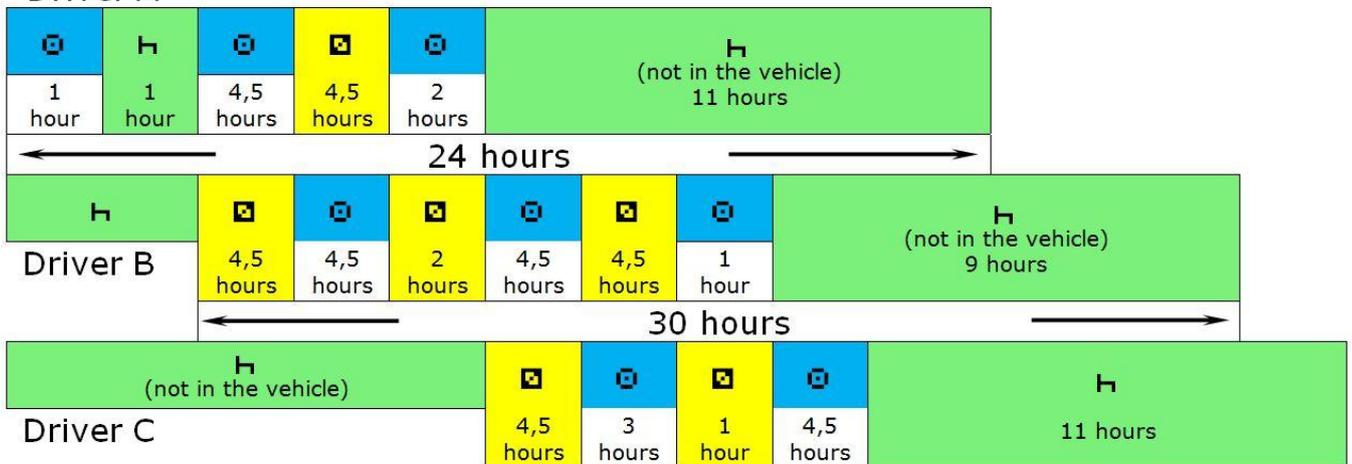
## Driver A



## Driver B

Cet exemple indique comment un véhicule peut être conduit par 3 conducteurs. Seul le conducteur B peut bénéficier de la dérogation applicable à la conduite en équipage. Note : le repos journalier ne peut pas être pris dans un véhicule en mouvement.

## Driver A



### 2.2.8.4 La «règle des 12 jours»

L'article 8, paragraphe 6 bis, du règlement (CE) n° 561/2006 a été modifié par l'article 29 du règlement (CE) n° 1073/2009 pour inclure une dérogation pour les conducteurs effectuant des trajets internationaux simples, leur permettant de repousser leur temps de repos hebdomadaire jusqu'à la fin du douzième jour. Il fait également obligation au conducteur de prendre un temps de repos normal de quarante-cinq heures avant le début du trajet, en plus de devoir prendre au moins un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit l'un après l'autre au terme du trajet, soit soixante-neuf heures. Il s'agit d'une dérogation aux prescriptions relatives au repos hebdomadaire normal (article 8, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 561/2006). Pour pouvoir repousser son repos hebdomadaire, le conducteur doit se conformer à **toutes** les exigences.

Lorsque ces exigences ne sont pas respectées, le conducteur est tenu de prendre un temps de repos hebdomadaire normal tel qu'il est défini à l'article 8, paragraphe 6, et par conséquent, les infractions constatées seront des infractions au repos hebdomadaire.

#### 2.2.8.5 Interruption du temps de repos en cas d'urgence

En principe, l'interruption d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire constitue une infraction (exception faite de la règle du «navire transbordeur»). Dans une situation d'urgence, ou sur instruction de la police ou d'une autre autorité, un conducteur a le droit d'interrompre son temps de repos pendant quelques minutes pour déplacer son véhicule (voir en annexe la note d'orientation n° 3). Il y a lieu d'enregistrer l'interruption, manuellement le cas échéant, avec une note de l'autorité ayant donné l'instruction. Cette interruption ne devrait pas être considérée comme une infraction.

## 2.2.9 Article 9

### 2.2.9.1 Texte

1. *Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal, le conducteur dispose d'une couchette.*
2. *Tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette.*
3. *Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme une autre tâche.*

### 2.2.9.2 Infraction

Repos journalier insuffisant	<b>561- 8-2</b>
Manquement à l'obligation de conserver les enregistrements	<b>561- 6-5</b>

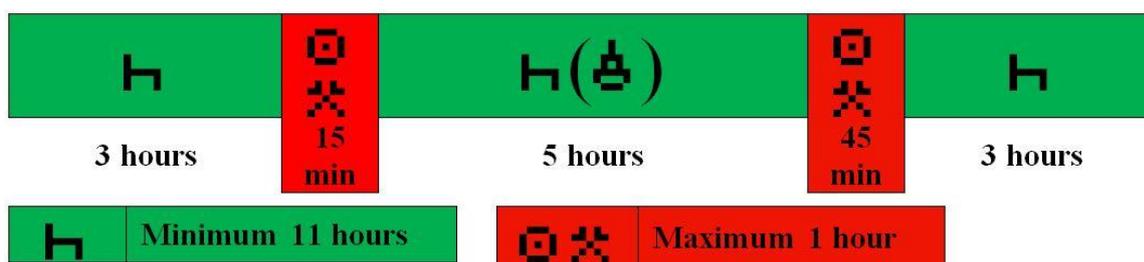
### 2.2.9.3 Contrôle routier

1. Cette dérogation permet au conducteur d'interrompre un temps de repos journalier normal (onze heures ou trois+neuf heures) **deux fois** au maximum lorsqu'il accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train. Au total, ces interruptions ne peuvent pas excéder une heure.
2. Tout le temps d'un repos ainsi fractionné, le conducteur doit avoir accès à une couchette.
3. Pour s'assurer du respect des modalités de cette dérogation, identifier le temps de repos journalier interrompu et vérifier que sa durée cumulée n'excède pas une heure et que les fractions du repos journalier interrompu constituent ensemble un temps de repos journalier normal.

Les agents de contrôle devraient par ailleurs demander la production d'un billet de train ou de navire transbordeur pour faciliter la validation de la dérogation, même s'ils doivent être conscients du fait que les billets ne sont pas toujours émis par les sociétés de transbordeurs.

Lorsque ces conditions ne sont pas remplies, cela constitue une **infraction au repos journalier** (voir l'article 8), qui dure jusqu'à ce qu'un temps de repos journalier autorisé soit pris. (Voir également en annexe la note d'orientation n° 6)

L'exemple ci-après indique comment un repos journalier normal est interrompu le temps d'embarquer ou de débarquer d'un transbordeur et comment utiliser la présente dérogation:



Note : Conformément au règlement, le temps de conduite pendant une telle interruption ne peut pas être comptabilisé dans la durée de conduite journalière avant et après le repos journalier interrompu, mais il est pris en compte dans les durées de conduite hebdomadaires et sur deux semaines. La compensation du repos hebdomadaire peut être ajoutée au repos journalier pris de cette manière.

Ci-dessous: Interruption (transbordeur) d'un repos fractionné:



Note : Il convient de noter que ces interruptions ne sont pas autorisées lorsqu'un repos journalier de neuf heures est pris au cours d'un trajet assuré par plusieurs conducteurs. Pour bénéficier de cette dérogation, les conducteurs formant l'équipage doivent prendre un repos journalier **normal** d'au moins onze heures.

- Un conducteur qui se rend à un endroit précis, qui lui est indiqué par son employeur et qui est différent du lieu d'établissement de son entreprise, pour prendre en charge et conduire un véhicule équipé d'un tachygraphe, répond à une obligation vis-à-vis de son employeur et ne peut pas dès lors disposer librement de son temps. Par conséquent, le temps consacré aux déplacements en provenance ou à destination d'un endroit autre que le domicile du conducteur ou le lieu d'établissement de l'employeur, et où le conducteur prend en charge ou dépose un véhicule relevant du champ d'application du règlement, indépendamment du fait que l'employeur ait ou non donné des instructions sur les modalités du déplacement ou que la décision ait été prise ou non par le conducteur, devrait être enregistré comme du temps consacré à une « autre tâche »

(Arrêt C-124/09<sup>9</sup> de la Cour de justice européenne).

De la même façon, le temps passé par un conducteur à conduire un véhicule ne relevant pas du champ d'application du règlement au départ ou à destination d'un endroit qui n'est pas le lieu d'établissement habituel de son employeur ou le domicile du conducteur et où le conducteur est censé prendre en charge ou déposer un véhicule couvert par le règlement devrait être enregistré comme du temps consacré à une « autre tâche » (voir également en annexe la note d'orientation n° 2).

5. Cela signifie en théorie qu'un conducteur qui termine sa journée de travail loin de son lieu de travail habituel n'a pas le droit d'effectuer de tâches supplémentaires, comme prendre le volant pour rentrer chez lui, sans les enregistrer, et peut dès lors commettre une infraction.



Lorsqu'il y a de bonnes raisons de croire que des activités relevant du champ d'application du règlement ont été menées sans être enregistrées, il y a lieu d'interroger le conducteur pour qu'il apporte des précisions sur les activités exactement menées pendant les périodes en question.

Les enregistrements qui mettent en évidence qu'un conducteur a achevé ses tâches à un endroit pour les reprendre le lendemain à un autre endroit peuvent indiquer un défaut d'enregistrement des activités au sens de cet article.

Les conducteurs qui prennent en charge un véhicule loin de leur domicile ou de leur lieu de travail habituel doivent être interrogés sur le trajet qu'ils ont effectué pour récupérer le véhicule de manière à établir s'ils ont ou non enregistré toutes leurs activités.

Le défaut d'enregistrement des activités relevant du champ d'application constitue une violation du règlement (CEE) n° 3821/85 et est considéré comme une *infraction très grave*.

**2.2.10 Article 10****2.2.10.1 Texte**

1. *Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.*
2. *Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs visés au paragraphe 1 de manière qu'ils puissent se conformer au règlement (CEE) n° 3821/85 et au chapitre II du présent règlement. Les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller à ce que le règlement (CEE) n° 3821/85 et le chapitre II du présent règlement soient respectés.*
3. *Une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par des conducteurs de l'entreprise, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.  
Sans préjudice du droit des États membres de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les États membres peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des paragraphes 1 et 2. Les États membres peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.*
4. *Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent règlement.*
5.
  - a) *Toute entreprise de transport exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 et entrant dans le champ d'application du présent règlement:*
    - i) *veille à ce que toutes les données soient téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur aussi régulièrement que l'exige l'État membre et que les données pertinentes soient téléchargées plus fréquemment pour faire en sorte que toutes les activités effectuées par ou pour cette entreprise soient téléchargées;*
    - ii) *veille à ce que toutes les données téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur soient conservées au moins douze mois après l'enregistrement et qu'au cas où un agent de contrôle en ferait la demande, ces données soient consultables, directement ou à distance, dans les locaux de l'entreprise.*
  - b) *Aux fins du présent paragraphe, le terme «téléchargées» est interprété conformément à la définition figurant au Chapitre I, point s), de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85;*
  - c) *La fréquence maximale à laquelle les données pertinentes sont téléchargées en application du point a) i), est fixée par la Commission conformément à la procédure*

*visée à l'article 24, paragraphe 2.*

#### 2.2.10.2 Infraction

Infraction de la part de l'opérateur qui n'a pas sécurisé les données des tachygraphes.

#### 2.2.10.3 Contrôle routier

Cet article fait peser une obligation sur les opérateurs. Les infractions visées aux paragraphes 1, 2 et 4 de l'article 10 ne peuvent pas être convenablement détectées ou faire l'objet d'une enquête dans de bonnes conditions pendant un contrôle routier et il est préférable de les examiner dans le cadre des contrôles effectués par les opérateurs dans leurs locaux, où les éléments de preuve nécessaires seront probablement disponibles. En cas de suspicion plus large touchant aux opérations de transport transfrontières, il est de bonne pratique de transmettre les renseignements recueillis aux instances chargées de faire respecter la loi de l'État membre «d'origine».

Concernant l'infraction décrite au paragraphe 3 (responsabilité de l'opérateur), il sera nécessaire de consulter le droit national de chaque État membre.

Selon toute vraisemblance, le droit national imposera des limites pratiques à la capacité d'un organisme d'application de la loi de poursuivre une entité étrangère pour ce type d'infraction réglementaire.

Néanmoins, les informations recueillies lors des contrôles routiers peuvent s'avérer utiles à l'État membre pour identifier les opérateurs qu'il serait opportun de soumettre à une enquête.

L'infraction décrite au paragraphe 5 concerne l'obligation de l'opérateur de télécharger et sécuriser les données numériques et est donc surtout pertinente lors des enquêtes menées dans les entreprises.

## 2.2.11 Article 11

### 2.2.11.1 Texte

*Chaque État membre peut, dans le cas de transports par route effectués entièrement sur son territoire, prévoir des durées minimales plus longues pour les pauses et les temps de repos ou des durées de conduite plus courtes que celles prévues aux articles 6 à 9. Ce faisant, les États membres tiennent compte des conventions collectives ou autres accords entre partenaires sociaux pertinents. Toutefois, le présent règlement reste applicable aux conducteurs effectuant des opérations de transport international.*

### 2.2.11.2 Infraction

Aucune

### 2.2.11.3 Contrôle routier

S'il est vrai que chaque État membre pris isolément peut prévoir des limites plus strictes que celles imposées par le présent règlement, les règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85 s'appliquent néanmoins aux trajets internationaux.

Les conducteurs/véhicules effectuant des trajets internationaux devraient continuer de faire l'objet de contrôles ordinaires.

Les contrôles effectués dans les États membres dont le régime est plus strict pour les trajets nationaux seront menés sur la base de leur législation nationale.

## 2.2.12 Article 12

### 2.2.12.1 Texte

*Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9 dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.*

### 2.2.12.2 Infraction

Aucune (bien que cela dépende de la législation nationale), mais si la dérogation n'est pas correctement appliquée par le conducteur, il y a lieu de retenir les infractions relatives aux articles 6 à 9.

### 2.2.12.3 Contrôle routier

À condition de ne pas compromettre la sécurité routière et afin de lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9 dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes (y compris des passagers), du véhicule ou de son chargement.

Les conducteurs doivent indiquer le motif d'une telle dérogation au dos des feuilles d'enregistrement de leur tachygraphe (s'ils utilisent des enregistrements analogiques) ou sur une sortie imprimée ou une feuille ad hoc (s'ils utilisent un tachygraphe numérique) au plus tard à leur arrivée au point d'arrêt approprié.

D'après l'arrêt C-235/94 <sup>10</sup> de la Cour de justice européenne, cette dérogation ne peut s'appliquer que dans les hypothèses dans lesquelles l'impossibilité de se conformer aux règles concernant les temps de conduite survient de manière imprévue au cours du voyage. En d'autres termes, les violations planifiées du règlement ne sont pas autorisées. Cela signifie que lorsqu'un événement imprévu survient, il appartient au conducteur de décider s'il est nécessaire de déroger au règlement. Ce faisant, un conducteur devra tenir compte de la nécessité de garantir la sécurité routière.

Les agents de contrôle devraient:

- Vérifier la nature exacte de l'événement qui a conduit le conducteur à faire appel aux dispositions du présent article. Ils doivent être informés des cas particuliers figurant dans la **note d'orientation n° 1**.
- Vérifier les enregistrements pour permettre la validation de la dérogation.
- Vérifier que la dérogation est utilisée pour permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié. *Note : il ne s'agit pas de donner carte blanche pour achever un voyage. Cela étant, les contrôleurs doivent également être attentifs au fait qu'au moment du*

*contrôle, le conducteur peut ne pas avoir atteint un point d'arrêt approprié et dès lors, la dérogation au règlement peut ne pas avoir été consignée. Dans ces circonstances, une telle omission ne devrait pas être considérée comme une infraction.*

- Vérifier si le point d'arrêt était le premier endroit approprié.
- S'assurer qu'il n'y a pas eu utilisation systématique et répétée de la dérogation en vérifiant les enregistrements précédents.

Si cette dérogation est invoquée à tort, vérifier s'il y a eu violation des articles 6 à 9.

## 2.2.13 Article 13

### 2.2.13.1 Texte

1. Pour autant que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er, chaque État membre peut accorder des dérogations aux articles 5 à 9 et subordonner ces dérogations à des conditions particulières sur son territoire ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, applicables aux transports effectués par les véhicules suivants:

a) véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées;

b) véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise;

c) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;

d) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:

— par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou

— pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

e) véhicules circulant exclusivement sur des îles dont la superficie ne dépasse pas 2 300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouverts aux véhicules automobiles;

f) véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 tonnes;

g) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;

h) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;

i) véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales;

j) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;  
 k) véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt;  
 l) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;  
 m) véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur;  
 n) véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine;  
 o) véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires;  
 p) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 50 km.

2. Les États membres informent la Commission des dérogations accordées en vertu du paragraphe 1 et la Commission en informe les autres États membres.

3. À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er et qu'une protection appropriée des conducteurs soit assurée, un État membre peut accorder sur son territoire, après approbation de la Commission, des dérogations mineures au présent règlement pour les véhicules utilisés dans des zones prédéfinies dont la densité de population ne dépasse pas cinq habitants au kilomètre carré, dans les cas suivants:

- les services nationaux réguliers de transport de voyageurs dont les horaires sont confirmés par les autorités (dans ce cas, seules des dérogations concernant les pauses sont autorisées), et
- les opérations nationales de transport routier de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui qui n'ont aucune incidence sur le marché intérieur et sont nécessaires au maintien de certains secteurs d'activité sur le territoire concerné et lorsque les dispositions dérogatoires du présent règlement imposent un rayon maximal de 100 km.

Le transport routier effectué dans le cadre de ces dérogations peut comporter un déplacement vers une région dont la densité de population est de cinq habitants ou plus au kilomètre carré, mais uniquement pour commencer ou terminer le trajet. La nature et la portée de telles dérogations doivent être proportionnées

#### 2.2.13.2 Infraction

Aucune si la dérogation a été correctement appliquée.

#### 2.2.13.3 Contrôle routier

Les agents de contrôle devraient valider l'application de cette dérogation en établissant les détails du trajet, l'utilisation du véhicule, les équipements spécifiques du véhicule et les détails du chargement en dialoguant avec le conducteur. Il convient de rappeler que le présent article n'accorde de dérogations qu'aux seuls articles 5 à 9.

*Note : La dérogation à l'obligation d'installer (et d'utiliser) un tachygraphe figure à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85.*

Les agents de contrôle devraient également être conscients du fait qu'un conducteur ou un opérateur peut ne pas se rendre compte qu'une dérogation spécifique est applicable et chercher à se conformer au règlement (CE) n° 516/2006 etc., alors que d'autres règlements sont applicables.

Ces dérogations sont **nationales** et varient d'un État membre à un autre et ne sont en principe valables que sur le territoire national des États membres, bien qu'il puisse exister des accords locaux entre États voisins prévoyant une reconnaissance mutuelle (comme entre le Royaume-

Uni et l'Irlande).

Se reporter à la législation nationale pour plus d'indications.

Les activités menées au titre de ces dérogations devraient être enregistrées en tant qu'autres tâches si elles sont menées conjointement avec un temps de conduite relevant du champ d'application effectué pendant la journée de travail.

Une mauvaise application de la dérogation par un conducteur devrait donner lieu à une inspection complète sur la base des règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85.

Lorsqu'il est nécessaire de valider une dérogation invoquée, le site internet de l'UE

[http://ec.europa.eu/transport/road/social\\_provisions/driving\\_time/driving\\_time\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm)

donne accès à une liste définitive de dérogations nationales en vigueur dans chaque État membre. Les agents de contrôle devraient donc en être informés au moment de procéder aux contrôles routiers.

**2.2.14 Article 14**

## 2.2.14.1 Texte

1. *À condition que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er, les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, accorder des dérogations à l'application des articles 6 à 9 pour des opérations de transport effectuées dans des circonstances exceptionnelles.*
2. *Dans des cas d'urgence, les États membres peuvent accorder une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils notifient immédiatement à la Commission.*
3. *La Commission notifie aux autres États membres toute dérogation accordée au titre du présent article.*

2.2.14.2 Infraction

Aucune

2.2.14.3 Contrôle routier

Le règlement permet aux États membres (sur demande adressée à la Commission) d'assouplir l'obligation de respecter les durées de conduite imposées par les articles 6 à 9. De la même façon, les États membres peuvent répondre à des situations exceptionnelles ou d'urgence (comme des conditions météorologiques extrêmes et violentes ou l'épidémie de fièvre aphteuse que le Royaume-Uni a connue) et accorder des dérogations temporaires pour une période de 30 jours maximum tout en les communiquant également à la Commission.

Si, lors d'une situation d'urgence, les agents de contrôle seront sans doute informés de l'existence d'un tel assouplissement, cette information devra leur rester à l'esprit lorsqu'ils vérifieront les enregistrements quelque temps après l'événement.

Lorsqu'un conducteur affirme qu'il n'a pas enfreint le règlement et qu'il bénéficiait d'une dérogation, il y a lieu de lui demander une copie de l'autorisation. S'il ne peut pas en produire une copie, la validation devrait alors être demandée à la Commission, qui doit être informée de toutes ces autorisations.

Une liste mise à jour est consultable à l'adresse ci-dessous:

[http://ec.europa.eu/transport/road/social\\_provisions/driving\\_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf)

Comme il s'agit de dérogations applicables localement, il est probable que les autorités compétentes en auront informé leurs agents de contrôle. Par conséquent, elles ne présentent un intérêt pour les autres États membres que lorsqu'un conducteur entre ensuite sur le territoire d'un autre État membre et présente, aux fins de contrôle, des enregistrements qui contiennent des infractions apparentes mais qui peuvent en fait résulter de dérogations. Un agent de contrôle devrait donc obtenir confirmation de l'existence de toute dérogation invoquée et en l'absence de confirmation, appliquer les limites imposées par les articles 6 à 9.

**2.2.15 Article 15**2.2.15.1 Texte

*Les États membres veillent à ce que les conducteurs des véhicules visés à l'article 3, point a), soient soumis à des règles nationales assurant une protection appropriée en ce qui concerne les durées de conduite permises et les pauses et temps de repos obligatoires.*

2.2.15.2 Infraction

Aucune

2.2.15.3 Contrôle routier

Cet article fait obligation aux États membres de mettre en place des dispositions relatives aux temps de conduite et de repos pour les conducteurs de véhicules exemptés de ces dispositions par l'article 3, point a). Ces dispositions n'ont qu'un intérêt national.

**2.16 Article 16**2.2.16.1 Texte

*1. Dans les cas où les véhicules n'ont pas été équipés d'un appareil de contrôle conformément au règlement (CEE) n° 3821/85, les paragraphes 2 et 3 du présent article s'appliquent:*

*a) aux services réguliers nationaux de voyageurs; et*

*b) aux services réguliers internationaux de voyageurs dont les terminaux de ligne se trouvent à une distance de cinquante kilomètres à vol d'oiseau d'une frontière entre deux États membres et dont la longueur de ligne ne dépasse pas cent kilomètres.*

*2. L'entreprise de transport établit un horaire et un tableau de service indiquant, pour chaque conducteur, le nom, le point d'attache et l'horaire préétabli pour les différentes périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité. Chaque conducteur affecté à un service visé au paragraphe 1 est porteur d'un extrait du tableau de service et d'une copie de l'horaire de service.*

*3. Le tableau de service:*

*a) contient toutes les données indiquées au paragraphe 2 pour au moins les vingt-huit jours précédents; ces données sont mises à jour à intervalles réguliers dont la durée n'excède pas un mois;*

*b) est signé par le dirigeant de l'entreprise de transport ou une personne autorisée à le représenter;*

*c) est conservé par l'entreprise de transport un an après l'expiration de la période qu'il couvre. L'entreprise de transport donne un extrait du tableau aux conducteurs intéressés qui en font la demande; et*

*d) est présenté et remis à un agent de contrôle habilité qui en fait la demande.*

**Remarques**

L'article 16 n'est plus applicable depuis le 31/12/2007 (voir l'article 26 du règlement (CE) n° 561/2006 qui a modifié l'article 3 du règlement (CEE) n° 3821/85).

**2.2.17 Articles 17 et 18**

Ne sont pas examinés ici dans la mesure où ils sont sans rapport avec les contrôles routiers.

**2.2.18 Article 19**2.2.18.1 Texte

*1. Les États membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction au présent règlement et au règlement (CEE) n° 3821/85 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) n° 3821/85 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. Les États membres notifient à la Commission ces mesures ainsi que le régime des sanctions au plus tard à la date visée à l'article 29, second alinéa. La Commission informe les États membres en conséquence.*

*2. Tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.*

*À titre d'exception, lorsqu'est constatée une infraction:*

- qui n'a pas été commise sur le territoire de l'État membre concerné, et*
- qui a été commise par une entreprise établie ou par un conducteur dont le lieu d'emploi se trouve dans un autre État membre ou un pays tiers,*

*un État membre peut, jusqu'au 1er janvier 2009, au lieu d'imposer une sanction, notifier les faits constitutifs de l'infraction à l'autorité compétente de l'État membre ou du pays tiers dans lequel l'entreprise est établie ou dans lequel le conducteur a son lieu d'emploi.*

*3. Lorsqu'un État membre ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.*

*4. Les États membres veillent à ce qu'un système de sanctions proportionné, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) n° 3821/85 par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.*

2.2.18.2 Infraction

Aucune

### 2.2.18.3 Contrôle routier

Lors d'un contrôle routier, cet article permet aux agents de contrôle de poursuivre les conducteurs (et les opérateurs) en cas de violation des prescriptions du règlement (CE) n° 561/2006 dont ils ont constaté qu'elle avait eu lieu sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers. La formulation exacte de l'article laisse entendre que cette faculté ne s'étend pas aux violations du règlement (CEE) n° 3821/85, bien que cela puisse dépendre de la formulation de la loi d'habilitation mise en place par chacun des États membres.

### 2.2.19 **Article 20**

#### 2.2.19.1 Texte

1. *Le conducteur conserve toute preuve fournie par un État membre relative à une sanction ou à l'ouverture d'une procédure jusqu'à ce que la même infraction au présent règlement ne puisse plus entraîner une deuxième procédure ou une deuxième sanction conformément au présent règlement.*
2. *Le conducteur fournit la preuve visée au paragraphe 1 sur demande.*
3. *Un conducteur qui travaille pour plus d'une entreprise de transport ou qui est à la disposition de plus d'une entreprise de transport fournit suffisamment d'informations à chacune de ces entreprises pour lui permettre de se conformer au chapitre II.*

#### 2.2.19.2 Infraction

Aucune

#### 2.2.19.3 Contrôle routier

Les contrôleurs doivent savoir que les preuves relatives à l'existence d'une procédure ou d'une sanction peuvent prendre diverses formes.

Le formulaire standard CORTE, agréé et adopté par certains États membres, est établi sur la base de la prescription analogue figurant à l'annexe 1 de la directive 2000/30/CE, relative à la notification des résultats d'un contrôle technique routier.

Sous leur forme élémentaire, ces preuves peuvent consister en un message signé sur une sortie imprimée ou sur la feuille d'enregistrement d'un tachygraphe.

Le défaut de production de la preuve d'une sanction antérieure expose le conducteur au risque d'une nouvelle sanction pour la même infraction. Si une nouvelle sanction est infligée et que la preuve de la sanction antérieure est présentée par la suite, la sanction la plus récente doit être retirée.

## 2.2.20 Article 21

### 2.2.20.1 Texte

*Afin de répondre aux cas où un État membre estime qu'une infraction au présent règlement a été commise, qui est manifestement de nature à compromettre la sécurité routière, il peut habiliter l'autorité compétente à faire immobiliser le véhicule concerné jusqu'à ce qu'on ait remédié à la cause de l'infraction. Les États membres peuvent obliger le conducteur à observer un temps de repos journalier. Le cas échéant, les États membres peuvent également procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction de la licence de l'entreprise, si ladite entreprise est établie dans l'État membre en question, ou procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction du permis de conduire d'un conducteur. La Commission élabore en conformité avec la procédure visée à l'article 24, paragraphe 2, des lignes directrices visant à promouvoir une application harmonisée des dispositions du présent article.*

### 2.2.20.2 Infraction

Aucune

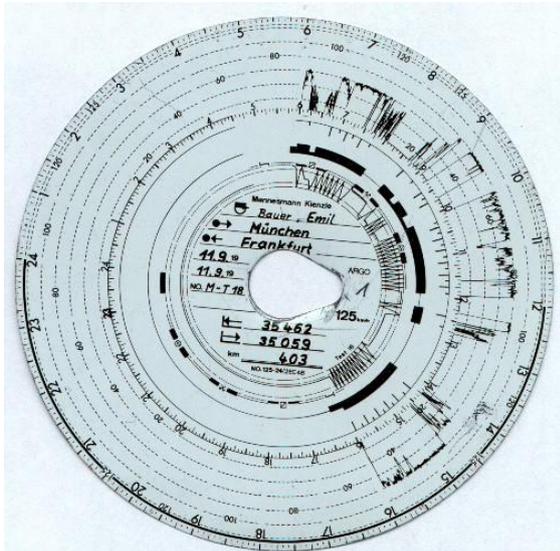
### 2.2.20.3 Contrôle routier

Cet article autorise les États membres à adopter des dispositions législatives permettant d'immobiliser le véhicule d'un conducteur en infraction et d'infliger des sanctions administratives aux opérateurs et aux conducteurs. Tous les États membres n'ont pas mis en place ces mesures autorisant les interdictions ou les immobilisations.

## 2.2.21 Articles 22 à 29

Ces articles ne sont pas examinés ici dans la mesure où ils sont sans rapport avec les contrôles routiers, même si les agents de contrôle doivent savoir que l'article 27, paragraphe 1, modifie le règlement (CE) n° 3821/85 et qu'il définit les véhicules immatriculés dans les États membres qui doivent être équipés de tachygraphes numériques.

### 3. Règlement ( CEE ) n° 3821/85 – Dispositions relatives aux tachygraphes et à la conservation des enregistrements



#### 3.1 Règlement (CEE) n° 3821/85

Les données enregistrées par le tachygraphe sont essentielles aux vérifications de la conformité effectuées par les agents de contrôle. Ces données sont enregistrées sur une feuille d'enregistrement ou dans un fichier de données numériques et sont collectées soit automatiquement soit manuellement (saisies par le conducteur). C'est le contrôle de ces enregistrements qui permet en grande partie aux agents de contrôle de déterminer si les règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos ont été respectées.

Le règlement (CEE) n° 3821/85 définit certains aspects techniques liés à l'homologation, à l'installation et au contrôle de ces instruments, et impose aux conducteurs de respecter ses prescriptions.

Le présent document ne propose pas une étude détaillée du règlement (CEE) n° 3821/85, et il convient de noter que ce règlement ne s'applique qu'aux véhicules immatriculés dans les États membres de l'UE, même si le respect de ses dispositions est réputé suffisant pour être conforme aux prescriptions de l'AETR rédigées dans les mêmes termes.

Les prescriptions les plus pertinentes concernant l'utilisation du tachygraphe figurent à l'article 3 et aux articles 13 à 16. Ces articles font peser des obligations strictes et précises sur les conducteurs, dont le non-respect pourra donner lieu à de nombreuses infractions constatées lors des contrôles routiers.

Sans se référer au règlement (CEE) n° 3821/85, une évaluation réaliste du respect des prescriptions du règlement (CE) n° 561/2006 est impossible. L'agent de contrôle contrôlera le respect des dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 tout en s'assurant parallèlement que les prescriptions pertinentes du règlement (CEE) n° 3821/85 sont respectées.

Les agents de contrôle doivent avoir une bonne connaissance de ces règlements et être en mesure de contrôler et d'évaluer les enregistrements des tachygraphes.

### 3.1.1 Article 3

#### 3.1.1.1 Texte

1. *L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement (CE) n° 561/2006. Les véhicules visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 et les véhicules qui étaient exclus du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85, mais qui ne sont plus exclus au titre du règlement (CE) n° 561/2006, ont jusqu'au 31 décembre 2007 pour se conformer à cette obligation.*
2. *Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) n° 561/2006.*
3. *Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14 du règlement (CE) n° 561/2006.*
4. *Les États membres peuvent exiger pour les transports nationaux l'installation et l'utilisation d'un appareil de contrôle, conformément au présent règlement, sur tous les véhicules pour lesquels le paragraphe 1 ne l'exige pas.*

#### 3.1.1.2 Infraction

Le tachygraphe n'est pas installé conformément à la réglementation.

#### 3.1.1.3 Contrôle routier

Les agents de contrôle sont tenus de vérifier que les véhicules non exemptés sont équipés d'un tachygraphe du type recommandé et que son installation est conforme aux prescriptions du règlement (CEE) n° 3821/85.

Cet article prévoit une dérogation à l'obligation d'installer un tachygraphe pour les véhicules affectés au transport par route énumérés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) n° 561/2006.

**Il est à noter que les véhicules immatriculés dans des pays AETR non membres de l'UE peuvent se conformer à l'article 10 de l'AETR en respectant les prescriptions du règlement (CEE) n° 3821/85, mais ce n'est pas le seul moyen. Les prescriptions de l'AETR relatives à la fabrication, à l'utilisation et à l'installation d'un tachygraphe correspondent dans une large mesure aux prescriptions du règlement (CEE) n° 3821/85 et ne seront pas examinées dans le présent document. Les contrôleurs devraient donc s'assurer, au moment d'identifier les infractions liées à la fabrication, à l'utilisation et à l'installation des appareils de contrôle installés dans des véhicules immatriculés dans des pays AETR non membres de l'UE, qu'il est fait référence aux prescriptions correctes.**

### 3.1.2 Article 13

#### 3.1.2.1 Texte

*L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation, d'une part, de l'appareil de contrôle et, d'autre part, de la carte de conducteur au cas où le conducteur est appelé à conduire un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B.*

#### 3.1.2.2 Infraction

Manquement à l'obligation d'assurer le bon fonctionnement du tachygraphe.  
L'utilisation d'un véhicule dont le tachygraphe est défectueux constitue une *infraction très grave*.

#### 3.1.2.3 Contrôle routier

Lors d'un contrôle routier, les agents de contrôle devraient vérifier le bon fonctionnement du tachygraphe en examinant les enregistrements présentés et les rapports de diagnostic disponibles pour les différents types de tachygraphes. Tout défaut ayant une incidence sur l'enregistrement exact des activités du conducteur pourrait également limiter la capacité des agents de contrôle d'assurer le contrôle de la conformité aux règlements.

##### *Tachygraphes analogiques*

Des tracés manquants ou mal alignés, des tracés indicatifs de défauts (comme une grande déviation des tracés ou des tracés superposés) ou tout relevé d'activité inhabituel sont des indices donnant à penser que le tachygraphe ne fonctionne pas de manière adéquate.

##### *Tachygraphes numériques*

La carte de conducteur fait partie intégrante du tachygraphe numérique et son bon fonctionnement est une exigence de cet article.

Les informations sur les dysfonctionnements, les erreurs et les anomalies peuvent être enregistrées dans le dossier «événements et anomalies» de l'unité embarquée sur le véhicule. Si le défaut vient manifestement de se produire (par exemple en cours de route) et si des réparations sont possibles, les contrôleurs devraient en tenir compte et en autoriser la réparation. Il est à noter que l'article 16 du règlement (CEE) n° 3821/85 prévoit qu'«en cas de panne ou de fonctionnement défectueux de l'appareil, l'employeur doit le faire réparer, par un installateur ou un atelier agréé, aussitôt que les circonstances le permettent. Si le retour au siège ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation du fonctionnement défectueux, la réparation doit être effectuée en cours de route».

Les contrôleurs devraient néanmoins s'efforcer d'établir si les anomalies du tachygraphe sont anciennes et ne viennent pas de se produire, et prendre les mesures d'exécution forcée appropriées.

Le dysfonctionnement apparent d'un tachygraphe peut aussi être le signe que les enregistrements subissent ou ont subi des altérations et les agents de contrôle devraient en tenir compte au moment d'enquêter sur ce type d'anomalie.

### 3.1.3 Article 14

#### 3.1.3.1 Texte

1. L'employeur délivre aux conducteurs de véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère individuel de ces feuilles, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou celles saisies par un agent chargé du contrôle. L'employeur ne remet aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

Au cas où le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, l'employeur et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression sur demande visée à l'annexe I B puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

2. L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application de l'article 15, paragraphe 1, pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande.

L'entreprise remet également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentés ou remis sur demande de tout agent de contrôle habilité.

3. La carte de conducteur visée à l'annexe I B est délivrée, à la demande du conducteur, par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale. Un État membre peut exiger que tout conducteur soumis aux dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 ayant sa résidence normale sur son territoire soit détenteur de la carte de conducteur.

a) Aux fins du présent règlement, on entend par «résidence normale» le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins cent quatre-vingt-cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre celle-ci et l'endroit où elle habite. Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans les lieux différents situés dans deux ou plusieurs États membres, est censée se trouver au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée.

b) Les conducteurs apportent la preuve du lieu de leur résidence normale, par tous moyens, notamment par leur carte d'identité, ou par tout autre document valable.

c) Dans le cas où les autorités compétentes de l'État membre de délivrance de la carte de conducteur ont des doutes sur la validité de la déclaration de la résidence normale effectuée conformément au point b), ou aux fins de certains contrôles spécifiques, elles peuvent demander des éléments d'information ou des preuves supplémentaires.

d) Les autorités compétentes de l'État membre de délivrance s'assurent, autant que faire se peut, que le demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité.

4. a) L'autorité compétente de l'État membre personnalise la carte de conducteur conformément aux dispositions de l'annexe I B. La durée de validité administrative de la carte de conducteur ne peut dépasser cinq ans. Le conducteur ne peut être titulaire que d'une seule

*carte en cours de validité. Il n'est autorisé à utiliser que sa propre carte personnalisée. Il ne doit pas utiliser de carte défectueuse ou dont la validité a expiré.*

*Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée au conducteur en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro de série de carte de conducteur, mais l'indice est majoré d'une unité. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à la durée de validité. En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet. En cas de demande de renouvellement d'une carte dont la date de validité arrive à expiration, l'autorité fournit une nouvelle carte avant la date d'échéance pour autant que cette demande lui ait été adressée dans les délais prévus à l'article 15, paragraphe 1, deuxième alinéa.*

*b) Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85.*

*c) La carte de conducteur est personnelle. Elle ne peut faire l'objet, pendant la durée de sa validité administrative, d'un retrait ou d'une suspension pour quelque motif que ce soit, sauf si l'autorité compétente d'un État membre constate que la carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés. Si les mesures de suspension ou de retrait susmentionnées sont prises par un État membre autre que celui qui a délivré la carte, cet État membre renvoie la carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée en indiquant les raisons de cette restitution.*

*d) Les cartes de conducteur délivrées par les États membres sont mutuellement reconnues. Lorsque le titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité délivrée par un État membre a fixé sa résidence normale dans un autre État membre, il peut demander l'échange de sa carte contre une carte de conducteur équivalente; il appartient à l'État membre qui effectue l'échange de vérifier, au besoin, si la carte présentée est effectivement encore en cours de validité.*

*Les États membres qui effectuent un échange renvoient l'ancienne carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée et indiquent les raisons de cette restitution.*

*e) Lorsqu'un État membre remplace ou échange une carte de conducteur, ce remplacement ou cet échange, ainsi que tout remplacement ou renouvellement ultérieur, est enregistré dans cet État membre.*

*f) Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes de conducteur.*

*5. Les États membres veillent à ce que les données nécessaires au contrôle du respect du règlement (CEE) n° 3820/85 et de la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur, enregistrées et gardées en mémoire par les appareils de contrôle conformément à l'annexe I B du présent règlement, soient gardées en mémoire pendant au moins trois cent soixante-cinq jours après la date de leur enregistrement et puissent être rendues disponibles dans des conditions qui garantissent la sécurité et l'exactitude de ces données.*

*Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérations de revente ou de mise hors service des appareils de contrôle ne puissent pas nuire notamment à la bonne application du présent paragraphe.*

### 3.1.3.2 Infraction

Le conducteur ne veille pas à ce que l'impression puisse s'effectuer correctement pour les raisons suivantes:

- a) Manque de papier – *infraction mineure*
- b) Autres raisons, comme le fonctionnement défectueux de l'unité embarquée – *infraction très grave*

Utilisation de la carte de conducteur par une autre personne que le titulaire – *infraction très grave*

Utilisation d'une carte de conducteur défectueuse – *infraction très grave*

Détention de plusieurs cartes de conducteur au nom du même conducteur – *infraction très grave*

Défaut d'utilisation de la carte de conducteur (par exemple lorsque le conducteur ne possède pas de carte alors qu'il conduit un véhicule équipé d'une unité numérique embarquée) – *infraction très grave*

Manquement à l'obligation de conserver les enregistrements (1 an) – *infraction de l'opérateur – infraction très grave*

### 3.1.3.3 Contrôle routier

Le paragraphe 1 de cet article impose certaines obligations aux opérateurs et aux conducteurs quant à la conformité du fonctionnement du tachygraphe.

Le conducteur doit s'assurer qu'il est à tout moment en mesure de faire une sortie imprimée lorsque cela est nécessaire ou sur demande, ce qui en pratique signifie que le conducteur doit conserver avec lui une quantité suffisante de rouleaux de papier. Ne pas pouvoir imprimer pour défaut de papier constitue une infraction.

(Les conducteurs devraient être encouragés à conserver une quantité suffisante de rouleaux de papier pour imprimante en bon état)

Les opérateurs sont tenus de fournir aux conducteurs une réserve suffisante de feuilles d'enregistrement compatibles avec le tachygraphe en place. Le manquement à ces obligations constitue une infraction de la part de l'employeur/opérateur.

Le paragraphe 2 impose des obligations aux entreprises (opérateurs, sociétés) concernant le lieu et le mode de stockage des feuilles d'enregistrement et des données téléchargées. Toutefois, l'infraction pour non-conformité concerne l'entreprise, et à ce titre, ne présente que peu d'intérêt pour les contrôles routiers.

Les paragraphes 3 et 4 concernent principalement les procédures de délivrance, la composition et les caractéristiques de la carte de conducteur délivrée par les États membres et les autorités de délivrance des cartes de conducteur, qui n'ont que peu d'intérêt pour les contrôles routiers.

Cela étant, le texte interdit aux conducteurs de détenir plus d'une carte de conducteur valide (il ne leur permet d'utiliser que leur carte personnalisée) et interdit l'utilisation des cartes défectueuses, endommagées ou dont la validité a expiré. Si la carte a été falsifiée, obtenue sur la base d'une fausse déclaration ou de faux documents, ou si le conducteur utilise une carte dont il n'est pas le titulaire, elle peut alors être retirée ou suspendue (par les autorités compétentes).



### 3.1.4 Article 15

#### 3.1.4.1 Texte

1. Les conducteurs n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées. À cet effet, les feuilles ou les cartes de conducteur doivent être protégées de manière adéquate. Lorsque les conducteurs souhaitent renouveler leur carte de conducteur, ils doivent en faire la demande auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils ont leur résidence normale, au plus tard quinze jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.

En cas d'endommagement d'une feuille qui contient des enregistrements ou d'une carte de conducteur, les conducteurs doivent joindre la feuille ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve utilisée pour la remplacer.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent en demander, dans les sept jours de calendrier, le remplacement auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils ont leur résidence normale.

En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la carte de conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci, le conducteur:

a) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette sortie imprimée:

i) les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;

ii) les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d);

b) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.

2. Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou les cartes de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser l'appareil installé dans le véhicule, les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) sont:

a) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, inscrites sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillure, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou

b) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose l'appareil de contrôle.

Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe.

Ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un

conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations visées à l'annexe I rubrique II points 1 à 3 soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

### 3. Les conducteurs:

— veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule,

— actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes:

- a) sous le signe:  le temps de conduite;
- b) par «autre tâche», on entend toute activité autre que la conduite, définie à l'article 3, point a), 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, ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors; ces activités sont enregistrées sous le signe ;
- c) la «disponibilité», définie à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, est enregistrée sous le signe ;
- d) sous le signe:  les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.

### 4. Caduc

5. Le conducteur doit porter sur la feuille d'enregistrement les indications suivantes:

- a) ses nom et prénom au début d'utilisation de la feuille;
- b) la date et le lieu au début et à la fin d'utilisation de la feuille;
- c) le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule auquel il est affecté avant le premier voyage enregistré sur la feuille et ensuite, en cas de changement de véhicule, pendant l'utilisation de la feuille;
- d) le relevé du compteur kilométrique:
  - avant le premier voyage enregistré sur la feuille,
  - à la fin du dernier voyage enregistré sur la feuille,
  - en cas de changement de véhicule pendant la journée de service (compteur du véhicule auquel il a été affecté et compteur du véhicule auquel il va être affecté);
- e) le cas échéant, l'heure du changement de véhicule.

5 bis. Le conducteur introduit dans l'appareil de contrôle conforme à l'annexe I B le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière. Un État membre peut toutefois imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur son territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que cet État membre les ait notifiées à la Commission avant le 1<sup>er</sup> avril 1998 et que leur nombre n'excède pas vingt.

Les entrées des données susvisées sont activées par le conducteur, elles peuvent être soit entièrement manuelles, soit automatiques lorsque l'appareil de contrôle est relié à un système de positionnement par satellite.

6. L'appareil de contrôle défini à l'annexe I doit être conçu de manière à permettre aux agents chargés du contrôle de lire, après ouverture éventuelle de l'appareil, sans déformer d'une façon permanente, endommager ou souiller la feuille, les enregistrements relatifs aux neuf heures précédant l'heure du contrôle.

L'appareil doit en outre être conçu de manière à permettre de vérifier, sans ouverture du boîtier, que les enregistrements s'effectuent.

7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

- i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles qu'il a utilisées au cours des quinze jours précédents;*
- ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et*
- iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les vingt-huit jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) n° 561/2006.*
- b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:*
- i) la carte de conducteur dont il est titulaire;*
- ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les quinze jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) n° 561/2006; et*
- iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point ii), dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'annexe I.*
- Toutefois, après le 1<sup>er</sup> janvier 2008, les durées visées au point ii) couvrent la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.*
- c) Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006 en analysant les feuilles d'enregistrement, les données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur ou, à défaut, en analysant tout autre document probant témoignant du non-respect de dispositions telles que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3).*
- 8. Il est interdit de falsifier, d'effacer ou de détruire les enregistrements faits sur la feuille d'enregistrement, les données stockées dans l'appareil de contrôle ou la carte de conducteur, ainsi que les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'annexe I B. Il est également interdit de manipuler l'appareil de contrôle, la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur de manière à falsifier les enregistrements et/ou les documents d'impression, à les rendre inaccessibles ou à les détruire. Le véhicule ne peut être équipé d'aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus.*

#### 3.1.4.2 Infraction

Défaut de présentation des enregistrements lors d'un contrôle routier.

Défaut de présentation des livres, registres, ou autres documents demandés lors d'un contrôle routier.

Manquement à l'obligation d'utiliser les feuilles d'enregistrement du tachygraphe ou la carte de conducteur.

Manquement à l'obligation de fournir des feuilles d'enregistrement en suffisance (opérateur).

Manquement à l'obligation de restituer les feuilles à l'employeur.

Utilisation d'une feuille d'enregistrement incompatible avec l'instrument.

Manquement à l'obligation de modifier les feuilles d'enregistrement du tachygraphe ou la carte de conducteur en tant que de besoin (équipage double).

La carte de conducteur n'est pas insérée dans l'ouverture correcte du tachygraphe numérique.

Les périodes requises n'ont pas été inscrites de manière manuelle, automatique ou autre.

Renseignements du champ central insuffisants (tachygraphe analogique).

Mauvaise utilisation du dispositif de commutation.

Défaut de saisie du symbole du pays d'origine (tachygraphe numérique).

Heure du tachygraphe erronée.

Défaut d'impression au début ou à la fin du trajet et défaut de saisie des informations nécessaires (lorsque le tachygraphe numérique ou la carte sont défectueux).

Manquement à l'obligation de demander une carte de conducteur de remplacement dans un délai de 15 jours (renouvellement) ou de 7 jours (défectuosité, perte ou vol de la carte).

Retrait non autorisé d'une feuille d'enregistrement (tachygraphe analogique) ou d'une carte de conducteur (tachygraphe numérique).

Utilisation d'une feuille d'enregistrement plus longtemps que prévu.

Utilisation d'une feuille d'enregistrement souillée ou endommagée.

Dispositif non autorisé (en l'occurrence pour manipuler/supprimer les enregistrements des tachygraphes).

### 3.1.4.3 Contrôle routier

Le règlement impose des obligations précises au conducteur en ce qui concerne l'élaboration, la conservation et la production des enregistrements; le fonctionnement d'un tachygraphe; et les procédures à suivre en cas de circonstances exceptionnelles.

#### **Article 15, paragraphe 1**

Le texte du règlement est précis sur les procédures à suivre. Ne pas s'y conformer délibérément entraînera des mesures concernant:

- a) l'utilisation de feuilles d'enregistrement sales ou endommagées, par exemple, des feuilles qui n'ont pas été bien entretenues avant ou après leur utilisation. De toute évidence, il incombe au conducteur de ne pas utiliser des feuilles d'enregistrement sales ou endommagées. Après leur utilisation, elles doivent être conservées de manière à empêcher qu'elles ne se salissent ou ne soient endommagées d'une manière qui puisse altérer les enregistrements ou les rendre illisibles. La saleté ou le dommage fortuit et léger qui ne gêne pas le contrôle de conformité peut être considéré comme une infraction mineure;
- b) le manquement à l'obligation de demander une carte de conducteur de remplacement perdue, volée ou défectueuse dans un délai de 7 jours (l'exigence d'apporter la preuve de la demande du remplacement est ici sous-entendue). Lorsqu'un conducteur présente les sorties imprimées requises indiquant un dysfonctionnement ou une perte depuis plus de 7 jours, la preuve de la demande de remplacement doit également être présentée pour éviter que des mesures d'exécution forcée ne soient engagées pour cette infraction apparente;
- c) le défaut d'impression au début ou à la fin du trajet lorsqu'une carte de conducteur est défectueuse, endommagée ou que le conducteur n'en dispose pas, et lorsque l'incapacité d'enregistrer sur la carte de conducteur est manifeste ou indiquée par l'unité embarquée.

*Note : ...**le conducteur n'en dispose pas** [de la carte de conducteur]: le conducteur doit être en mesure de présenter la carte de conducteur qui lui a été délivrée. Le conducteur ne dispose que d'un délai limité (7 jours) durant lequel il peut conduire un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique après avoir officiellement notifié la perte ou le dysfonctionnement de la carte lorsqu'il n'en dispose pas. Le conducteur doit se voir délivrer une carte de conducteur avant d'être autorisé à conduire un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique.*

## Article 15, paragraphe 2

Le texte du règlement ajoute des exigences supplémentaires relatives au fonctionnement de l'appareil de contrôle.

Le tachygraphe doit être utilisé pour enregistrer toutes les activités du conducteur qui relèvent du champ d'application du règlement:

- a) la durée qui s'étend entre le début de la période de travail journalière et la prise en charge du véhicule
- b) la durée pendant laquelle il est en charge d'un véhicule
- c) la durée qui s'étend entre la fin de la prise en charge du véhicule et la fin de la journée de travail.

Par conséquent, lorsqu'un conducteur ne conserve pas les enregistrements complets de ses activités réalisés en utilisant l'appareil de contrôle et en saisissant les données manuellement, des mesures d'exécution forcée peuvent être prises (voir également l'article 6, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 561/2006)

Le conducteur n'est pas autorisé à retirer une feuille d'enregistrement ou une carte de conducteur avant la fin de sa période de travail journalière sans autorisation. Cette autorisation découle d'autres exigences réglementaires, comme par exemple:

- a) le changement de véhicule
- b) la présentation aux forces de l'ordre/agents de contrôle
- c) l'obligation d'effectuer une saisie manuelle
- d) le dysfonctionnement d'un appareil d'enregistrement

Les agents de contrôle doivent savoir que le retrait non autorisé d'une feuille d'enregistrement de tachygraphe ou d'une carte de conducteur peut dissimuler des activités qui, si elles étaient enregistrées, seraient contraires au règlement (CE) n° 561/2006.

Les conducteurs ne doivent pas utiliser une feuille d'enregistrement pendant plus de vingt-quatre heures car cela pourrait corrompre ou détruire des activités précédemment enregistrées. Un simple contrôle des feuilles d'enregistrement faisant apparaître des tracés qui se chevauchent suffit à constater la violation, qui donnera lieu à des mesures d'exécution forcée.

Une telle violation n'est pas possible avec un tachygraphe numérique ou une carte de conducteur numérique.

La violation correspondante serait la perte des données enregistrées parce que les données n'ont pas été téléchargées.

Le présent règlement exige le respect de certaines procédures en cas d'équipage double. Les conducteurs doivent veiller à ce que la carte de conducteur de la personne qui est effectivement en train de conduire le véhicule soit insérée dans l'ouverture correcte de l'unité embarquée et, pour les feuilles d'enregistrement analogique, que la feuille d'enregistrement de la personne qui est effectivement en train de conduire soit correctement positionnée dans

l'appareil pour permettre l'enregistrement des distances parcourues, de la vitesse et du temps de conduite.

Un examen de l'unité embarquée et des deux cartes de conducteur ou des deux feuilles d'enregistrement analogique au moment du contrôle mettra en évidence cette infraction.

### Article 15, paragraphe 3

Cette section concerne les exigences relatives au fonctionnement et aux réglages de l'appareil de contrôle.

Les conducteurs doivent veiller à la concordance entre le marquage horaire sur le tachygraphe analogique et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule. Le manquement à cette obligation constitue une infraction.

Les agents de contrôle doivent savoir que ce marquage peut être différent de l'heure légale du lieu du contrôle. Un réglage aléatoire de l'heure peut être le signe d'une manipulation, de sorte qu'une enquête devrait alors être menée pour écarter de possibles falsifications. Même en l'absence de falsification, une violation de cette exigence donnera lieu à des mesures d'exécution forcée.

Dans le cas des tachygraphes numériques, l'unité embarquée enregistrera l'heure d'après l'heure universelle coordonnée (HUC) mais elle peut afficher l'heure locale.

Le conducteur doit enregistrer les activités par le biais de l'appareil d'enregistrement en utilisant les méthodes requises propres au type de tachygraphe en place telles qu'indiquées ci-après.

Le manquement à cette obligation pourrait donner lieu à des mesures d'exécution forcée.



- Temps de conduite. Il faut savoir que dans la plupart des appareils d'enregistrement modernes, l'enregistrement est automatique, pour autant que la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur est correctement installée.



- Autre tâche. Couvre toutes les activités définies comme du temps de travail, autres que la conduite relevant du champ d'application des dispositions de l'UE et de l'AETR. Cela comprend tout travail effectué pour le même employeur ou pour un autre, dans le secteur des transports ou non.



Temps de disponibilité. Il est défini à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE comme étant, en résumé:

- les périodes autres que les temps de pause et les temps de repos durant lesquelles le conducteur n'est pas tenu de rester dans le véhicule, mais se tient disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou d'effectuer d'autres tâches. Parmi quelques exemples classiques, on peut citer:

- l'accompagnement d'un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train
- l'attente pendant le chargement/déchargement du véhicule
- les retards aux frontières
- les interdictions de circulation

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance, soit avant le départ, soit juste avant le début effectif de la période en question.

Cette activité doit être sélectionnée par un membre d'équipage pour le temps qu'il passe à accompagner un véhicule conduit par un autre conducteur, lorsqu'il effectue une autre tâche (par exemple, la navigation). Cela étant, un maximum de 45 minutes du temps enregistré comme «temps de disponibilité» par ce membre d'équipage inactif peut être considéré comme une pause, dans la mesure où il n'est techniquement pas possible d'enregistrer une telle pause sur un tachygraphe numérique sous le symbole lit/repos.



- Temps de pause ou temps de repos. Cela couvre les temps de pause pendant le temps de travail/conduite ainsi que les temps de repos journalier et hebdomadaire. Les conducteurs ne peuvent pas conduire ou effectuer une autre tâche. Les temps de pause servent uniquement à se reposer. Pendant un temps de pause, un conducteur doit pouvoir disposer de son temps. Un conducteur qui travaille alors que son tachygraphe affiche un temps de pause ou de repos commet une infraction.

Lorsque les conducteurs ont sélectionné un mode particulier par erreur, il est raisonnable de penser qu'ils procéderont à une saisie manuelle ou à une sortie imprimée donnant des précisions sur l'erreur aussitôt qu'elle sera évidente.

## Article 15, paragraphe 5

Cet article définit les informations à saisir manuellement pour remplir une feuille d'enregistrement de tachygraphe. Le conducteur qui n'enregistre pas ces informations en temps voulu commet une infraction au règlement et est susceptible de faire l'objet de mesures d'exécution forcée.

- Au début de son service, le conducteur doit saisir son prénom et son nom de famille, en veillant à ne pas empiéter sur la zone d'enregistrement de la feuille d'enregistrement. Les surnoms et les initiales ne sont pas admis à moins d'être saisis en plus des éléments requis. Si le nom est trop long pour être contenu dans l'espace prévu et que

des abréviations doivent être utilisées, le nom complet doit être écrit au verso de la feuille d'enregistrement.

- Il est préférable de saisir le nom de famille avant le prénom et ce, pour aider les autorités qui pourraient ne pas bien connaître les pratiques des différents États membres en matière de patronyme, mais le non-respect de ce critère n'est pas considéré comme une infraction. L'enregistrement sous un faux nom constitue un faux.
- La date et le lieu de départ doivent être saisis. L'enregistrement marqué d'une date ou d'un lieu erronés constitue un faux. À la fin du service, la date et le lieu doivent être saisis. Lorsque la date de début et de fin d'utilisation de la feuille d'enregistrement est la même, cette date doit être saisie deux fois. L'utilisation des guillemets n'est pas admise. Les renseignements sur le lieu doivent indiquer la ville ou le village les plus proches et doivent être saisis deux fois si les lieux de départ et d'arrivée sont les mêmes.
- Le numéro d'immatriculation de chaque véhicule auquel le conducteur est affecté doit être saisi.
- Les données du compteur kilométrique au début et à la fin de la journée de service ainsi que le relevé de départ pour chaque véhicule conduit.

L'absence de renseignements dans le champ central peut être due à un défaut de diligence de la part du conducteur ou à une intention de falsification et il peut être difficile pour les agents de contrôle de faire la différence entre les deux. Dans chaque cas, il faut tenter de déterminer la cause de l'absence de renseignements, en jugeant l'erreur occasionnelle comme étant moins grave que des violations persistantes, avant de se prononcer sur de possibles mesures d'exécution forcée.

### **Article 15, paragraphe 5 bis**

Dans le cas des tachygraphes numériques, le conducteur est tenu de saisir le symbole du pays dans lequel il commence/termine sa période de travail journalière, et cela s'étend à tout changement de véhicule éventuel.

Le manquement à cette obligation constitue une infraction.

### **Article 15, paragraphe 6**

Ce paragraphe, qui concerne la conception des appareils de contrôle analogiques, n'a que peu d'effet sur les activités de contrôle du respect des règles et ne nécessite donc pas d'interprétation.

### **Article 15, paragraphe 7**

Le conducteur (ou le membre d'équipage) d'un véhicule équipé d'un tachygraphe doit être en mesure de présenter sur demande (d'un agent de contrôle) les éléments suivants:

- i) toute feuille d'enregistrement en cours et/ou celles utilisées ce jour-là ou au cours des 28 jours précédents

Note : Il n'est pas exigé de présenter 28 feuilles d'enregistrement. Les membres d'équipage qui ne travaillent pas à temps complet peuvent générer beaucoup moins de feuilles en 28 jours de calendrier. L'enregistrement en cours peut être conservé sur une

carte de conducteur mais les feuilles d'enregistrement produites par les systèmes analogiques au cours des 28 jours précédents doivent malgré tout être présentées;

- ii) la carte de conducteur s'il en détient une.  
Même si l'enregistrement en cours est conservé sur une feuille d'enregistrement analogique, le conducteur doit présenter, si elle a été émise, sa carte de conducteur de manière à pouvoir vérifier la conformité des jours de conduite enregistrés numériquement au cours des 28 jours précédents.  
Il y a infraction lorsqu'une carte de conducteur qui a été émise ne peut pas être présentée. Il est recommandé d'utiliser le système TACHOnet ou les fichiers nationaux pour vérifier une carte présentée ou pour savoir si une carte a été émise.
- iii) Un conducteur doit également être en mesure de présenter les sorties imprimées d'un tachygraphe numérique lorsque celles-ci ont été générées. Il y a infraction lorsqu'un agent de contrôle juge nécessaire la présentation de sorties imprimées sur la base des règlements et que le conducteur n'est pas en mesure de les présenter;
- iv) tout autre enregistrement manuel conservé par le conducteur pendant la période en question. Ces enregistrements peuvent être présentés sous toutes formes.

### **Lettres d'attestation**

Pendant les périodes de congé de maladie ou de congé annuel, les enregistrements ne seront pas conservés et ce, parfois pendant de longues périodes, ce qui signifie que les conducteurs soumis à des inspections à une date ultérieure ne seront pas en mesure de produire les enregistrements couvrant ces périodes.

Ces situations peuvent être prises par erreur pour des suppressions d'enregistrements visant à cacher des infractions. Pour éviter ce type de soupçons, certains conducteurs sont porteurs de «lettres d'attestation» qui, si elles sont rédigées et remplies dans le format prescrit, seront acceptées et examinées par les agents de contrôle afin d'en vérifier la validité.

Toutefois, la présentation d'une fausse attestation, par exemple lorsque la validité de la lettre est contredite par d'autres éléments, constitue une infraction. Dans certains États membres, les conducteurs sont tenus d'avoir des lettres d'attestation pour couvrir les périodes de maladie et de congé, mais cette exigence ne s'étend pas au-delà des frontières nationales. (Voir en annexe la note d'orientation n° 5). Il convient également de noter qu'il n'est pas obligatoire d'apporter la preuve des temps de repos journalier ou hebdomadaire même si, dans bon nombre de cas, les conducteurs présenteront les enregistrements qui en attestent.

Dans les États membres il n'est pas rare que les conducteurs suppriment une feuille d'enregistrement analogique à la fin de leur période de travail, en saisissant manuellement le début et la fin d'un temps de repos journalier. Dans certains États membres, cet enregistrement est obligatoire. Les agents de contrôle doivent avoir conscience de cette pratique lorsqu'ils étudient les enregistrements précédents des conducteurs. Ce comportement est beaucoup moins fréquent dans le contexte d'un transport international où le même véhicule est utilisé pendant plusieurs jours consécutifs.

Les conducteurs employés depuis peu devraient être en mesure de produire les enregistrements relatifs à leur travail auprès de leur précédent employeur si leur précédent emploi a pris fin dans les 28 jours précédant le premier jour de leur nouvel emploi. En cas d'enregistrement numérique, cela ne pose pas de problème, mais en cas d'enregistrement analogique, cette exigence pourrait être en contradiction avec l'obligation

faite à l'employeur de conserver en lieu sûr les enregistrements des conducteurs pendant au moins un an. Dans ces circonstances, les agents de contrôle pourront se satisfaire d'une copie des enregistrements pour la période concernée. S'il est vrai que cela ne vaut pas strictement respect de l'obligation, la prise en considération de cette difficulté par l'agent peut s'avérer utile. Lorsqu'un conducteur a auparavant travaillé en dehors du secteur réglementé des transports, son nouvel employeur peut fournir une lettre rédigée en bonne et due forme pour en attester.

L'article 15, paragraphe 7, point c), donne la faculté aux agents de contrôle d'assurer le contrôle de la conformité avec le règlement (CE) n° 561/2006 en vérifiant les feuilles d'enregistrement, les données de l'unité embarquée et les données de la carte de conducteur. Les agents peuvent pénétrer à bord d'un véhicule pour accomplir cette mission. Lorsque ces documents ne sont pas présentés et qu'un motif valable est invoqué, les agents de contrôle sont en droit de contrôler et d'analyser les documents – tels que les billets de ferry, les factures de carburant – qui valident ou invalident cette motivation. Il y aura infraction s'il apparaît que les motifs invoqués ne sont pas valables.

### **Article 15, paragraphe 8**

Le fait de falsifier, supprimer ou détruire des données qui ont été enregistrées conformément au règlement (CEE) n° 3821/85 constitue une infraction grave.

De la même façon, le fait de manipuler ou tenter de manipuler l'appareil de manière à altérer la précision des enregistrements constitue aussi une infraction grave.

Ces manipulations peuvent consister en un retrait non autorisé d'une feuille d'enregistrement ou de la carte de conducteur ou en une interférence active dans le processus d'enregistrement.

Le véhicule ne devrait être équipé d'aucun dispositif susceptible d'être utilisé pour empêcher l'enregistrement correct des activités et l'installation d'un tel dispositif dans le système d'enregistrement constitue une infraction.

Lorsqu'aucun dispositif n'est installé, il serait judicieux d'examiner s'il y a ou non intention d'en utiliser un. La seule installation d'un tel dispositif, quand bien même il n'est ni relié ni utilisé, suffit à constituer une infraction.

### 3.1.5 Article 16

#### 3.1.5.1 Texte

1. *En cas de panne ou de fonctionnement défectueux de l'appareil, l'employeur doit le faire réparer, par un installateur ou un atelier agréé, aussitôt que les circonstances le permettent. Si le retour au siège ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation du fonctionnement défectueux, la réparation doit être effectuée en cours de route. Les États membres peuvent prévoir, dans le cadre des dispositions prévues à l'article 19, la faculté pour les autorités compétentes d'interdire l'usage du véhicule pour les cas où il n'est pas remédié à la panne ou au fonctionnement défectueux dans les conditions fixées ci-avant.*

2. *Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ceux-ci ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille ad hoc à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.*

*En cas de perte, de vol, de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur imprime, à la fin de son voyage, les indications relatives aux groupes de temps enregistrés par l'appareil de contrôle et reporte sur le document d'impression les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur) et y appose sa signature.*

3. *En cas de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur la retourne à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale. Le vol de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État où le vol s'est produit. La perte de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État qui l'a délivrée et auprès de celles de l'État membre de résidence normale dans le cas où celles-ci seraient différentes.*

*Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans carte personnelle durant une période maximale de quinze jours de calendrier, ou pendant une période plus longue s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise, à condition qu'il puisse justifier de l'impossibilité de présenter ou d'utiliser sa carte durant cette période. Lorsque les autorités de l'État membre dans lequel le conducteur a sa résidence normale sont différentes de celles qui ont délivré sa carte et qu'elles sont appelées à procéder au renouvellement, au remplacement ou à l'échange de la carte de conducteur, elles informent les autorités qui ont délivré l'ancienne carte des motifs exacts de son renouvellement, de son remplacement ou de son échange.*

### 3.1.5.2 Infraction

Aucune infraction n'est ici définie, mais l'article 16 énonce les mesures à prendre par le conducteur pour ne pas enfreindre les autres articles. Parmi ces violations figurent:

L'utilisation d'un véhicule équipé d'un tachygraphe défectueux.

Le manquement à l'obligation de conserver les enregistrements manuels.

Le manquement à l'obligation de signaler la perte ou le vol de la carte de conducteur dans le délai de 7 jours.

Le défaut d'impression au début ou à la fin du trajet.

### 3.1.5.3 Contrôle routier

L'article 16 présente les procédures qu'un conducteur doit suivre en cas de dysfonctionnement du tachygraphe (y compris la carte de conducteur, l'émetteur et le câblage). Il s'ensuit qu'un agent de contrôle qui découvre que ces procédures ne sont pas respectées dans ces cas particuliers pourra envisager de prendre des mesures d'exécution forcée.

Si l'équipement cesse de fonctionner complètement de la manière indiquée à l'annexe I ou I B du règlement (CEE) n° 3821/85, cela sera considéré comme une panne.

L'équipement doit être entièrement réparé dès que possible et dans tous les cas dans le délai de 7 jours à compter du jour de la panne ou du moment où toute personne est informée du mauvais fonctionnement du tachygraphe.

La réparation devrait être organisée par la personne chargée de l'exploitation du véhicule.

Continuer à utiliser un véhicule sans prendre les mesures appropriées indiquées ci-dessus ou sans avoir manifestement fait le nécessaire pour réparer constitue une infraction qui entraînera des mesures d'exécution forcée à l'encontre du conducteur.

## Annexe 1

### Note d'orientation n° 1

**Objet:** Dérogation exceptionnelle aux temps de repos minimaux et durées de conduite maximales afin d'atteindre un point d'arrêt approprié.

**Article 12 du règlement (CE) n° 561/2006**

**Approche à suivre:** L'article 12 dispose qu'un conducteur peut déroger aux règles des articles 6 à 9 concernant les durées de conduite, pauses et temps de repos afin d'atteindre un point d'arrêt approprié. Cet article n'autorise pas un conducteur à déroger au règlement pour des raisons connues avant le départ. Il est conçu pour permettre aux conducteurs de faire face, en cours de trajet, aux situations où il s'avère impossible, sans que cela ait été prévu, de se conformer au règlement, c'est-à-dire aux difficultés anormales indépendantes de la volonté du conducteur et manifestement inévitables qui ne peuvent être anticipées, même si toutes les précautions d'usage sont prises. La dérogation est également destinée à garantir la sécurité des personnes, du véhicule et de son chargement, et satisfait à l'exigence que la sécurité routière soit prise en compte à tout moment.

En pareil cas, certaines obligations incombent à trois parties:

- 1) L'entreprise de transport doit planifier soigneusement le trajet du conducteur, dans le souci de la sécurité et en tenant compte par exemple des encombrements récurrents, des conditions météorologiques et de l'accès à des places de stationnement adéquates; en d'autres termes, elle doit organiser le travail de telle manière que les conducteurs soient en mesure de se conformer au règlement, et veiller au respect des exigences des chargeurs et des assureurs en ce qui concerne le stationnement sûr.
- 2) Le conducteur doit se conformer strictement aux règles et ne déroger aux règles concernant la durée de conduite que dans des circonstances exceptionnelles survenant de manière imprévisible et rendant impossible de se conformer au règlement sans compromettre la sécurité routière, la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Si un conducteur estime nécessaire de déroger au règlement et que cela ne compromet pas la sécurité routière, il doit indiquer la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement (dans une langue communautaire, sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service) dès qu'il s'arrête.
- 3) Le contrôleur doit faire preuve de discernement lorsqu'il contrôle un conducteur et qu'il détermine si le dépassement de la durée maximale de conduite est justifié.

Afin de déterminer si une dérogation sur la base de l'article 12 est justifiée, le contrôleur doit examiner soigneusement toutes les circonstances, notamment:

- a) un historique des durées de conduite du conducteur, afin de déterminer les horaires habituels du conducteur et vérifier qu'il respecte ordinairement les règles en matière de durée de conduite et de temps de pause, et que la dérogation est exceptionnelle;
- b) la dérogation à la durée de conduite normale ne doit pas survenir de manière régulière et doit correspondre à des circonstances exceptionnelles telles que: graves accidents de la circulation, conditions météorologiques extrêmes, déviations routières, aire de stationnement complète, etc. (*La liste des circonstances exceptionnelles possibles est purement indicative. Le principe d'évaluation est que le motif de la dérogation ne doit pas être connu à l'avance ni même prévisible*);
- c) les limites de durée de conduite journalières et hebdomadaires doivent être respectées, c'est-à-dire que le conducteur ne doit obtenir aucun «gain de temps» lorsqu'il dépasse la limite de durée pour chercher une place de stationnement;
- d) la dérogation aux règles sur la durée de conduite ne doit pas aboutir à une réduction des pauses requises, ni des repos journaliers et hebdomadaires.

**Remarque:** Cour de justice des Communautés européennes, affaire C-235/94

## Note d'orientation n° 2

**Objet:** Enregistrer le temps de conduite d'un conducteur jusqu'à un lieu qui n'est pas le lieu habituel de prise en charge ou de dépôt d'un véhicule entrant dans le champ du règlement (CE) n° 561/2006

### **Article 9 du règlement (CE) n° 561/2006**

**Approche à suivre:** Un conducteur, qui se rend à un endroit précis qui lui est indiqué par son employeur et qui est différent du lieu d'établissement de l'employeur, pour prendre en charge un «véhicule à tachygraphe», satisfait à une obligation vis-à-vis de son employeur et ne dispose, dès lors, pas librement de son temps.

Par conséquent, conformément à l'article 9, paragraphes 2 et 3:

- tout temps passé par un conducteur à destination ou au départ d'un lieu qui n'est pas celui de sa résidence habituelle ni celui de l'établissement de l'employeur et où il doit se rendre pour prendre en charge ou déposer un véhicule entrant dans le champ du règlement, indépendamment du fait que l'employeur ait donné des instructions sur le moment et les modalités de ce trajet ou qu'il ait laissé le conducteur en décider, devrait être comptabilisé comme temps de «disponibilité» ou d'«autre tâche», selon la législation nationale de l'État membre en cause; et
- tout temps passé par un conducteur à conduire **un véhicule qui n'entre pas dans le champ du règlement, à destination ou au départ d'un lieu qui n'est pas celui de son domicile ni de l'établissement de l'employeur et où il est censé prendre en charge ou déposer un véhicule qui entre dans le champ du règlement devrait être enregistré comme «autre tâche».**

Le temps passé à voyager peut être considéré comme un temps de «repos» ou de «pause» dans les trois cas suivants.

Le premier cas est celui d'un conducteur qui accompagne un véhicule qui est transporté par ferry ou train. Dans ce cas, le conducteur peut prendre un temps de repos ou de pause pour autant qu'il ait accès à une couchette (article 9, paragraphe 1).

Le deuxième cas est celui d'un conducteur qui n'accompagne pas de véhicule mais voyage en train ou en ferry à destination ou au départ d'un lieu où il va prendre en charge ou a déposé un véhicule entrant dans le champ du règlement (article 9, paragraphe 2), pour autant qu'il ait accès, sur ce navire ou ce train, à une couchette.

Le troisième cas est celui d'un véhicule avec plus d'un conducteur à bord. Lorsqu'un second membre d'équipage est disponible pour la conduite le cas échéant, est assis à côté du conducteur du véhicule et n'est pas occupé activement à assister le conducteur conduisant le véhicule, une période de 45 minutes de la «période de disponibilité» de ce membre d'équipage peut être considérée comme une «pause».

La nature du contrat de travail du conducteur ne change rien en l'espèce. Autrement dit, ces règles s'appliquent aussi bien aux conducteurs permanents qu'aux conducteurs employés par une entreprise de travail temporaire. Dans le cas d'un «conducteur temporaire», il faut entendre par «établissement de l'employeur» l'établissement d'une entreprise qui fait appel aux services de ce conducteur pour une opération de transport routier («entreprise utilisatrice») et non le siège de l'«entreprise de travail temporaire».

**Remarque:** Cour de justice des Communautés européennes, affaires C-76/77 et C-297/99.

### **Note d'orientation n° 3**

**Objet:** Ordonner l'interruption d'une pause ou d'un repos journalier ou hebdomadaire pour déplacer un véhicule dans un terminal, sur une aire de stationnement ou à une frontière.

**Article 4, points d) et f) du règlement (CE) n° 561/2006.**

**Approche à suivre:** D'une manière générale, un conducteur doit, pendant un repos journalier ou hebdomadaire, disposer librement de son temps et donc n'être pas astreint à demeurer à portée de son véhicule.

L'interruption d'une pause ou d'un repos journalier ou hebdomadaire constitue en principe une infraction (sauf lorsque s'applique la «règle du navire transbordeur» - article 9, paragraphe 1)). Toutefois, il peut survenir, dans un terminal ou une aire de stationnement, une situation anormale et soudaine ou une situation d'urgence qui impose de déplacer un véhicule. Habituellement, un conducteur (employé par le terminal) se trouve au terminal et peut si nécessaire déplacer des véhicules.

Si tel n'est pas le cas et que des circonstances inhabituelles imposent de déplacer son véhicule, le conducteur peut interrompre son repos à la demande d'une autorité compétente ou d'un agent du terminal habilité à ordonner le déplacement d'un véhicule.

Dans d'autres lieux (parcs de stationnement, frontières, etc.) ou dans des situations d'urgence, pour autant que des motifs objectifs pressants imposent de déplacer le véhicule ou si la police ou une autre autorité (pompiers, administration des routes, douanes, etc.) intime l'ordre de déplacer le véhicule, le conducteur doit interrompre sa pause ou son repos pendant quelques minutes et ne devrait pas, dans ce cas, être poursuivi.

Les contrôleurs doivent alors faire preuve de tolérance, au cas par cas, en fonction de la situation.

Une telle interruption de la pause ou du repos doit être enregistrée manuellement par le conducteur et être, dans la mesure du possible, authentifiée par l'autorité compétente qui a ordonné le déplacement du véhicule.

## **Note d'orientation n° 4**

**Objet:** Enregistrement de la durée de conduite au moyen de tachygraphes numériques lorsque les conducteurs effectuent des opérations comportant des arrêts fréquents

**Article 1<sup>er</sup> du règlement (CEE) n° 3821/85 faisant référence au règlement (CE) n° 1360/2002 (annexe I B)**

**Approche à suivre:** Les tachygraphes numériques étant plus précis que les tachygraphes analogiques, il est possible que des conducteurs qui effectuent des opérations comportant des arrêts fréquents constatent que leur durée de conduite enregistrée avec un tachygraphe numérique est supérieure à celle enregistrée avec un tachygraphe analogique. Cette situation est temporaire et concerne principalement les opérations de transport local. Elle ne durera que le temps de la coexistence des tachygraphes analogiques et numériques.

Afin d'encourager l'adoption rapide du tachygraphe numérique tout en assurant l'égalité de traitement des conducteurs quel que soit l'appareil de contrôle qu'ils utilisent, les autorités nationales de contrôle devraient pouvoir adopter une attitude tolérante au cours de cette période de transition. La tolérance transitoire devrait s'appliquer aux véhicules avec lesquels sont effectués des trajets à arrêts fréquents et qui sont équipés de tachygraphes numériques.

Toutefois, et à tout moment, on attend des contrôleurs qu'ils fassent preuve de discernement. En outre, lorsqu'un conducteur est au volant du véhicule et occupé à une opération de transport entrant dans le champ du règlement, il sera considéré comme conduisant, quelles que soient les circonstances (encombrements, arrêts aux feux, par exemple).

Par conséquent:

- Les États membres informent leurs agents de contrôle qu'ils ont la possibilité d'appliquer, lors de la vérification des données du tachygraphe numérique, une tolérance pouvant aller jusqu'à quinze minutes sur une durée de conduite continue de quatre heures et demie (4,5 heures) dans le cas des véhicules utilisés pour des opérations à arrêts fréquents, pour autant que ces situations puissent être attestées. Cette tolérance peut être appliquée, par exemple, sous forme d'une déduction d'une minute par période de conduite continue, entre des arrêts, avec un maximum de 15 minutes pour une période de conduite continue de quatre heures et demie (4,5 heures).
- Les agents de contrôle doivent, aux fins de l'application de cette tolérance, se fonder sur les circonstances et les éléments dont ils disposent (telles que des preuves que le conducteur effectuait des opérations de transport avec arrêts fréquents) et doivent impérativement vérifier que leur interprétation ne s'écarte pas de l'application convenable des règles sur les horaires des conducteurs et, partant, ne compromet pas la sécurité routière.
- Les États membres peuvent utiliser un logiciel d'analyse configuré pour intégrer une période de tolérance dans le calcul des durées de conduite, mais doivent savoir que cela peut entraîner des problèmes d'administration de la preuve par la suite. Dans tous les cas, la tolérance ne doit pas dépasser le seuil de 15 minutes pour une durée de conduite continue de quatre heures et demie (4,5 heures).
- La tolérance ne devrait pas être appliquée de manière discriminatoire ou au détriment des conducteurs nationaux ou internationaux, et ne devrait concerner que les opérations impliquant clairement des arrêts fréquents.

**Note d'orientation n° 5**

**Problème:** Formulaire d'attestation d'activités établi par la décision 2009/959/UE de la Commission du 14 décembre 2009 modifiant la décision 2007/230/CE concernant un formulaire à utiliser dans le cadre de la législation sociale relative aux activités de transport routier

**Articles:** Article 11, paragraphe 3, et article 13 de la directive 2006/22/CE

**Approche à suivre:** Le formulaire d'attestation ne doit pas être requis pour les activités qui peuvent être enregistrées au moyen d'un tachygraphe. Les enregistrements de tachygraphes constituent la première source d'information dans le cadre des contrôles routiers. L'absence d'enregistrements de tachygraphes ne devrait être justifiée que par des raisons objectives ayant empêché l'enregistrement des données, y compris manuel. En toutes circonstances, l'ensemble des enregistrements effectués par le tachygraphe, accompagné du formulaire, le cas échéant, doivent être considérés comme preuve suffisante de conformité au règlement (CE) n° 561/2006 ou à l'AETR, sauf en cas de soupçon justifié.

L'attestation couvre certaines activités exercées au cours de la période mentionnée à l'article 15, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 3821/85, c'est-à-dire la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

L'attestation peut être utilisée dans les cas où un conducteur:

- était en congé de maladie;
- était en congé, dans le cadre de son congé annuel, conformément à la législation de l'État membre dans lequel l'entreprise est établie;
- était en congé ou en repos;
- conduisait un autre véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 ou de l'AETR;
- effectuait des tâches autres que la conduite;
- était disponible pour l'entreprise;

et lorsque l'appareil de contrôle n'a pas pu enregistrer ces activités.

La case «en congé ou en repos» peut être cochée lorsque le conducteur n'a pas conduit, n'a pas travaillé ou n'a pas été disponible, n'a pas été en congé de maladie ou en congé annuel, y compris, par exemple, en cas de chômage partiel, de grève ou de lock-out.

Les États membres ne sont pas tenus d'exiger l'utilisation du formulaire en cas d'absence d'enregistrements, mais si un formulaire est exigé, le présent formulaire normalisé doit être reconnu comme valide. Cependant, aucun formulaire d'aucun type que ce soit ne doit être exigé en cas de période ordinaire de repos quotidien ou hebdomadaire.

Le formulaire électronique et imprimable, ainsi que des informations concernant les États membres qui n'acceptent que ce formulaire, sont disponibles à l'adresse suivante:

[http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_form\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm).

Le formulaire est accepté dans toute l'UE et dans toutes les langues officielles de l'UE. Son format normalisé facilite la compréhension, étant donné qu'il contient des champs prédéfinis numérotés à remplir. En cas de transport AETR, il est recommandé d'utiliser le formulaire de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Toutes les réponses portées dans les champs du formulaire doivent être dactylographiées. Afin d'être valable, le formulaire doit être signé à la fois par le représentant de l'entreprise et par le conducteur avant le trajet. Les conducteurs établis à leur compte signent une fois en qualité de représentant de l'entreprise et une fois en qualité de conducteur.

Seul l'original signé est valable. Le texte du formulaire ne peut pas être modifié. Le formulaire ne peut ni être signé à l'avance, ni comporter de notes manuscrites. Si la législation nationale en donne juridiquement la possibilité, une télécopie (fax) ou une copie numérisée du formulaire peut être acceptée.

Le formulaire peut être imprimé sur du papier comportant le logo et les coordonnées de l'entreprise, cependant il importe de remplir dans tous les cas les champs relatifs aux informations concernant l'entreprise.

### **Note d'orientation n° 6**

**Objet:** Enregistrement du temps passé à bord d'un navire transbordeur ou d'un train dans lequel le conducteur dispose d'une couchette.

**Article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006**

**Approche à suivre:** Au cours d'un temps de repos, le conducteur pourra généralement disposer librement de son temps, conformément à l'article 4, point f). Il est toutefois autorisé à prendre sa pause ou son temps de repos (journalier ou hebdomadaire) lorsqu'il est à bord d'un navire transbordeur ou d'un train, pour autant qu'il dispose d'une couchette. Cette approche découle de la formulation de l'article 9, paragraphe 2, qui dispose que tout temps passé au cours d'un déplacement «n'est pas considéré comme repos ou pause, **à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette**».

De surcroît, l'article 9, paragraphe 1, précise qu'un **temps de repos journalier normal** d'au moins 11 heures passées à bord d'un navire transbordeur ou d'un train (si le conducteur a accès à une couchette) peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités (comme l'embarquement dans un navire transbordeur ou sur un train ou le débarquement de ces moyens de transport). La durée totale de ces deux interruptions ne peut dépasser une heure. Cette durée d'interruption ne doit en aucun cas entraîner une quelconque réduction du temps de repos journalier normal.

Lorsque le repos journalier normal est pris en deux temps - le premier pour une durée d'au moins 3 heures et le second pour une durée d'au moins 9 heures (conformément à l'article 4, point g)) - le nombre d'interruptions (deux au maximum) s'applique à l'intégralité du temps de repos journalier et non à chaque tranche du repos journalier normal pris en deux temps.

La dérogation prévue à l'article 9, paragraphe 1, ne s'applique pas au temps de repos hebdomadaire, qu'il soit réduit ou normal.



## Annexe 2

### Notes explicatives de la Commission - 1<sup>er</sup> point

**Thème:** Les réglementations nationales inspirées par les règles communautaires

**Champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 – articles 1<sup>er</sup>, 2 et 11.**

**Problème soulevé:**

La loi allemande exige que les règles communautaires relatives au temps de conduite, aux temps de pause et aux temps de repos instaurées par le règlement (CE) n° 561/2006 s'appliquent également aux «véhicules de transport de marchandises» plus petits que ceux indiqués à l'article 2, paragraphe 1, point a) du règlement, à savoir aux véhicules de plus de 2,8 tonnes.

**Explication:**

Le fait que certains types de transport n'entrent pas dans le champ d'application du règlement ne veut pas dire qu'ils échappent à toute législation. Au contraire, cette disposition suppose que les États membres sont libres de légiférer dans ce domaine. Si les États membres le font, rien ne les empêche d'adopter des règles nationales inspirées par la législation communautaire ou identiques à celle-ci.

**Remarque:**

Éclaircissements apportés par les services de la Commission européenne aux autorités luxembourgeoises (lettre de février 1993)

### Notes explicatives de la Commission - 2<sup>e</sup> point

**Thème:** Les véhicules conduits à des fins de réparation, de lavage ou d'entretien

**Articles 1<sup>er</sup>, 2, 4, point a), et 4, point c)**

**Problème soulevé:**

Les véhicules conduits à des fins de réparation, de lavage ou d'entretien

**Explication:**

Aux termes de l'article 4, point a), du règlement, le transport par route est défini comme tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises. Par conséquent, lorsqu'un conducteur conduit un véhicule pour se rendre dans un garage, une station de lavage, une station-service, ou dans divers endroits pour y déposer un véhicule ou le prendre en charge auprès d'un client etc., en se déplaçant, en totalité ou en partie sur le réseau routier ouvert au public, ce type de trajet relève de la définition du transport routier donnée par le règlement (CE) n° 561/2006. Cela vaut pour tout conducteur, qu'il occupe un emploi temporaire ou permanent.

L'article 1<sup>er</sup> du règlement dispose toutefois que les règles relatives aux temps de conduite, aux

temps de pause et aux temps de repos s'appliquent aux conducteurs affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises. En fonction des circonstances et de la nature de leurs fonctions, les employés de certaines entreprises peuvent ne pas avoir à exercer d'activités de transport par route de voyageurs ou de marchandises. Dans de tels cas, ces employés ne seraient pas concrètement affectés au transport de marchandises tel qu'il est défini par le règlement et seraient par là même exclus du champ d'application de ses dispositions.

Quoi qu'il en soit, rien n'empêche les États membres d'appliquer également les règles définies dans le règlement à d'autres opérations de transport, véhicules ou conducteurs qui ne sont pas expressément visés par le règlement.

**Remarque:**

Éclaircissements apportés par les services de la Commission européenne aux autorités luxembourgeoises (lettre de février 1993)

**Notes explicatives de la Commission - 3<sup>e</sup> point**

**Thème:** Les véhicules utilisés comme boutiques pour la desserte des marchés locaux

**Article 13, paragraphe 1, point f) du règlement (CEE) n° 3820/85 et article 13, paragraphe 1, point d), second tiret du règlement (CE) n° 561/2006**

**Problème soulevé:**

Les véhicules utilisés comme boutiques pour la desserte des marchés locaux ou pour des opérations de vente de porte à porte pouvaient être exemptés des dispositions sur le temps de conduite découlant de l'article 13, paragraphe 1, point f), du règlement (CEE) n° 3820/85. Le règlement (CE) n° 561/2006 n'offre plus cette possibilité. Les conducteurs de ces véhicules ne conduisent pas sur de longues distances et pendant un grand nombre d'heures, et leur principale activité professionnelle n'est pas le transport de marchandises, mais la vente de celles-ci.

**Explication:**

L'article 13, paragraphe 1, point d), second tiret, du règlement (CE) n° 561/2006 prévoit [des] dérogations pour les véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions. Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

L'arrêt de la Cour de justice, dans l'affaire C-128/04, confirme que les termes «matériel ou équipement» couvrent non seulement les outils et les instruments, mais également les marchandises qui sont nécessaires à l'exécution des tâches inhérentes à l'activité principale du conducteur du véhicule concerné.

Dans ce contexte, cela signifierait que les véhicules utilisés comme boutiques pour la desserte des marchés locaux pourraient être exemptés en vertu de cet article, pour autant que la distance parcourue n'excède pas un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement et que la conduite ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Il convient cependant de rappeler que cette exception n'est pas automatique et qu'elle est subordonnée à la décision de chacun des États membres de l'accorder ou non sur son territoire.

**Remarque:**

Éclaircissements apportés par les services de la Commission européenne au député Patrick Doering (lettre du 12 novembre 2007)

**Notes explicatives de la Commission - 4<sup>e</sup> point**

**Thème:** Application de l'article 26 du règlement

**Article 26**

**Problème soulevé:**

Aux termes de l'article 26, «l'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement (CE) n° 561/2006 [...]». Cette modification a pour résultat d'étendre l'obligation d'installer un appareil de contrôle sur les véhicules d'une masse maximale autorisée de 3,5 tonnes ou moins.

**Explication:**

Aux termes de l'article 3 du règlement (CEE) n° 3821/85, seules les catégories de véhicules énumérées à l'article 3 du règlement (CE) n° 561/2006 sont expressément dispensées de l'obligation d'installer un appareil de contrôle.

Ceci étant dit, il est évident que l'objet même du règlement (CEE) n°3821/85 est d'assurer l'application efficace des règles concernant les temps de conduite, les temps de repos, etc., telles qu'elles figurent désormais dans le règlement (CE) n° 561/2006 et de préciser le champ d'application de ces règles.

Cependant, en l'absence de référence formelle au nouvel article 2 du règlement (CE) n° 561/2006 dans le règlement (CEE) n° 3821/85, cette conclusion doit être déduite de la lecture combinée des articles 2, 4 et 26 du règlement (CE) n° 561/2006.

Ainsi, aux termes de l'article 26, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006, les définitions énoncées dans son article 4 doivent s'appliquer «aux fins» du règlement (CEE) n° 3821/85. L'article 4 contient une définition du «transport routier», mais il y a lieu de la lire au regard de la limitation de la portée de cette expression dans l'article 3 du règlement (CEE) n° 3821/85, de sorte que les véhicules exemptés par l'article 2 du règlement (CE) n° 561/2006 seront de la même façon exemptés de toute obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle.

**Remarque:**

Éclaircissements apportés par les services de la Commission européenne aux autorités allemandes (lettre du 28 juin 2006)

## Notes explicatives de la Commission - 5<sup>e</sup> point

### Thème:

Enregistrement d'une activité mixte de conduite «entrant dans le champ d'application» et «hors champ d'application»

### Articles 3, point h), et 13, point i)

### Problème soulevé:

Enregistrement d'une activité mixte de conduite «entrant dans le champ d'application» et «hors champ d'application»

### Explication:

Aux termes de l'article 3, point a), le règlement (CE) n° 561/2006 ne s'applique pas aux transports routiers effectués par «des véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km». Cela signifie que le règlement ne s'applique aux conducteurs qui assurent ce type de services exclus que pour autant qu'ils exercent également des activités qui relèvent de son champ d'application, et uniquement pour ce qui concerne les activités «incluses».

En outre, l'article 6, paragraphe 5, du règlement, fait obligation au conducteur d'enregistrer comme «autre tâche» tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du règlement. En d'autres termes, les activités de conduite qui ne relèvent pas de la définition du «temps de conduite» au sens du règlement ne peuvent pas être comptabilisées comme du «repos» tel qu'il est défini à l'article 4, point f), de sorte qu'elles doivent être prises en compte dans l'application d'ensemble du règlement.

Par conséquent, si un conducteur de bus assurait une combinaison de services réguliers, il devrait utiliser un tachygraphe, indépendamment de l'activité de conduite, c'est-à-dire qu'elle relève ou non du champ d'application du règlement. Pour les trajets de plus de 50 km, le conducteur devrait enregistrer les «temps de conduite» et pour les parcours plus courts, il devrait enregistrer les «activités de conduite hors du champ d'application» comme «autres tâches».

### Remarque:

Éclaircissements apportés par les services de la Commission européenne à l'organisation italienne ANAV (lettre du 23 juillet 2007)

## Annexe 3

## Résumé du RÈGLEMENT (CE) n° 561/2006

Article	Description	Infraction
1	Présente le règlement et en énonce la finalité et les objectifs	Non
2	Précise les véhicules relevant du champ d'application du règlement	Non
3	Précise les types de véhicules exclus du champ d'application du règlement	Non
4	Donne les définitions de certains termes utilisés dans le règlement. (Noter la notion de «repos fractionné» introduite ici)	Non
5	Définit l'âge minimal des receveurs et des convoyeurs	Oui
6	Fixe les durées de conduite journalières, hebdomadaires et sur deux semaines. Exige l'enregistrement des activités de conduite exclues du champ d'application et des temps de disponibilité, quel que soit le jour, lorsqu'ils relèvent du champ d'application.	Oui
7	Définit l'obligation d'observer une pause après un temps de conduite, fixe les durées de conduite et les pauses autorisées.	Oui
8	Définit l'obligation faite aux conducteurs de prendre des temps de repos journalier et hebdomadaire et énonce les règles applicables. Introduit la notion de temps de repos normal et réduit et les règles applicables à leur utilisation. Obligation de compenser le repos hebdomadaire réduit.	Oui
9	Introduit les règles relatives au fractionnement autorisé du temps de repos lorsqu'il est fait appel à des services de navire transbordeur ou de train. Exige des conducteurs qu'ils enregistrent les activités relatives au travail avant et après la prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du règlement. Fait obligation d'enregistrer le temps de conduite qui n'entre pas dans le champ d'application du règlement comme une «autre tâche»	Oui
10	Définit les régimes de rémunération inadmissibles. Exige des opérateurs de transport qu'ils respectent le règlement lorsqu'ils organisent le travail des conducteurs. Établit la responsabilité des opérateurs en cas d'infractions au règlement commises par les conducteurs. Définit les limites de la responsabilité de l'opérateur. Exige des partenaires contractuels qu'ils respectent le règlement lorsqu'ils établissent les horaires. Définit les obligations de l'opérateur concernant le téléchargement régulier et la conservation des données du tachygraphe numérique.	Oui
11	Permet aux États membres d'adopter des durées plus strictes pour les trajets nationaux, qui doivent tenir compte des autres accords. Ne s'applique qu'aux trajets nationaux.	Non
12	Énonce le droit du conducteur de déroger aux exigences du règlement dans les situations d'urgence et définit les conditions d'exercice de ce droit.	Non
13	Permet aux États membres d'accorder des dérogations aux articles 5 à 9 inclus pour des types précis de transports nationaux qui sont énumérés.	Non
14	Permet aux États membres de déroger au règlement dans des circonstances exceptionnelles et pour une durée limitée	Non
15	Énonce l'obligation faite aux États membres de mettre en place des contrôles applicables aux transports exemptés par l'article 3, point a)	Non
16	Concerne les services réguliers de voyageurs pour lesquels les véhicules n'ont pas été équipés de tachygraphes. Impose l'obligation de présenter des horaires et des tableaux de service. Caduc depuis le 31/12/2007, en raison de l'article 26.	Oui
17	Définit les exigences en matière d'établissement de rapports et de suivi imposées aux États membres	Non
18	Exige des États membres qu'ils mettent en place les mesures législatives nécessaires pour mettre en vigueur le règlement	Non
19	Concerne les sanctions imposées par les États membres en cas d'infraction au règlement.	Non

	Définit les caractéristiques de ces sanctions et l'exigence que les infractions ne soient sanctionnées qu'une seule fois. Extraterritorialité	
20	Introduit l'exigence qu'un conducteur conserve et soit en mesure de présenter la preuve d'une sanction infligée. Exige des conducteurs qu'ils communiquent des informations pertinentes à leurs employeurs, en cas d'employeurs multiples, pour leur permettre de se conformer à leurs obligations.	Oui
21	Introduit l'immobilisation des véhicules (l'interdiction de circuler) en cas d'infractions ayant des effets sur la sécurité routière. Exige des sanctions administratives pour les opérateurs de l'État membre qui sont en infraction.	Non
22	Impose aux États membres de s'accorder mutuellement assistance pour le contrôle du respect du règlement et d'échanger les informations relatives aux sanctions imposées par un État membre à ses résidents	Non
23	Impose une obligation à la Commission européenne	Non
24	Formalités procédurales	Non
25	Contient le droit d'un État membre de demander à la Commission européenne d'examiner les différences dans l'application et la vérification du respect des dispositions du règlement.	Non
26	Modifie le règlement (CEE) n° 3821/85 (harmonise les dérogations, limite la durée de vie de l'article 16)	Non
27	Modifie le règlement (CEE) n° 2135/98	Non
28	Abroge le règlement (CEE) n° 3820/85	Non
29	Indique la date d'entrée en vigueur du règlement	Non

## Annexe 4

## Résumé du RÈGLEMENT (CEE) n° 3821/85

Article	Description	Infraction
1	Définit la fabrication, l'installation, l'utilisation et l'évaluation de l'appareil de contrôle comme une partie intégrante du règlement	Non
2	Contient les mêmes définitions que le règlement (CE) n° 561/2006	Non
3	Définit, sur la base du règlement (CE) n° 561/2006, les véhicules qui doivent être équipés de tachygraphes et permet aux véhicules ne relevant pas du champ d'application du règlement qui sont affectés à des trajets nationaux d'utiliser ces appareils de manière facultative	Oui
4	Dispose que «l'appareil de contrôle» inclut «ses composants»	Non
5	Concerne l'homologation et énonce les exigences de sécurité. Référence aux spécifications techniques dans l'annexe.	Non
6	Concerne les marques d'homologation. Référence à l'annexe	Non
7	Gestion de l'homologation	Non
8	Retrait de l'homologation et procédures de règlement des différends	Non
9	Processus d'approbation des feuilles d'enregistrement	Non
10	Définit la marque d'homologation CEE comme la norme à utiliser	Non
11	Conditions de retrait de l'homologation	Non
12	Procédures d'installation et d'inspection (atelier)	Non
13	L'employeur et le conducteur sont conjointement tenus de veiller à l'installation correcte et à la bonne utilisation de l'appareil de contrôle et de la carte de conducteur	Oui
14	Règles relatives à l'utilisation des appareils de contrôle et des cartes de conducteur	Oui
15	Règles supplémentaires relatives à l'utilisation des appareils de contrôle et des cartes de conducteur	Oui
16	Panne et dysfonctionnement de l'appareil de contrôle – procédures	Oui
17	Formalités procédurales	Non
18	Formalités procédurales	Non
19	Coopération entre les États membres en matière de contrôle de l'application des règles	Non
20	Formalités procédurales	Non
21	Date d'entrée en vigueur	Non

## Sources

Groupe de travail CORTE/VOSA  
MIDT (EU-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6)  
Protocole d'accord (explication agréée du règlement (CE) n° 561/2006)  
Règlement du Conseil (CEE) n° 3821/85  
Règlement (CE) n° 561/2006

---

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

<sup>4</sup> Règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route

<sup>5</sup> Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

<sup>6</sup> Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

<sup>7</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006

<sup>8</sup> Arrêt de la CJUE du 15 décembre 1993, C-116/92

<sup>9</sup> Arrêt de la CJUE du 29 avril 2010, C-124/09

<sup>10</sup> Arrêt de la CJUE du 9 novembre 1995, C-235/94