Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/846

31.5.2024

DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2024/846 DE LA COMMISSION

du 14 mars 2024

modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ([1]), et notamment son article 9, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) En vertu de l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE, les États membres doivent mettre en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ([2]) ou au règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil ([3]) ou aux dispositions nationales transposant la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]) commises par chaque entreprise.

(2) Conformément à l'article 9, paragraphe 3, de la directive 2006/22/CE, une liste d'infractions aux règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 et une appréciation de leur gravité figure à l'annexe III de ladite directive.

(3) Afin d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions aux règlements (CE) nº 561/2006 ou (UE) nº 165/2014, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 *bis* de la directive 2006/22/CE en vue de modifier l'annexe III pour tenir compte de l'évolution de la réglementation et de considérations liées à la sécurité routière.

(4) Le règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil ([5]) a introduit de nouvelles dispositions en ce qui concerne les infractions entraînant des risques de blessures graves ou de décès, ou de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers. Il convient de modifier l'annexe III de la directive 2006/22/CE afin d'y inclure ces nouvelles infractions.

(5) La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions pertinentes des règlements (CE) no 561/2006 et (UE) no 165/2014 crée un risque grave de mort ou de blessure grave,

([1]) JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

([2]) Règlement (CE) nº 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) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

([3]) Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

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

([5]) Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) nº 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

L'annexe III de la directive 2006/22/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 14 février 2025. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 14 mars 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

L'annexe III de la directive 2006/22/CE est remplacée par le texte suivant:

«*ANNEXE III*

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

Nº	BASE JURIDIQUE DE L'UE	TYPE D'INFRACTION		NIVEAU DE GRAVITÉ			
				ILPG	ITG	IG	IM
A	**Équipage**						
A1	Article 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs				X	
B	**Périodes de conduite**						
B1	Article 6, par. 1	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9 h, en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10 h	9 h < … < 10 h				X
B2			10 h ≤ … < 11 h			X	
B3			11 h ≤ …		X		
B4		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h	13 h 30 ≤ …	X			
B5		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 h, lorsqu'une extension est autorisée	10 h < … < 11 h				X
B6			11 h ≤ … < 12 h			X	
B7			12 h ≤ …		X		
B8		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 10 h	15 h ≤ …	X			
B9	Article 6, par. 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	56 h < … < 60 h				X
B10			60 h ≤ … < 65 h			X	
B11			65 h ≤ … < 70 h		X		
B12		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire	70 h ≤ …	X			
B13	Article 6, par. 3	Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	90 h < … < 100 h				X
B14			100 h ≤ … < 105 h			X	
B15			105 h ≤ … < 112 h 30		X		
B16		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	112 h 30 ≤ …	X			

C	**Temps de pause**						
C1	Article 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de 4 h 30 avant la prise d'une pause	4 h 30 < … < 5 h				X
C2			5 h ≤ … < 6 h			X	
C3			6 h ≤ …		X		
D	**Temps de repos**						
D1	Article 8, par. 2	Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit n'est pas autorisé	10 h ≤ … < 11 h				X
D2			8 h 30 ≤ … < 10 h			X	
D3			… < 8 h 30		X		
D4		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit est autorisé	8 h ≤ … < 9 h				X
D5			7 h ≤ … < 8 h			X	
D6			…< 7 h		X		
D7		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3 h + 9 h, insuffisant	3 h + [8 h ≤ … < 9 h]				X
D8			3 h + [7 h ≤ … < 8 h]			X	
D9			3 h + [… < 7 h]		X		
D10	Article 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	8 h ≤ … < 9 h				X
D11			7 h ≤ … < 8 h			X	
D12			…< 7 h		X		
D13	Article 8, par. 6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24 h, insuffisant	22 h ≤ … < 24 h				X
D14			20 h ≤ … < 22 h			X	
D15			…< 20 h		X		
D16		Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	42 h ≤ … < 45 h				X
D17			36 h ≤ … < 42 h			X	
D18			…< 36 h		X		
D19	Article 8, par. 6	Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	…< 3 h				X
D20			3 h ≤ … < 12 h			X	
D21			12 h ≤ …		X		
D22	Article 8, par. 6 *ter*	Absence de compensation pour deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs			X		
D23	Article 8, par. 8	Déroulement à bord d'un véhicule du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures			X		

D24	Article 8, par. 8	Absence de prise en charge par l'employeur des frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule				X	
E	**Exception constituée par la règle des 12 jours**						
E1	Article 8, par. 6 *bis*	Dépassement de 12 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire normal précédent	… < 3 h				X
E2			3 h ≤ … < 12 h			X	
E3			12 h ≤ …		X		
E4	Article 8, par. 6 *bis*, point b) ii)	Temps de repos hebdomadaire pris à la suite de 12 périodes consécutives de 24 heures	67 h <…< 69 h				X
E5			65 h < … ≤ 67 h			X	
E6			… ≤ 65 h		X		
E7	Article 8, par. 6 *bis*, point d)	Temps de conduite, entre 22 heures et 6 heures, de plus de 3 heures avant la pause, en l'absence de plusieurs conducteurs à bord du véhicule	3 h < … < 4 h 30			X	
E8			4 h 30 ≤ …		X		
F	**Organisation du travail**						
F1	Article 8, par. 8 *bis*	L'entreprise de transport n'organise pas le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur ou de retourner à leur lieu de résidence			X		
F2	Article 10, par. 1	Existence d'un lien entre le salaire/la rémunération et la distance parcourue, la rapidité de la livraison et/ou le volume des marchandises transportées			X		
F3	Article 10, par. 2	Organisation du travail du conducteur inexistante ou mauvaise, instructions au conducteur pour lui permettre de se conformer à la réglementation inexistantes ou mauvaises			X		

(*) Règlement (CE) nº 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) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

2. Groupes d'infractions au règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*) (Tachygraphe)

Nº	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
G	**Installation du tachygraphe**				
G1	Article 3, par. 1, 4 et 4 *bis* et article 22	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué	X		
H	**Utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement**				
H1.	Article 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X	
H2.	Article 27	Détention en tant que titulaire et/ou utilisation par le conducteur de plus d'une seule carte de conducteur		X	
H3		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (*assimilée à la conduite sans carte de conducteur*)	X		
H4.		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (*assimilée à la conduite sans carte de conducteur*)	X		
H5.		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (*assimilée à la conduite sans carte de conducteur*)	X		

H6	Article 32, par. 1	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement *(ex.: tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé)*		X	
H7	Article 32, par. 1, et article 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe *(ex.: utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.)*		X	
H8.	Article 32, par. 3	Présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X		
H9		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement, ou stockées sur le tachygraphe et/ou la carte de conducteur et téléchargées à partir de ces équipements	X		
H10	Article 33, par. 2	Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X	
H11		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X	
H12	Article 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X	
H13		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X	
H14		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données		X	
H15.	Article 34, par. 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données illisibles		X	
H16	Article 34, par. 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X	
H17.	Article 34, par. 4	Utilisation d'une mauvaise feuille d'enregistrement ou présence de la carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X
H18	Article 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation		X	
I	**Présentation de documents**				
I1.	Article 34, par. 5, point b) v)	Utilisation incorrecte ou non-utilisation des signes "ferry/train"			X
I2	Article 34, par. 6	Absence des informations requises sur la feuille d'enregistrement		X	
I3.	Article 34, par. 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dont les frontières ont été franchies par le conducteur au cours de la période de travail journalière			X
I4	Article 34, par. 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dans lesquels la période de travail journalière du conducteur a commencé et s'est achevée			X
I5.	Article 36	Refus d'être contrôlé		X	
I6	Article 36	Incapacité à présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents (jusqu'au 30 décembre 2024) Incapacité à présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 56 jours précédents (à compter du 31 décembre 2024)		X	
I7	Article 36	Incapacité à présenter une carte de conducteur, si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X	
J	**Mauvais fonctionnement**				
J1.	Article 37, par. 1, et article 22, par. 1	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X	
J2	Article 37, par. 2	Non-report, par le conducteur, de toutes les indications requises relatives aux différentes périodes tant que celles-ci ne sont plus enregistrées pour cause de panne ou de défaillance du tachygraphe		X	

(*) Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).»