

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 15.5.2009
COM(2009) 225 final

RAPPORT DE LA COMMISSION

**Analyse des sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale
dans le transport routier, telles que prévues dans la législation des États membres**

RAPPORT DE LA COMMISSION

Analyse des sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier, telles que prévues dans la législation des États membres

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

1. INTRODUCTION

Le présent rapport analyse les sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier prévues dans la législation des États membres, comme requis par l'article 10 de la directive 2006/22/CE¹ établissant les conditions minimales pour la mise en œuvre de la législation sociale relative aux activités de transport routier.

Les infractions relèvent de deux règlements. Le règlement (CE) n° 561/2006² relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route contient des règles très précises sur les durées de conduite maximales et sur les périodes de repos et les pauses minimales pour les conducteurs effectuant un transport professionnel. Le règlement (CEE) n° 3821/85³ concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route concerne l'installation et l'utilisation du tachygraphe.

Le règlement (CE) n° 561/2006 fait obligation aux États membres de fixer des règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infraction à ces deux règlements. Les sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires⁴. Le considérant n° 26 de ce règlement mentionne en outre que la possibilité d'immobiliser le véhicule lorsque des infractions graves sont constatées devrait également figurer dans l'échelle commune des mesures que les États membres peuvent appliquer. Le règlement ne donne cependant pas de définition de ce qu'il convient de considérer comme une infraction grave.

La directive 2006/22/CE contenait initialement, dans son annexe III, une liste non exhaustive de ce qui constituait une infraction. Cette annexe III a été récemment remplacée par une nouvelle annexe, par la directive 2009/5/CE de la Commission⁵. Cette nouvelle annexe III

¹ 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, JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

² Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

³ Directive 3821/85/CEE du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

⁴ Article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006.

⁵ Directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil 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, JO L 29 du 31.1.2009, p. 45.

contient des lignes directrices relatives à la catégorisation des infractions aux deux règlements.

Les États membres devaient informer la Commission des règles qu'ils adoptaient concernant les sanctions en cas d'infraction aux deux règlements⁶. Au moment de la rédaction du présent rapport, 26 États membres avaient informé la Commission des règles qu'ils ont adoptées. Le Portugal, qui ne s'est pas encore acquitté de ses obligations, fait l'objet d'une procédure d'infraction.

2. TYPES DE SANCTION

Différents types de sanctions sont prévus dans les législations et réglementations nationales: amendes, immobilisation du véhicule, retrait du permis et peines de prison. En outre, des sanctions différentes peuvent être prévues pour les conducteurs et les entreprises.

2.1. Pénalités financières

Tous les États membres prévoient des pénalités financières en cas d'infraction. Les amendes maximales varient sensiblement d'un État membre à l'autre, de 58,23 euros à Malte à 5 000 euros et plus en Autriche, à Chypre, en Allemagne et en Irlande. En d'autres termes, le montant de l'amende maximale d'un pays peut être égal à plusieurs fois l'amende maximale d'un autre pays.

Cette disparité peut en partie s'expliquer par des différences socio-économiques entre les États membres, une amende d'un même montant pouvant être dissuasive et proportionnée pour les conducteurs et les entreprises d'un pays mais pas d'un autre. Ce raisonnement n'est cependant pas valable, par exemple, dans le cas des amendes relativement élevées appliquées en Espagne et en Hongrie.

La Finlande a une approche particulière à cet égard, car le montant des pénalités est calculé sur la base d'«amendes journalières». Ces «amendes journalières» sont pondérées en fonction, notamment, du revenu journalier et du nombre d'enfants de la personne concernée par l'amende.

2.2. Immobilisation du véhicule

Comme indiqué plus haut, le considérant n° 26 du règlement (CE) n° 561/2006 fait explicitement référence à l'immobilisation du véhicule comme une mesure possible en cas d'infraction grave. Cette mesure peut par exemple permettre de garantir que le conducteur prenne un repos d'une durée suffisante pour se conformer aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006. Elle peut également empêcher les entreprises de s'assurer un avantage compétitif en ne se conformant pas au règlement et en se bornant à payer les amendes.

Toutefois, seuls 15 États membres ont indiqué à la Commission qu'ils prévoient expressément la possibilité d'immobiliser les véhicules dans leur législation (Bulgarie, Chypre, République tchèque, Allemagne, Danemark, Grèce, Irlande, Italie, Lituanie, Luxembourg, Pologne, Roumanie, Espagne, Suède et Royaume-Uni).

⁶ En application de l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006.

2.3. Autres sanctions

Sept États membre prévoient des peines de prison en cas d'infraction grave, parfois seulement lorsque l'amende n'est pas acquittée (Autriche, Chypre, Danemark, France, Irlande, Luxembourg et Royaume-Uni).

La législation de certains pays inclut également le retrait temporaire du permis de conduire (Bulgarie, Danemark, Grèce, Italie et Royaume-Uni) ou de la carte de conducteur (Slovaquie).

Plusieurs États membres appliquent également une ou plusieurs amendes en cas d'infractions répétées ou récurrentes (Autriche, Bulgarie, France, Italie, Slovaquie et Royaume-Uni). La législation autrichienne, par exemple, prévoit la possibilité d'une incarcération lorsque la personne a déjà été verbalisée pour une infraction similaire.

2.4. Sanctions applicables aux entreprises

L'article 10, paragraphe 3, règlement (CE) n° 561/2006 dispose que les entreprises sont responsables des infractions commises par leurs conducteurs, même sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers. Dans la majorité des États membres (Belgique, Bulgarie, Allemagne, Danemark, Estonie, Grèce, Finlande, Hongrie, Irlande, Italie, Lituanie, Lettonie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Suède et Royaume-Uni), la législation prévoit des sanctions différentes pour les conducteurs et les entreprises, ces dernières se voyant infliger des amendes plus élevées ou des peines plus lourdes que les conducteurs.

L'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 561/2006 dispose également que les 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 respectent les dispositions concernant les durées de conduite et les périodes de repos. Toutefois, seuls quelques États membres font référence, dans leur législation relative aux sanctions, à ces opérateurs de la chaîne de transport (Danemark, Estonie, Finlande, Pologne et Suède). Malheureusement, l'analyse des législations respectives ne permet pas de savoir comment ces sanctions sont appliquées en pratique.

2.5. Principe d'extra-territorialité

L'article 19, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006 instaure également le principe de l'extra-territorialité: lorsque les autorités compétentes d'un État membre constatent une infraction qui n'a pas encore fait l'objet d'une sanction, ces autorités ont la faculté d'imposer une sanction même lorsque l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers. Conformément au principe de non-discrimination, la sanction doit être la même que si l'infraction avait été commise sur le territoire de l'État membre qui l'a constatée.

Ce principe élargit le champ des actions de répression des infractions à la législation sociale dans le transport routier, mais il peut avoir un effet négatif tant que les États membres appliquent des sanctions très variables pour une même infraction. Les transporteurs qui ont commis une infraction pourraient préférer acquitter l'amende correspondante dans l'État membre où elle est la plus basse, plutôt que de s'exposer à payer une amende très élevée dans un autre État membre. Cela leur conférerait un avantage concurrentiel sur les autres entreprises qui respectent la réglementation.

3. SYSTEMES NATIONAUX DE SANCTIONS

Selon les informations communiquées à la Commission par les États membres, les systèmes nationaux de sanctions varient considérablement. On peut distinguer, à la base, les États membres dont la législation ne prévoit aucune modulation en fonction du type d'infraction des États membres dont la législation distingue plusieurs infractions spécifiques qui donnent lieu à différents niveaux de sanction.

3.1. Systèmes sans modulation des sanctions

La législation de certains États membres prévoit simplement le niveau maximal, et parfois minimal des sanctions applicables aux infractions en général. Il n'est alors pas possible d'analyser les sanctions applicables aux infractions graves. Certains États membres ont seulement communiqué à la Commission les valeurs maximales des sanctions et parfois un niveau minimal (Autriche, République tchèque, Luxembourg et Royaume-Uni). Malte applique une amende fixe (58,23 euros) pour toutes les infractions.

3.2. Systèmes avec modulation des sanctions

Dans les autres États membres, la législation distingue quelques types d'infraction et prévoit différentes sanctions. Il faut noter que, parmi les États membres qui appliquent différentes sanctions selon le type d'infraction, tous ne prévoient pas plusieurs montants d'amende des infractions du même type.

3.2.1. Infractions aux dispositions relatives aux durées de conduite et aux périodes de repos du règlement (CE) n° 561/2006

Dans certains États membres appliquant un système modulé, la législation prévoit une catégorisation fine des infractions aux durées de conduite et aux périodes de repos prévus dans le règlement (CE) n° 561/2006. Deux niveaux ou plus sont prévus pour un même type d'infraction, avec des amendes spécifiques correspondant à chaque niveau. Ainsi, par exemple, la sanction prévue en cas de dépassement de deux heures de la durée de conduite journalière est plus lourde que pour un dépassement d'une heure seulement.

Le tableau de l'annexe I a été établi sur la base des informations communiquées à la Commission. Il compare, pour les États membres qui prévoient des sanctions modulées, les amendes appliquées en cas d'infraction aux articles 6 à 8 du règlement (CE) n° 561/2006, telles que définies dans la nouvelle annexe III de la directive 2006/22/CE.

Il illustre également les différences des montants des amendes appliquées dans les États membres. Dans les cas extrêmes, le montant maximal des amendes prévues pour des infractions spécifiques peut varier d'un facteur un à dix d'un État membre à l'autre. Un dépassement de plus de deux heures de la durée de conduite journalière expose à une amende pouvant aller jusqu'à 4 600 euros en Espagne, alors que l'amende est au maximum de 400 euros en Grèce.

Les modalités de détermination des différents niveaux varient également d'un État membre à l'autre. Les limites sont exprimées en minutes, en heures ou en pourcentage. Certains États membres prévoient deux niveaux seulement: c'est le cas de l'Estonie, de la France et de la Slovaquie. D'autres prévoient plusieurs niveaux, par exemple la Hongrie qui distingue 5

niveaux de dépassement de la durée de conduite journalière: 5 %, 5-10 %, 10-15 %, 15-20 % et plus de 20 %.

La législation espagnole fixe des montants spécifiques pour chaque heure au-delà de la durée légale de conduite sur deux semaines, limitée à 90 heures par le règlement (CE) n° 561/2006 : une durée de conduite de 110 heures entraîne une amende de 1 580 euros, 111 heures étant sanctionné par 1 620 euros, en plus de l'immobilisation du véhicule.

Lorsque plus de deux niveaux sont prévus, l'augmentation des amendes peut être linéaire ou progressive. Aux Pays-Bas, par exemple, l'amende sanctionnant le dépassement de la durée de conduite hebdomadaire est de 110 euros par heure, alors qu'en Grèce l'amende en cas d'un dépassement de deux heures de la durée légale de conduite journalière est plus du double de celle prévue en cas de dépassement d'une heure de cette même durée légale.

La Belgique met en œuvre un système particulier, car les amendes sont déterminées en fonction du dépassement de la durée de conduite journalière et de la durée de conduite ininterrompue, ce qui prend en compte deux paramètres. En ce qui concerne la durée de conduite journalière, la période de repos journalier la plus longue au cours de cette durée de conduite détermine le niveau de l'amende. Ainsi, le dépassement de la durée de conduite journalière de plus de quatre heures donne lieu à une amende plus élevée (450 euros) lorsque le conducteur a observé une période de repos ininterrompu de moins de trois heures que lorsqu'il a observé une période de repos ininterrompu de six heures (310 euros).

Lorsque des États membres opèrent ce genre de distinction, il est possible d'en déduire les infractions qu'ils jugent les plus graves. On peut ainsi conclure que les différences d'un État membre à l'autre entre les règles concernant les infractions aux durées de conduite et aux périodes de repos s'amenuisent si l'on cherche à établir quelles sont les infractions jugées les plus graves, même si quelques différences mineures peuvent être relevées. À titre d'exemple, une infraction qui serait considérée, selon la catégorisation prévue par la nouvelle annexe III de la directive 2006/22/CE, comme une infraction mineure aux règles concernant les pauses expose en Belgique à une amende plus faible qu'une infraction mineure en relation avec le repos journalier; aux Pays-Bas, les deux infractions donnent lieu à la même sanction, alors qu'en Pologne une amende plus élevée est prévue.

D'une manière générale, cependant, il va sans dire que plus le dépassement de la durée de conduite maximale est important ou moins les périodes de repos sont respectées, plus l'infraction est grave.

Les différences concernent principalement deux aspects: les différents niveaux de sanction et le montant des amendes correspondant aux infractions. Comme indiqué plus haut, les niveaux distingués varient sensiblement par leur base, heures/minutes ou pourcentage, et par leur nombre. En ce qui concerne le montant des amendes, les différences sont très nettes, comme le montre le tableau I.

3.2.2. *Infractions au règlement (CEE) n° 3821/85 (règlement relatif au tachygraphe)*

Si les règles relatives aux infractions au règlement (CE) n° 561/2006 sont à peu près semblables dans tous les États membres en ce qui concerne la gravité des infractions, tel n'est pas le cas pour les infractions aux règlements (CEE) n° 3821/85.

Lorsque les législations des États membres distinguent différentes catégories d'infraction, on observe des différences importantes d'un État membre à l'autre ainsi que par rapport aux catégories définies dans la nouvelle III de la directive 2006/22/CE. Les informations complémentaires communiquées par les États membres révèlent que des différences importantes existent non seulement dans le niveau des amendes applicables mais aussi dans la catégorisation des infractions.

Le tableau de l'annexe II illustre ces différences de catégorisation. Pour certaines infractions que la directive 2006/22/CE qualifie de «très graves», certains États membres ont prévu le plus bas niveau de sanction des infractions au règlement (CEE) n° 3821/85. Tel est le cas, par exemple, d'un conducteur détenant plusieurs cartes de conducteurs en cours de validité (infraction G7 à l'annexe III de la directive 2006/22/CE). Pour cette infraction, l'Estonie, la Bulgarie et la Lituanie appliquent le plus faible niveau de sanction. On peut également citer la mauvaise utilisation du dispositif de commutation du tachygraphe ou l'incapacité du conducteur à présenter les informations relatives à la carte de conducteur s'il en détient une (infractions G22 ou I4).

Par ailleurs, pour la grande majorité des infractions considérées comme mineures dans la directive 2006/22/CE, la plupart des États membres n'appliquent pas leur niveau de sanction le plus bas. Dans le cas d'un conducteur qui ne dispose pas d'une quantité de papier suffisante pour les tirages papier, par exemple, une infraction classée mineure dans la directive 2006/22/CE (infraction G5) donne lieu en Hongrie à l'amende la plus élevée.

Seules les infractions impliquant une falsification du tachygraphe (infractions J1 à J3) et les cas d'entreprises ne conservant pas les feuilles d'enregistrement (infractions G6 à G10) font l'objet d'une catégorisation similaire dans une majorité d'États membres, le niveau le plus élevé de sanction étant appliqué à ces infractions très graves.

D'une manière proche de ce que l'on observe pour le règlement (CE) n° 561/2006, les montants des amendes varient considérablement pour les infractions au règlement (CEE) n° 3821/85, notamment en ce qui concerne le montant maximal des amendes. La manipulation du tachygraphe, par exemple, est sanctionnée d'une amende pouvant atteindre 586 euros en Lituanie, contre 2 460 euros en Pologne, ce qui correspond dans un cas comme dans l'autre à l'amende maximale. Dans d'autres pays l'amende correspondante est encore plus élevée: 4 601 euros en Espagne, 6 232 euros en Italie, jusqu'à 30 000 euros en France (auxquels peut s'ajouter une peine maximale d'un an de prison).

On peut conclure qu'en ce qui concerne les infractions au règlement (CEE) n° 3821/85, ce n'est pas seulement le montant de l'amende infligée en cas d'infraction grave qui varie considérablement d'un État membre à l'autre, mais aussi les catégories d'infraction, c'est-à-dire la définition de ce que l'on considère comme une infraction grave.

4. CONCLUSIONS

Les règles concernant les sanctions applicables en cas d'infractions graves à la législation sociale varient considérablement d'un État membre à l'autre en ce qui concerne les types de sanctions, le montant des amendes et la catégorisation des infractions.

Tous les États membres infligent des amendes à titre de sanction, mais tous ne prévoient pas, par exemple, l'immobilisation des véhicules ou des peines de prison. Dans certains États membres, le retrait du permis de conduire ou de la carte de conducteur est possible.

Si l'on considère la gradation des infractions établie par les États membres, la situation devient encore plus complexe. Les montants des amendes varient considérablement d'un État membre à l'autre, de un à dix dans les cas extrêmes. Cette disparité peut en partie s'expliquer par des différences socio-économiques entre les États membres, une amende d'un même montant pouvant être dissuasive et proportionnée dans un pays mais pas nécessairement dans un autre.

Si pour certaines infractions, notamment celles sur les durées de conduite et les périodes de repos, la gravité des infractions est assez facile à estimer, en revanche pour la catégorisation des infractions au règlement (CEE) n° 3821/85, les résultats varient considérablement d'un État membre à l'autre. Certaines infractions considérées comme graves dans un pays ne le sont pas nécessairement dans un autre.

En outre, les sanctions appliquées en cas d'infraction aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 ne correspondent pas, dans de nombreux États membres, aux lignes directrices communautaires concernant la catégorisation des infractions figurant dans la directive 2009/5/CE modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE.

Dans le cas de conducteurs et d'entreprises effectuant des transports internationaux, il est de ce fait très difficile de discerner un message clair concernant la gravité des infractions en cas de non-respect de certaines dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 et du règlement (CEE) n° 3821/85, car les sanctions encourues varient d'un État membre à l'autre de manière prêtant à confusion.

La Commission juge que cette situation, qui tient aux décisions des législateurs, n'est pas satisfaisante en termes d'égalité des conditions pour les conducteurs et les entreprises. La nouvelle annexe de la directive 2006/22/CE, insérée par la directive 2009/5/CE de la Commission, établit la base d'une interprétation commune de ce qui constitue ou non une infraction grave. Les États membres sont encouragés à prendre les mesures nécessaires pour assurer une application plus uniforme de la réglementation sociale dans les transports routiers et ainsi améliorer le respect de cette réglementation.

La Commission continuera de travailler sur cette question, en particulier en appuyant le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application, au niveau national, de la réglementation sociale dans le domaine du transport routier, par l'intermédiaire du comité prévu par le règlement (CE) n° 561/2006 et en tenant compte des limites des compétences que les États membres et les législateurs ont décidé de conférer à la Commission.

ANNEXE I

Vue d'ensemble des amendes appliquées en cas d'infraction aux articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 dans les États membres dont la législation prévoit une modulation des amendes en fonction de différents niveaux d'infraction

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	ITG ⁷	IG ⁷	IM ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK
B	Durées de conduite															
B1	Art. 6, par 1.	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h	9h<...<10h		X	40-120*	<383	80	301-350	135 [‡]	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10h<...<11h		X	80-180*	<383	200	400	135 [‡]	838-1258	110	46 +61/h	441-588	150	<991
B3			11h<	X		140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension	10h<...<11h		X	40-120*	<383	80	301-325	135 [‡]	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11h<...<12h		X	80-180*	<383	200	350-400	135 [‡]	838-1258	220	46 +61/h	441-588	150	<991
B6			12h<	X		140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7	Art. 6, par. 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	56h<...<60h		X	100/h	<383	/	301-330	135 [‡]	209-419	110/h	/	/	150	<991
B8			60h<...<70h		X	100/h	<383	/	330-1580	135 [‡] -1500	838-1258	110/h	/	/	150	<991
B9			70h<	X		100/h	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/h, <1100	/	/	150	<1652

⁷ Selon la directive 2009/5/CE de la Commission modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE: ITG = infraction très grave; IG = infraction grave; IM = infraction grave.

⁸ Hongrie: la catégorisation étant fondée sur des pourcentages, les catégories ne correspondent pas exactement à la catégorisation harmonisée.

⁹ Slovaquie: amendes prévues pour les conducteurs.

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	ITG ⁷	IG ⁷	IM ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B10	Art 6, par.3	Dépassement de la durée de conduite accumulée durant deux semaines consécutives	90h<...<100h			X	/	<383	/	301-350	135 [‡]	209-419	110/h	294-441	150	<991	
B11			100h<...<112h30		X	/	<383	/	350-1700	135 [‡] -1500	838-1258	110/h, <1100	30 pour <92, puis +30/h	294-441	150	<991	
B12			112h30<	X	/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/h, <1100	294-441		150	<1652		
C	Pauses																
C1	Art. 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue	4h30<...<5h			X	20-80 [§]	<383	200	/	135 [‡]	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5h<...<6h		X	60-400 [§]	<383	200	301-1501	135 [‡] -1500	838-1258	110-220	46 +61/30min	441-588	120-250	<991	
C3			6h<	X	120-2000 [§]	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980	588-1470		250-600	<1652		
D	Temps de repos																
D1	Art 8, par.2	Temps de repos journalier inférieur à 11h, insuffisant si réduction non accordée	10h<...<11h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8h30<...<10h		X	50/30min	<383	/	400	135 [‡]	838-1258	110	30 +61/h	441-735	150	<991	
D3			<8h30	X	50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	<8h: 220-1980	588-1470		150	<1652		
D4		Temps de repos journalier inférieur à 9h, insuffisant si réduction accordée	8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D5			7h<...<8h		X	50/30min	<383	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991	
D6			<7h	X	50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980	735-1470		150	<1652		

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	ITG ⁷	IG ⁷	IM ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
D7		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h, insuffisant	3h+8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8			3h+7h<...<8h		X		50/30min	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991
D9			3h+[...<7h]	X			50/30min	<766	/	/	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
D10	Art. 8, par.5	Temps de repos journalier inférieur à 9h, insuffisant en cas de conduite en équipage	8h<...<9h			X	/	/	/	301	135 [‡]	209-838	-	30	/	150	<991
D11			7h<...<8h		X		/	/	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	110	30 + 61/h	/	150	<991
D12			...<7h	X			/	/	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
D13	Art. 8, par.6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h, insuffisant	22h<...<24h			X	100/1h	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110/h	15 pour > 23h, puis +30/h	294-441	150	<991
D14			20h<...<22h		X		100/1h	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D15			...<20h	X			100/1h	<383	/	/	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
D16		Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h, insuffisant si réduction non accordée	42h<...<45h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	209-838	110/h	15 pour > 44h, puis + 30/h	294-441	150	<991
D17			36h<...<42h		X		100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D18			...<36h	X			100/1h	<383	/	1501-4600	<20h: <1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652

*: Selon le temps de repos

§: Selon la pause prise

‡: En cas de poursuites judiciaires, le montant maximal est de 750 euros.

ANNEXE II

Vue d'ensemble de la catégorisation des infractions au règlement (CEE) n° 3821/85 dans les États membres qui ont communiqué des informations complémentaires sur les sanctions appliquées pour ces infractions

N°	Art	TYPE D'INFRACTION	UE ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		<i>Nombre de catégories prévues:</i>	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
F		Installation de l'appareil de contrôle														
F1	3.1	Pas d'appareil de contrôle homologué installé ni utilisé	ITG													
G		Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement														
G1	13	Appareil de contrôle ne fonctionnant pas correctement (par exemple, pas inspecté, calibré et scellé correctement)	ITG													
G2		Appareil de contrôle mal utilisé (pas de carte de conducteur valide, abus volontaire, etc.)	ITG													
G3	14.1	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord	IG													
G4		Modèle non homologué de feuille d'enregistrement	IG													
G5		Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées	IM													
G6	14.2	L'entreprise ne conserve pas les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées	ITG													
G7	14.4	Le conducteur détient plus d'une carte de conducteur en cours de validité	ITG													
G8	14.4	Utilisation d'une carte de conducteur autre que celle du conducteur en cours de validité	ITG													
G9	14.4	Utilisation d'une carte de conducteur défectueuse ou ayant expiré	ITG													
G10	14.5	Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins 365 jours	ITG													
G11	15.1	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles	IM													
G12		Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données illisibles	ITG													
G13		Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours calendrier	SI													
G14	15.2	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/cartes de conducteur	VSI													
G15		Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes	VSI													
G16		Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées	MI													
G17		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données	MI													
G18		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	VSI													
G19		Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise	VSI													
G20		Utilisation d'une mauvaise feuille ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)	VSI													
G21	15.3	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule	SI													
G22		Mauvaise utilisation du dispositif de commutation	VSI													

¹⁰ Selon la directive 2009/5/CE de la Commission modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE: ITG = infraction très grave; IG = infraction grave; IM = infraction grave.

N°	Art	TYPE D'INFRACTION	UE ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
H			Indications à saisir													
H1	15.5	Pas de nom sur la feuille d'enregistrement	VSI													
H2		Pas de prénom sur la feuille d'enregistrement	VSI													
H3		Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille	SI													
H4		Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille	MI													
H5		Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement	MI													
H6		Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement	SI													
H7		Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement	MI													
H8		Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement	MI													
H9	15.5 a	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle	MI													
I			Présentation de documents													
I1	15.7	Refus d'être contrôlé	VSI													
I2	15.7	Incapacité de présenter les informations relatives à la journée en cours	VSI													
I3		Incapacité de présenter les informations relatives aux 28 jours précédents	VSI													
I4		Incapacité de présenter les informations relatives à la carte de conducteur si le conducteur en détient une	VSI													
I5		Incapacité de présenter les informations recueillies manuellement et les sorties imprimées pendant la semaine en cours et les 28 jours précédents	VSI													
I6		Incapacité de présenter la carte de conducteur	VSI													
I7	Incapacité de présenter les sorties imprimées pendant la semaine en cours et les 28 jours précédents	VSI														
J			Fraude													
J1	15.8	Falsification, effacement, destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement ou présentes dans l'appareil de contrôle, sur la carte de conducteur ou sur les sorties imprimées de l'appareil de contrôle	VSI													
J2		Manipulation de l'appareil de contrôle, de la feuille d'enregistrement ou de la carte de conducteur pouvant résulter en une falsification des données et/ou des informations présentes sur les sorties imprimées	VSI													
J3		Présence, à bord du véhicule, d'un dispositif de manipulation pouvant être utilisé pour falsifier les données et/ou les informations présentes sur les sorties imprimées (interrupteur, câble, etc.)	VSI													
K			Panne													
K1	16.1	Pas réparée par un réparateur ou un atelier agréé	VSI													
K2		Pas réparée en cours de route	SI													
L			Saisie manuelle sur les sorties imprimées													
L1	16.2	Le conducteur ne reporte pas toutes les indications relatives aux groupes de temps qui ne sont plus enregistrés durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle	VSI													
L2		Le numéro de la carte de conducteur et/ou du permis de conduire ne figure pas sur la feuille provisoire	VSI													
L3		Pas de signature sur la feuille provisoire	SI													
L4	16.3	Perte ou vol de la carte de conducteur non déclaré officiellement aux autorités compétentes de l'État membre où le fait a eu lieu	VSI													

	Infraction très grave
	Infraction grave
	Infraction mineure

ANNEXE III

Vue d'ensemble des actes juridiques dans les États membres

ÉTAT MEMBRE	ACTES LÉGISLATIFS
Autriche	57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)
Belgique	Arrêté royal du 27 avril 2007, Moniteur Belge du 7 mai 2007
Bulgarie	Chapitre 8 de la loi sur le transport routier
Chypre	Loi de 2007 relative à la surveillance des durées de conduite et de repos des conducteurs de certains véhicules (loi 86(I)/2007)
République tchèque	Article 35 de la loi n° 111/1994 relative au transport routier, telle que modifiée, et loi n° 200/1990 sur les amendes, telle que modifiée
Allemagne	Fahrpersonalgesetz (telle que modifiée le 6.7.2007)
Danemark	Décret contenant des dispositions relatives aux durées de conduite et de repos dans le transport routier, BEK n° 328 du 28.3.2007, loi consolidée n° 1100 du 8.11.2006
Estonie	Modifications de la loi sur les transports adoptée par le Parlement estonien le 20 septembre 2007
Grèce	Loi 3446/2006 sur l'organisation et le fonctionnement des autorités de contrôle de la circulation des véhicules – réformes concernant le transport de voyageurs et autres dispositions (Journal officiel 49/A).
Espagne	Résolution du 19 avril 2007 (BOE du 10-5-2007) et Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres
Finlande	Loi sur la circulation routière et loi sur les véhicules
France	Contraventions: Article R48-0 du code de procédure pénale et le décret n° 86/1130 du 17 octobre modifié Délits: Ordonnance 58/1310 du 23 décembre 1958 modifié
Hongrie	Article 20 de la loi n° 1/1988 telle que modifiée en dernier lieu et article 1 ^{er} du décret gouvernemental 557/2007 (III.31).
Irlande	Communautés européennes (transport routier) (conditions de travail et sécurité routière) règlement de 2008 (JO n° 62 de 2008)

Italie	Code routier et loi 286/2006 du 29.11.2006.
Lituanie	Articles 142 et 1424 du code lituanien des infractions administratives
Luxembourg	Règlement grand-ducal du 23 mars 2007
Lettonie	Code des infractions administratives
Malte	Règlement relatif aux véhicules à moteur (transport de marchandises par la route) (65.19)
Pays-Bas	Règles concernant l'imposition d'amendes au titre de la loi sur le temps de travail et du décret sur le temps de travail des travailleurs du transport routier
Pologne	Loi du 6 septembre 2001 sur le transport routier Loi du 29 juillet 2005 sur le tachygraphe numérique
Portugal	En attente d'adoption
Roumanie	Ordonanta de govern Nr 37/2007
Slovénie	Loi sur le temps de travail et les périodes de repos obligatoire des personnes effectuant des transports routiers et sur l'appareil de contrôle dans les transports routiers
Slovaquie	Loi sur le temps de travail dans les transports
Suède	Ordonnance (2004:865) sur les durées de conduite, les temps de repos, les tachygraphes, etc.
Royaume-Uni	Partie VI de la loi de 1968 sur les transports (telle que modifiée)