

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/694 DE LA COMMISSION**du 2 mai 2022****modifiant le règlement (UE) 2016/403 en ce qui concerne de nouvelles infractions graves aux règles de l'Union pouvant porter préjudice à l'honorabilité des transporteurs par route**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 6, paragraphe 2 bis,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1071/2009 a été modifié par le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, qui a ajouté, à la liste des infractions susceptibles d'aboutir à une perte de l'honorabilité, telle que visée à l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 1071/2009, de nouvelles infractions graves à la législation applicable aux obligations contractuelles, au cabotage et au détachement de travailleurs dans le secteur du transport par route.
- (2) Le règlement (UE) 2020/1055 a également introduit un critère supplémentaire, à savoir l'ajout d'une référence au risque de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers, qui devrait être pris en compte par la Commission pour définir le niveau de gravité des infractions graves.
- (3) Le règlement (UE) 2020/1055 a également modifié le règlement (CE) n° 1071/2009 en ce sens que la Commission devrait tenir compte, pour établir la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme plus graves, du nombre de véhicules affectés aux activités de transport, et non du nombre de conducteurs.
- (4) Le règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ 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. Ces infractions devraient être ajoutées à la liste des infractions graves aux règles de l'Union visées à l'article 6, paragraphe 1, troisième alinéa, point b), du règlement (CE) n° 1071/2009, qui peuvent porter préjudice à l'honorabilité de l'entreprise ou du gestionnaire de transport.
- (5) C'est pourquoi il conviendrait de modifier le règlement (UE) 2016/403 de la Commission ⁽⁴⁾ afin d'y inclure les nouvelles infractions et de tenir compte des nouveaux critères permettant d'en définir le niveau de gravité et la fréquence d'occurrence.
- (6) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité des transports routiers,

⁽¹⁾ JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) no 1071/2009, (CE) no 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route (JO L 249 du 31.7.2020, p. 17).

⁽³⁾ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 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) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2016/403 de la Commission du 18 mars 2016 complétant le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la classification des infractions graves aux règles de l'Union pouvant porter préjudice à l'honorabilité des transporteurs par route, et modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 74 du 19.3.2016, p. 8).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) 2016/403 est modifié comme suit:

- 1) l'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement;
- 2) l'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 2 mai 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

L'annexe I du règlement (UE) 2016/403 est modifiée comme suit:

1) Les paragraphes introductifs et la section 1 sont remplacés par le texte suivant:

«Catégorisation des infractions graves

(visée à l'article 1^{er})

Les tableaux ci-dessous contiennent les catégories et types d'infractions graves aux règles de l'Union dans le domaine du transport routier commercial, classées en trois niveaux de gravité en fonction du risque de décès ou de blessures graves et/ou de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers qu'elles peuvent représenter.

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

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ (1)		
			ILPG	ITG	IG
Équipage					
1.	Article 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs			X
Durées de conduite					
2.	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	10 h ≤ ... < 11 h		X
3.			11 h ≤ ...		X
4.		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h	13 h 30 ≤ ...	X	
5.		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 heures, lorsqu'une extension est autorisée	11 h ≤ ... < 12 h		X
6.			12 h ≤ ...		X
7.			Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 10 h	15 h ≤ ...	X
8.		Article 6, par. 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	60 h ≤ ... < 65 h	
9.	65 h ≤ ... < 70 h				X
10.	Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire		70 h ≤ ...	X	
11.	Article 6, par. 3	Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	100 h ≤ ... < 105 h		X
12.			105 h ≤ ... < 112 h 30		X
13.		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	112 h 30 ≤ ...	X	
Temps de pause					
14.	Article 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de 4 h 30 avant la prise d'une pause	5 h ≤ ... < 6 h		X
15.			6 h ≤ ...		X

Temps de repos						
16.	Article 8, par. 2	Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit n'est pas autorisé	$8\text{ h }30 \leq \dots < 10\text{ h}$			X
17.			$\dots < 8\text{ h }30$		X	
18.		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier est autorisé	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
19.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
20.		Temps de repos journalier scindé inférieur à $3\text{ h} + 9\text{ h}$, insuffisant	$3\text{ h} + [7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}]$			X
21.			$3\text{ h} + [\dots < 7\text{ h}]$		X	
22.	Article 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
23.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
24.	Article 8, par. 6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24 h, insuffisant	$20\text{ h} \leq \dots < 22\text{ h}$			X
25.			$\dots < 20\text{ h}$		X	
26.		Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	$36\text{ h} \leq \dots < 42\text{ h}$			X
27.			$\dots < 36\text{ h}$		X	
28.	Article 8, par. 6	Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
29.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
30.	Article 8, par. 6 bis	Absence de repos compensateur pour deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs			X	
31.	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	
32.	Article 8, par. 8	Absence de prise en charge par l'employeur des frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule				X
Exception constituée par la règle des 12 jours						
33.	Article 8, par. 6 bis	Dépassement de 12 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire normal précédent	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
34.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
35.	Article 8, par. 6 bis, point b) ii)	Temps de repos hebdomadaire pris à la suite de 12 périodes consécutives de 24 heures	$65\text{ h} < \dots \leq 67\text{ h}$			X
36.			$\dots \leq 65\text{ h}$		X	
37.	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	$3\text{ h} < \dots < 4,5\text{ h}$			X
38.			$4,5\text{ h} \leq \dots$		X	
Organisation du travail						
39.	Article 8, paragraphe 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	

40.	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	
41.	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	

(¹) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave.

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

2) La section 2 est remplacée par le texte suivant:

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

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
Installation du tachygraphe					
1.	Article 3, par. 1, 4 et 4 bis et article 22	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué	X		
Utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement					
2.	Article 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X	
3.	Article 27	Détention en tant que titulaire et/ou utilisation par le conducteur de plus d'une seule carte de conducteur		X	
4.		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (<i>assimilée à la conduite sans carte de conducteur</i>)	X		
5.		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (<i>assimilée à la conduite sans carte de conducteur</i>)	X		
6.		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (<i>assimilée à la conduite sans carte de conducteur</i>)	X		
7.	Article 32, par. 1	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement (<i>ex.: tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé</i>)		X	
8.	Article 32, par. 1, et article 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe (<i>ex.: utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.</i>)		X	
9.	Article 32, par. 3	Présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X		

10.		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		
11.	Article 33, par. 2	Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X	
12.		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X	
13.	Article 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X	
14.		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X	
15.	Article 34, par. 1 bis	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	
16.	Article 34, par. 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données illisibles		X	
17.	Article 34, par. 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X	
18.	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
19.	Article 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation		X	

Présentation de documents

20.	Article 34, par. 5, point b) v):	Utilisation incorrecte ou non-utilisation des signes " ferry/train"			X
21.	Article 34, par. 6	Absence des informations requises sur la feuille d'enregistrement		X	
22.	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
23.	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
24.	Article 36	Refus d'être contrôlé		X	
25.	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	
26.	Article 36	Incapacité à présenter une carte de conducteur, si celui-ci est titulaire d'une telle carte		X	

Mauvais fonctionnement					
27.	Article 37, par. 1, et article 22, par. 1	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X	
28.	Article 37, par. 2	Non-report, par le conducteur, de toutes les indications requises relatives aux différentes périodes tant que celles-ci ne sont plus enregistrées pour cause de panne ou de défaillance du tachygraphe		X	

(*) Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) 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).».

3) La section 6 est remplacée par le texte suivant:

«6. **Groupes d'infractions à la directive 92/6/CEE du Conseil (*) (Limites de vitesse)**

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
1.	Articles 2 et 3	Limiteur de vitesse non installé	X		
2.	Article 5	Limiteur de vitesse non conforme aux exigences techniques applicables		X	
3.	Article 5	Limiteur de vitesse non installé par un atelier agréé			X
4.		Présence et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de falsifier les données du limiteur de vitesse, ou présence et/ou utilisation d'un limiteur de vitesse frauduleux	X		

(*) 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 (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27).».

4) La section 10 est remplacée par le texte suivant:

«10. **Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil (*) (Accès au marché du transport international de marchandises par route)**

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
Licence communautaire					
1.	Article 3 et article 8, par. 1	Transport de marchandises sans licence communautaire en cours de validité (licence inexistante, falsifiée, retirée, périmée, etc.)	X		

2.	Article 4	Incapacité de l'entreprise de transport de marchandises ou du conducteur à présenter à l'agent de contrôle une licence communautaire en cours de validité ou une copie certifiée conforme de celle-ci en cours de validité (licence communautaire ou copie certifiée conforme égarée, oubliée, endommagée, etc.)		X	
----	-----------	--	--	---	--

Attestation de conducteur

3.	Article 3 et article 8, par. 1	Transport de marchandises sans attestation de conducteur en cours de validité (attestation de conducteur inexistante, falsifiée, retirée, périmée, etc.)		X	
4.	Article 5	Incapacité du conducteur ou de l'entreprise de transport de marchandises à présenter à l'agent de contrôle une attestation de conducteur en cours de validité, ou une copie certifiée conforme de celle-ci en cours de validité (attestation de conducteur ou copie certifiée conforme égarée, oubliée, endommagée, etc.)			X

Cabotage

5.	Article 8, par. 2	Exécution d'un transport de cabotage non conforme aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil		X	
6.	Article 8, par. 2 bis	Exécution d'un transport de cabotage dans le même État membre dans les 4 jours suivant la fin du dernier transport de cabotage légitime dans cet État membre		X	
7.	Article 8, par. 3 et 4	Incapacité du transporteur de marchandises à présenter une preuve évidente du transport international qui a précédé et / ou de chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite, et/ou de tous les transports effectués alors que le véhicule était présent sur le territoire de l'État membre d'accueil au cours de la période de quatre jours précédant le transport international, et à présenter ces preuves pendant toute la durée du contrôle sur route.		X	

(*) Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).».

5) La section 11 est remplacée par le texte suivant:

«11. **Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil (*) (Accès au marché des services de transport par autocars et autobus)**

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
Licence communautaire					
1.	Article 4	Transport de passagers sans licence communautaire en cours de validité (licence inexistante, falsifiée, retirée, périmée, etc.)	X		

2.	Article 4, par. 3	Incapacité du transporteur ou du conducteur à présenter à l'agent de contrôle une licence communautaire en cours de validité ou une copie certifiée conforme de celle-ci en cours de validité (licence ou copie certifiée conforme égarée, oubliée, endommagée, etc.)		X	
Autorisation concernant des services réguliers					
3.	Articles 5 et 6	Services réguliers sans autorisation en cours de validité (autorisation inexistante, falsifiée, retirée, périmée, utilisée de manière abusive, etc.)		X	
4.	Article 19	Incapacité du conducteur à présenter l'autorisation à l'agent de contrôle (autorisation égarée, perdue, endommagée, etc.)			X
5.	Articles 5 et 6	Non-conformité à l'autorisation délivrée des arrêts mis en place dans le cadre de services réguliers dans un État membre			X
Feuille de route prévue pour les services occasionnels et autres services exemptés d'autorisation					
6.	Article 12	Conduite sans la feuille de route exigée (feuille de route inexistante, falsifiée, ne contenant pas les informations requises, etc.)			X
Règles applicables aux transports de cabotage					
7.	Article 16	Exécution d'un transport de cabotage non conforme aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil		X	
8.	Article 17	Absence à bord du véhicule, ou incapacité à répondre à la demande de présentation formulée par un agent de contrôle agréé, des documents de contrôle pour les transports de cabotage (feuille de route prévue pour les services occasionnels, ou, dans le cas des services réguliers spécialisés, le contrat conclu entre le transporteur et l'organisateur de transport ou une copie certifiée conforme du contrat)		X	

(*) 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, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

6) Les sections 13 et 14 suivantes sont ajoutées:

«13. **Infraction au règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil (*) (Rome I) (Loi applicable aux obligations contractuelles)**

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
1.	Rome I	Violation de la loi applicable aux obligations contractuelles		X	

14. **Groupes d'infractions à la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil (Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier) (**)**

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
1.	Article 1 ^{er} , paragraphe 11, point a)	Non-exhaustivité des informations inscrites dans la déclaration de détachement			X
2.	Article 1 ^{er} , paragraphe 11, point a)	Absence de présentation d'une déclaration de détachement à l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement		X	
3.	Article 1 ^{er} , paragraphe 11, point b)	Déclaration de détachement falsifiée pour les conducteurs		X	
4.	Article 1 ^{er} , paragraphe 11, point b)	Impossibilité pour le conducteur de présenter une déclaration de détachement valide		X	
5.	Article 1 ^{er} , paragraphe 11, point b)	Absence de mise à disposition du conducteur d'une déclaration de détachement valide		X	
6.	Article 1 ^{er} , paragraphe 11, point c)	Absence de présentation des documents demandés aux autorités compétentes de l'État membre d'accueil au plus tard huit semaines à compter de la date de la demande		X	
7.	Article 1 ^{er} , par. 12	Non-respect de l'obligation faite à l'opérateur de tenir à jour les déclarations de détachement dans l'interface publique connectée à l'IMI			X

(*) Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (JO L 177 du 4.7.2008, p. 6).

(**) Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO L 249 du 31.7.2020, p. 49).».

ANNEXE II

«ANNEXE II

Fréquence d'occurrence des infractions graves

1. Les infractions graves (IG) et les infractions très graves (ITG) énumérées à l'annexe I, lorsqu'elles sont répétées, sont considérées comme plus graves par l'autorité compétente de l'État membre d'établissement. Lors du calcul de la fréquence d'occurrence d'infractions répétées, les États membres tiennent compte des éléments suivants:
 - a) gravité de l'infraction (IG ou ITG);
 - b) période (au moins une année glissante à compter de la date d'un contrôle);
 - c) nombre de véhicules affectés aux activités de transport dont le gestionnaire de transport assure la gestion (moyenne annuelle).
 2. Compte tenu du risque que les infractions graves peuvent représenter pour la sécurité routière, la fréquence maximale d'occurrence au-delà de laquelle ces infractions sont considérées comme plus graves est établie comme suit:
3 IG/par véhicule/par an = 1 ITG
3 ITG/par véhicule/par an = ouverture d'une procédure nationale d'appréciation de l'honorabilité
 3. Le nombre d'infractions relevées par véhicule et par an est un chiffre moyen calculé en divisant le nombre total de toutes les infractions du même niveau de gravité (IG ou ITG) par le nombre moyen de véhicules utilisés au cours de l'année. La formule de la fréquence prévoit un seuil maximal pour l'occurrence des infractions graves au-delà duquel elles sont considérées comme plus graves. Les États membres peuvent fixer des seuils plus rigoureux, selon les modalités prévues dans leur procédure administrative nationale d'appréciation de l'honorabilité.»
-