Téléchargé à partir de https://wc2026-fr.preview3.sanmaxprojects.be/fr/reglementation/2023044298~qqirmigirm

Date de publication : 1 août 2023 - **Date de téléchargement** 5 novembre 2026

ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 13 AVRIL 2023 RELATIF AU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER DES VÉHICULES UTILITAIRES IMMATRICULÉS EN BELGIQUE OU À L'ÉTRANGER CONTENU

Contenu

- CHAPITRE 1er. Dispositions introductives et définitions
- CHAPITRE 2. Champ d'application
- CHAPITRE 3. Contrôle
  - Section 1ère. — Compétences
  - Section 2. Sélection des véhicules et exécution du contrôle
  - Section 3. Contrôle technique routier initial et approfondi et du tachygraphe
  - Section 4. Contrôle de l'arrimage du chargement
  - Section 5. Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers
  - Section 6. Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière
- CHAPITRE 4. Coopération entre États membres et avec la Commission européenne
- CHAPITRE 5. Amendes administratives
- CHAPITRE 6. Dispositions abrogatoires et finales
- Annexes
  - Annexe 1re. Liste et méthode de contrôle relative au contrôle technique routier
  - Annexe 2. Liste et méthode de contrôle relative à l'arrimage
  - Annexe 3. Rapport de contrôle technique routier approfondi comportant une liste de points faisant l'objet du contrôle
  - Annexe 4. Amendes administratives applicables aux différentes Infractions aux prescriptions, du Règlement (UE) n° 165/2014, de l'AETR, et du présent arrêté
    - a) Tachygraphe
    - b) Carte de conducteur
    - c) Impression des données enregistrées par le tachygraphe numérique
    - d) Feuilles d'enregistrement

CHAPITRE 1er. — Dispositions introductives et définitions

Article 1er. Le présent arrêté transpose la Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE, telle que modifiée par la directive déléguée (UE) 2021/1716 de la Commission du 29 juin 2021 modifiant la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil au regard des changements apportés aux désignations des catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1° le Ministre : le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions ;

2° le véhicule : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, qui ne circule pas sur des rails ;

3° le véhicule à moteur : tout véhicule sur roues qui se déplace par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à vingt-cinq kilomètre heure ;

4° le véhicule utilitaire : un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles ;

5° la remorque : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur ;

6° la semi-remorque : toute remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement est supportée par le véhicule à moteur ;

7° le chargement : tout bien ou matériel placé dans ou sur un véhicule ou une partie de celui-ci sans y être fixé de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs ;

8° le chargeur : toute personne physique ou morale qui est désignée dans la lettre de voiture ou sur le connaissement comme tel ou, à défaut de désignation, la personne qui charge ou remplit un engin de transport ou place la cargaison sur un engin de transport, qui exécute une action de chargement ou d'empotage ;

9° le conditionneur : la personne qui assure l'emballage de l'unité de charge à transporter ;

10° l'expéditeur : la personne qui prépare un chargement qu'elle présente pour le transport ;

11° l'emballage : la couche de conditionnement entourant la marchandise qui permet d'assurer les diverses opérations logistiques sur le produit dans des conditions optimales ;

12° l'unité de charge : la charge palettisée, emballée, conditionnée ou préparée de telle sorte qu'elle puisse être manutentionnée, transportée et arrimée selon la législation en vigueur ;

13° le véhicule immatriculé dans un État membre : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre de l'Union européenne, en abrégé UE ou de l'Espace économique européen, en abrégé EEE ;

14° le véhicule immatriculé dans un État partie à la Convention sur la circulation routière : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un Etat partie à la Convention sur la circulation routière et ses annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968 ;

15° l'entreprise : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du 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 ;

16° le contrôle technique : le contrôle au sens de l'article 3, 9), de la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ;
compétentes ou sous leur surveillance directe ;

18° le certificat de contrôle technique : le certificat de visite tel que défini à l'article 1er, § 2, 20°, du règlement technique ou tout document équivalent délivré par l'autorité compétente d'un Etat membre ou d'un Etat partie à la Convention sur la circulation routière, et contenant les résultats du contrôle technique du véhicule utilitaire ;

19° l'autorité compétente : l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre ou non membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et la réalisation des contrôles techniques routiers ;

20° l'agent qualifié : l'agents tel que visé à l'article 14 du décret du 4 avril 2019 ;

21° l'inspecteur du contrôle technique : toute personne visée à l'article 14 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ;

22° l'arrêté royal du 23 décembre 1994 : l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ;

23° les défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier ;

24° l'unité de contrôle mobile : un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs du contrôle technique ;

25° l'installation de contrôle routier désignée : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ;

26° le décret du 4 avril 2019 : le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière ;

27° la Convention sur la circulation routière : la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968, et l'Accord européen, et Annexe, complétant cette Convention, faites à Genève le 1er mai 1971 ;

28° la Directive 2014/47/UE du 3 avril 2014 : la Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE, telle que modifiée par la directive déléguée (UE) 2021/1716 de la Commission du 29 juin 2021 modifiant la Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil au regard des changements apportés aux désignations des catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type ;

29° le point de contact : le point de contact désigné en vertu de l'article 17 de la Directive 2014/47/UE du 3 avril 2014 ;

30° le règlement technique : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité ;

31° le dispositif de retenue : l'élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule utilitaire ;

32° le dispositif de verrouillage intégré : le système conçu et utilisé afin de fixer un chargement en liant les points de fixation du chargement avec les points d'ancrage du véhicule utilitaire et de le verrouiller ;

33° le point d'ancrage : la partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule utilitaire ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé ;

34° le système de sûreté du chargement : l'équipement utilisé ou combinaison d'équipements utilisée pour fixer ou retenir un chargement, y compris les dispositifs de retenue du chargement ainsi que toutes les parties qui les composent ;

35° le transporteur : la personne qui effectue le transport de marchandises pour son propre compte ou pour le compte de tiers ;

36° le règlement 165/2014 : le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ;

37° le tachygraphe ou appareil de contrôle : le tachygraphe ou appareil de contrôle au sens de l'article 2, § 2, a), du règlement (UE) n° 165/2014 ;

38° la carte de conducteur : la carte de conducteur au sens de l'article 2, § 2, f), du règlement (UE) n° 165/2014 ;

39° la feuille d'enregistrement : la feuille d'enregistrement au sens de l'article 2, § 2, e), du règlement (UE) n° 165/2014 ;

40° l'A.E.T.R. : l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.), signé à Genève le 1er juillet 1970.

CHAPITRE 2. — Champ d'application

Art. 3. Les contrôles techniques routiers, visés par le présent arrêté concernent les véhicules utilitaires qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge, d'un État membre, ou d'un État partie à la Convention sur la circulation routière, qui relèvent des catégories suivantes et y assimilées :

1° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et qui comportent, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises, catégories M 2 et M 3 ;

2° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises des catégories N 2 et N 3 ;

3° les remorques conçues et construites essentiellement pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, qui ont une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes des catégories O 3 et O 4 ;

4° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises des catégories N 1 ;

5° les tracteurs agricoles ou forestiers de catégorie Tb ainsi que les remorques agricoles ou forestières de catégorie Rb ;

6° les tracteurs agricoles ou forestiers qui appartiennent aux véhicules lents dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg à l'exception de ceux qui sont exclusivement destinés à l'emploi professionnel ou privé dans l'exploitation agricole, horticole, sylvicole ou piscicole.

Pour les véhicules visés aux 1° à 3°, le nombre total de contrôles techniques routiers à effectuer s'établit en proportion du nombre de véhicules immatriculés en Région wallonne.

CHAPITRE 3. — Contrôle

Section 1ère. — Compétences

Art. 4. § 1er. Les agents qualifiés, exécutent, en collaboration avec les inspecteurs du contrôle technique, des contrôles techniques routiers.

Le contrôle technique approfondi visé à l'article 10 est réalisé par un inspecteur du contrôle technique.

Les agents qualifiés sont également chargés des contrôles des tachygraphes, installés et utilisés sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises auxquels s'applique le règlement (CE) n° 561/2006.

§ 2. Sans préjudice de l'article 15 du décret du 4 avril 2019, les agents qualifiés peuvent :

1° demander au conducteur du véhicule utilitaire, la présentation du certificat de contrôle technique ou document équivalent, visée à l'article 4, alinéa 2, du décret du 4 avril 2019 ;

2° interdire la circulation du véhicule utilitaire, lorsqu'ils constatent soit :

a) que l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire est non conforme aux dispositions du présent arrêté ou inexistant, ou ;

b) que le véhicule utilitaire circule sans être couvert par un certificat de contrôle technique valable, ou par un document y assimilé ;

c) que le véhicule est classé dans la catégorie majeure ou critique conformément à l'article 11ou que l'arrimage soit classé en catégorie de défaillance majeure ou critique ;

d) que le véhicule circule non équipé d'un tachygraphe ou d'un appareil de contrôle au sens de l'article 2, § 2, a), du règlement (UE) n° 165/2014, alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation du tachygraphe ;

e) que le véhicule circule équipé d'un tachygraphe non conforme aux obligations et prescriptions prévues par le règlement (UE) n° 165/2014, l'A.E.T.R., ou par le présent arrêté.

3° ordonner au conducteur du véhicule de conduire le véhicule utilitaire vers un endroit qu'ils indiquent en vue d'éviter tout danger pour la sécurité publique.

Les mesures visées à l'alinéa 1er, 2° et 3°, restent de vigueur jusqu'au moment où l'infraction cesse d'exister.

Section 2. — Sélection des véhicules et exécution du contrôle

Art. 5. Les agents qualifiés et les inspecteurs du contrôle technique sélectionnent le véhicule et procèdent au contrôle indépendamment :

1° de la nationalité du conducteur ;

2° du pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Art. 6. Les contrôles techniques routiers sont exécutés en tenant compte de la nécessité de limiter au minimum les frais et le retard des conducteurs et des entreprises.

Art. 7. L'appareillage et les engins de contrôle utilisés lors du contrôle satisfont aux prescriptions de construction et aux conditions fixées par le ministre ou son délégué.

Ils sont vérifiés au moins une fois par an par une institution de contrôle désignée par le Ministre ou son délégué.

Section 3. — Contrôle technique routier initial et approfondi et du tachygraphe

Art. 8. Les véhicules sélectionnés font l'objet d'un contrôle technique routier initial tel que visé à l'article 9.

En fonction du résultat du contrôle initial et du type de défaillance constatée, l'agent qualifié décide s'il est nécessaire que le véhicule utilitaire ou sa remorque, soit soumis à un contrôle technique routier approfondi, conformément à l'article 10.

Art. 9. § 1er. Le contrôle technique routier initial porte sur :

1° la vérification que le véhicule est couvert par un certificat de contrôle technique valable ou un document équivalent et, le cas échéant, par un rapport de contrôle technique routier, conservé à bord ;

2° l'évaluation visuelle de l'état technique du véhicule ;

3° la vérification que le véhicule est équipé d'un limiteur de vitesse sauf s'il relève d'une catégorie de véhicule définie à l'article 3 qui ne nécessite pas de limiteur de vitesse ;

4° l'évaluation de conformité et d'efficacité du limiteur de vitesse, sauf s'il relève d'une catégorie de véhicule qui n'en nécessite pas, ou la vérification que la vitesse du véhicule utilitaire est limitée à la valeur prescrite;

5° la vérification de conformité de l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur.

Concernant le 1°, si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, il est vérifié si elles ont ou non été corrigées.

§ 2. Le contrôle routier initial peut comporter :

1° la vérification de l'existence de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire ;

2° l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire, conformément à l'article 12 ;

3° les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée.

Concernant le 3°, ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule utilitaire à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délais conformément à l'article 20.

Art. 9/1. Le contrôle du tachygraphe porte sur :

1° la vérification de l'installation, de l'utilisation et de la conformité des tachygraphes aux obligations et aux prescriptions prévues par le règlement (UE) n° 165/2014, l'A.E.T.R., et par le présent arrêté ;

2° la vérification de la carte de conducteur, des impressions des données enregistrées et des feuilles d'enregistrement ainsi que de leurs conformités aux obligations et aux prescriptions prévues par le règlement (UE) n° 165/2014, l'A.E.T.R., et par le présent arrêté.

Art. 9/2. § 1er. Le conducteur :

1° n'utilise pas le véhicule si celui-ci n'est pas équipé d'un tachygraphe conforme aux prescriptions du règlement (UE) 165/2014 et de l'A.E.T.R., sauf si le véhicule est dispensé de l'utilisation du tachygraphe ;

2° dès le moment où il prend en charge le véhicule, s'assure d'être muni d'une carte de conducteur valable, conformément aux prescriptions du règlement 165/2014 et de l'annexe de l'A.E.T.R., sauf lorsque le véhicule est dispensé de l'utilisation du tachygraphe ;

3° s'assure d'introduire et de retirer la carte de conducteur du tachygraphe conformément aux dispositions du règlement 165/2014 et de l'annexe de l'A.E.T.R., sauf lorsque le véhicule est dispensé de l'utilisation du tachygraphe ;

4° utilise les feuilles d'enregistrement conformément aux prescriptions du règlement 165/2014 et de l'annexe de l'A.E.T.R., sauf lorsque le véhicule est dispensé de l'utilisation du tachygraphe.

§ 2. Le transporteur :

1° fournit un véhicule équipé d'un tachygraphe conforme aux prescriptions du règlement (UE) 165/2014, de l'A.E.T.R., sauf lorsque le véhicule est dispensé de l'utilisation du tachygraphe ;

2° s'assure que ses conducteurs soient dûment formés et aient reçu les instructions appropriées en ce qui concerne le bon fonctionnement des tachygraphes, sauf lorsque le véhicule est dispensé de l'utilisation du tachygraphe ;

3° procède à des contrôles réguliers pour s'assurer que ses conducteurs utilisent correctement les tachygraphes ;

4° ne prend aucune disposition susceptible d'encourager directement ou indirectement ses conducteurs à faire une utilisation abusive ou non conforme des tachygraphes.

Art. 10. § 1er. Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe 1re, , et, le cas échéant sur les points énumérés à l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière, jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, :

1° de la sécurité des freins ;

2° de la sécurité des pneumatiques ;

3° de la sécurité des roues ;

4° de la sécurité du châssis ;

5° des nuisances telles que visées l'annexe 1re, 3, 8.

Le contrôle visé à l'alinéa 1er est effectué selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points, mentionnées à l'annexe 1re .

Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe 1re a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas vérifié, sauf si :

1° une défaillance manifeste constatée le justifie ;

2° l'état général du véhicule fait supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui sont d'application.

§ 2. Le contrôles technique routier approfondi s'effectue soit :

1° à l'aide d'une unité de contrôle mobile ;

2° dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre ;

3° auprès d'un organisme de contrôle technique agréé en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Dans les cas visés au 2° et 3°, le contrôle approfondi est effectué dans les plus brefs délais dans l'une des installations ou l'un des centres disponibles les plus proches.

Lorsque le contrôle routier approfondi est effectué en station de contrôle d'un organisme visé au 3°, le tarif de la redevance applicable est celui déterminé en vertu du règlement technique.

En cas de refus de paiement de la redevance, le véhicule contrôlé peut être retenu et saisi jusqu'à son paiement selon la procédure décrite à l'article 34, § 3, du décret du 4 avril 2019.

§ 3. Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées visées au paragraphe 2, 1° et 2°, comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule utilitaire comme exigé.

Adéfaut pour les unités ou installations désignées de présenter les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou une installation de contrôle désignée où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Art. 11. Pour chaque point à contrôler, l'annexe 1re présente une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité.

Les défaillances constatées sont classées dans l'une des catégories suivantes :

1° défaillances mineures qui n'ont aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou qui n'a pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;

2° défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou

de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;

3° défaillances critiques qui constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou qui ont une incidence sur l'environnement.

Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories de défaillances est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave.

Un véhicule qui présente plusieurs défaillances sur les mêmes aspects à contrôler repris au point 1 de l'annexe 1re peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Section 4. — Contrôle de l'arrimage du chargement

Art. 12. § 1er. Pour les véhicules visés à l'article 3, 2° à 6°, utilisés dans le cadre d'un transport de marchandises, l'arrimage du chargement peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe 2, et à l'article 30 de la Convention sur la circulation routière.

L'agent qualifié vérifie que le chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité routière et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

§ 2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, en abrégé ADR, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage, est effectué conformément aux conditions fixées à l'article 13 et selon les règles des articles 14 à 17.

Art. 13. § 1er. Le conducteur :

1° exerce un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrières de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés ;

2° s'assure que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule ;

3° s'assure que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule ;

4° n'utilise pas son véhicule si le système d'arrimage des charges transportées dans ou sur le véhicule n'est pas conforme aux conditions de l'article 15.

§ 2. Le transporteur :

1° fournit un véhicule approprié à la charge qui lui est confiée ;

2° met à disposition sur le lieu de chargement un véhicule propre et exempt de dommages structurels ;

3° fixe le conteneur au châssis ;

4° arrime la charge conformément au présent article.

Le transporteur met toutes les informations du chargeur visées au paragraphe 4, 4°, à la disposition des agents qualifiés et des personnes autorisées dans le cadre d'une inspection ou d'un contrôle technique routier.

§ 3. Le conditionneur :

1° décrit les marchandises et leur emballage ou leur unité de charge ;

2° s'il y a un risque que les marchandises soient endommagées par des sangles, décrit une méthode alternative pour les arrimer ;

3° conditionne selon les normes en vigueur ;

Concernant le 2°, si cette méthode alternative impose des exigences spécifiques au véhicule utilisé, celles-ci sont mentionnées.

§ 4. Le chargeur :

1° répartit la charge sur le plancher de chargement ;

2° permet un arrimage conforme ;

3° contrôle la conformité de l'arrimage avant le départ du véhicule ;

4° communique, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur

estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Les informations visées au 4° sont communiquées à la demande d'un agent qualifié lors d'un contrôle technique routier et comportent au minimum :

1° la nature de l'unité de charge ;

2° la masse du chargement, la masse des conteneurs ou des caisses mobiles et la masse de chaque unité de charge ;

3° la position du centre de gravité de chaque unité de charge si celle-ci ne se situe pas au milieu ;

4° les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;

5° les restrictions en ce qui concerne l'empilement et l'orientation à respecter durant le transport ;

6° le coefficient de frottement des marchandises par rapport à leur plan de chargement pour autant que celui-ci ne soit pas connu dans l'annexe B de la norme européenne 12195 ou l'annexe des normes IMO/UNECE/ILO (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) ;

7° toutes les informations complémentaires requises pour un arrimage correct.

§ 5. L'expéditeur, le donneur d'ordre expéditeur, soit toute personne physique ou morale qui commande le transport, prépare et ordonne le chargement des marchandises au transporteur , le commissionnaire de transport ou le commissionnaire expéditeur fournit tous les documents requis, et au moins :

1° une description des marchandises ;

2° la masse du chargement total, du conteneur ou de la caisse mobile et de chaque unité de charge ;

3° toutes les informations indispensables à un conditionnement correct ;

4° la notification au conditionneur ou au transporteur des paramètres de transport particuliers pour les emballages individuels.

Art. 14. Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement ou le chargeur l'enveloppent de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

Art. 15. § 1er. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations ou décélérations du véhicule :

1° dans la direction du déplacement du véhicule, 0,8 fois le poids du chargement ;

2° dans la direction latérale, 0,5 fois le poids du chargement ;

3° dans le sens inverse de la direction du véhicule, 0,5 fois le poids du chargement.

L'arrimage empêche le mouvement du chargement dans chacune des directions. La position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut pas varier et les charges arrimées ne peuvent pas sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

Même pour les charges pour lesquelles il n'y a pas de risque de mouvement, des mesures telles que le blocage ou l'arrimage sont prises de façon à éviter qu'elles soient sensiblement déplacées en raison des vibrations verticales qui peuvent réduire la force de frottement entre la charge et la plateforme de chargement. Un chargement entouré, fixé ou retenu, conformément aux prescriptions déterminées par le ministre signifie que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du présent paragraphe.

§ 2. Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au paragraphe 1er , la force de pression exercée sur cet élément ne peut pas dépasser la charge nominale maximale de celui-ci, soit la charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté du chargement dans des conditions d'utilisation normales.

Art. 16. § 1er. Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement :

1° fonctionnent correctement ;

2° sont adaptés à l'usage qui en est fait ;

3° ne peuvent pas présenter de noeuds, d'éléments endommagés ou affaiblis qui peuvent affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;

4° ne peuvent pas présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;

5° sont conformes aux normes de produits européennes ou internationales visées à l'article 17.

§ 2. Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur le véhicule est adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

§ 3. Pour la fixation de la charge, une ou plusieurs méthodes de sécurisation suivantes sont utilisées :

1° le blocage ;

2° le verrouillage, soit local, soit général ;

3° l'arrimage direct ;

4° l'arrimage couvrant.

§ 4. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement est lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse pas être déverrouillé ou détaché.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur le véhicule :

1° est conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé ;

2° est utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes ou internationales en vigueur.

Art. 17. La sécurisation et les moyens de sécurisation sont conformes à la version la plus récente des normes suivantes et arborent leur référence :

Norme	Objet
EN 12195-1	Calcul des tensions d'arrimage
EN 12640	Points d'arrimage
EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
EN 283	Caisses mobiles
EN 12641	Bâches
EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
EUMOS 40509	Emballage de transport

Les marchandises transportées en vrac sont, en fonction de leur nature, recouverts d'une bâche ou d'un filet sauf si le chargement n'est pas de nature à produire de la poussière ou des résidus sur la voie publique.

Art. 18. Les procédures de suivi visées à l'article 20 s'appliquent en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

Section 5. — Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers

Art. 19. § 1er. Lors de chaque contrôle technique routier initial , les informations suivantes sont collectées :

1° le pays d'immatriculation du véhicule ;

2° la catégorie du véhicule ;

3° le résultat du contrôle technique routier initial.

§ 2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur du contrôle technique rédige un rapport conformément au modèle repris à l'annexe 3.

Il remet une copie du rapport de contrôle au conducteur.

L'inspecteur du contrôle technique communique à l'agent qualifié les résultats des contrôles techniques routiers approfondis. L'agent qualifié conserve ces informations pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

§ 3. Le certificat du dernier contrôle technique périodique et le rapport visé au paragraphe 2 sont conservés à bord du véhicule

Section 6. — Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière

Art. 20. § 1er. Sans préjudice de l'article 21, le véhicule qui présente une défaillance majeure ou critique détectée lors du contrôle est interdit de circuler sur la voie publique tant que la défaillance n'est pas corrigée.

§ 2. Si le véhicule visé au paragraphe 1er est immatriculé en Belgique, l'agent qualifié peut décider qu'il soit soumis à un contrôle technique complet dans un délai donné.

Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne, l'agent qualifié peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire des points de contact, à prendre des mesures de suivi appropriées telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique du véhicule.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne, l'agent qualifié en informe, si possible, l'autorité compétente de ce pays.

Art. 21. § 1er. Lorsqu'une défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule est restreinte ou interdite par le retrait des documents de bord, des clés de contact ou par la pose de sabots ou de chaines, tant que cette défaillance n'est pas corrigée.

L'agent qualifié peut autoriser la conduite du véhicule jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition :

1° qu'il soit remédié aux défaillances techniques concernées pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation ;

2°qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

L'agent qualifié peut décider d'accompagner le véhicule jusqu'à l'atelier de réparation.

§ 2. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'agent qualifié décide des conditions et du délai raisonnable pour la correction de la défaillance.

§ 3. Si le véhicule ne peut pas être suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation, il peut être transporté à un endroit disponible où il peut être réparé.

CHAPITRE 4. — Coopération entre États membres et avec la Commission européenne

Art. 22. § 1er. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle.

Cette notification contient les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe 3.

§ 2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées en dehors du Royaume sur un véhicule immatriculé en Belgique et que le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé demande de prendre des mesures de suivi appropriées, le véhicule peut être soumis à un contrôle technique en Belgique.

Sous réserve de ce qui est déterminé ci-après, dans le cas visé à l'alinéa 1er, les règles relatives aux contrôles visés à l'article 23sexies, § 1er, du règlement technique sont applicables.

En cas de non-présentation du véhicule dans le délai fixé, celui-ci n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable.

Les agents qualifiés ou les agents de la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service public deWallonie Mobilité et Infrastructures évaluent chaque requête transmise par une instance étrangère et la transmet, si nécessaire, à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Le point de contact informe le point de contact de l'État membre de l'Union européenne qui a constaté les défauts des mesures prises.

Lorsqu'une requête est transmise à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994, les agents visés à l'alinéa 4 convoquent le titulaire du véhicule pour un contrôle complet du véhicule dans les quinze jours, à compter de la réception de la convocation.

L'organisme agréé communique le résultat de ce contrôle à la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service public Mobilité et Infrastructures ainsi qu'aux agents qualifiés.

Art. 23. Les agents qualifiés prennent les dispositions nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec d'autres États membres, au moins une fois par an, des activités de contrôle technique concertées.

Art. 24. Tous les deux ans, avant le 31 mars, les agents qualifiés communiquent par voie électronique au point de contact, les données recueillies relatives aux véhicules contrôlés sur les deux années précédentes en vue de leur transmission à la Commission.

Les données reprennent les renseignements suivants :

1° le nombre de véhicules contrôlés ;

2° la catégorie des véhicules contrôlés ;

3° le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé ;

4° pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défaillants, conformément à l'annexe 3, point 10.

CHAPITRE 5. — Amendes administratives

Art. 25. L'amende administrative s'élève à :

1° 75 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme mineure à l'annexe 1re ou le cas échéant, à l'annexe 2 ;

b) lorsque le conducteur ne peut pas produire un certificat de contrôle technique valable, mais son existence a été prouvée immédiatement ;

c) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis moins de quinze jours ;

2° 350 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme majeure à l'annexe 1re ou à l'annexe 2 ;

b) sans préjudice de 1°, c, lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis deux mois ou moins de deux mois ;

3° 1.000 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme critique à l'annexe 1re ou à l'annexe 2 ;

b) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis plus de deux mois ;

c) lorsque le système d'arrimage du chargement existant est manifestement non conforme aux exigences visées à l'article 15 ;

4° 3.000 euros lorsque l'arrimage est inexistant ;

5° 5.000 euros :

a) lorsque le certificat de contrôle technique présenté est faux, a été falsifié ou détruit ou les données y mentionnées ont été falsifiées ou détruites ;

b) si le véhicule immatriculé ou mis en circulation n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse alors qu'il n'en est pas dispensé, manifestement inopérant, non conforme aux exigences ou si la vitesse du véhicule n'est pas limitée à la valeur prescrite ;

c) lorsque l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est trafiqué ;

6° 6.500 euros lorsque le conducteur refuse le contrôle du véhicule.

Par dérogation à l'alinéa 1er, 3°, a), les défaillances énumérées aux points 7.9, a), c), et f), de l'annexe 1re, et les infractions aux prescriptions du règlement (UE) n° 165/2014, et de l'A.E.T.R., ainsi que les montants des amendes administratives y afférents, sont fixés à l'annexe 4.

Les infractions visées à l'alinéa 2, sont imputées aux intervenants en fonction de leurs obligations visées à l'article 9/2.

Art. 26. Les infractions aux règles d'arrimage sont imputées aux intervenants au regard de leurs obligations visées aux articles 12 à 17.

Art. 27. Les articles 3 à 8, § 1er, 9 à 13, 16 à 17, 27 à 29 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents s'appliquent au présent arrêté.

CHAPITRE 6. — Dispositions abrogatoires et finales

Art. 28. L'arrêté royal du 1er septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule utilitaire de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité est abrogé.

Art. 29. L'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger est abrogé.

Art. 30. Dans l'article 30 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

> « Le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière entre en vigueur le 30 avril 2023 à l'exception des articles, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44, § 1er, alinéa 1er, 1° à 8°, 10° à 14° et 16°, et 52 qui entrent en vigueur le 1er mars 2024 ».

Art. 31. Le présent arrêté entre en vigueur le 30 avril 2023.

Art. 32. Le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Annexes

Annexe 1re. Liste et méthode de contrôle relative au contrôle technique routier

PDF

Annexe 2. Liste et méthode de contrôle relative à l'arrimage

PDF

Annexe 3. Rapport de contrôle technique routier approfondi comportant une liste de points faisant l'objet du contrôle

PDF

Annexe 4. Amendes administratives applicables aux différentes Infractions aux prescriptions, du Règlement (UE) n° 165/2014, de l'AETR, et du présent arrêté

a) Tachygraphe

	Infraction	Réglementation	Somme à percevoir (EUR)
	Installation et construction du tachygraphe		
1.	Le véhicule n'est pas équipé d'un tachygraphe alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation du tachygraphe.	Règl. (UE) n° 165/2014 (1), art. 3 ; AETR, art. 2 et 10.	2.640
2.	Le véhicule est équipé d'un tachygraphe analogique alors qu'il doit être équipé d'un tachygraphe numérique.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 3, paragraphe 4 ; AETR (2), art. 13, paragraphe 1.	1.320

3.	Le tachygraphe dans le véhicule n'est pas conforme aux obligations et prescriptions prévues dans la réglementation concernant laconstruction, l'installation, le fonctionnement ou la réparation, parexemple : • installation ou réparation par un installateur ou un atelier non agréé ; • scellés absents ou incorrects ; • plaquette d'installation non valable ou absente ; • réparation non conforme aux prescriptions ; • le tachygraphe est tombé en panne ou fonctionne mal ; • le tachygraphe n'a pas été étalonné.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 1, 11, 22, 23 et 24 ; AETR, art. 10 et art.9 de l'annexe.	1.320
4.	Les données sur la plaquette d'installation ne correspondent pas aux données réelles.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 1, 21, 22, et 23 ; AETR, art. 10.	1.320
	Utilisation du tachygraphe		
5.	Le tachygraphe dans le véhicule n'est pas utilisé alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation du tachygraphe.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 3 ; AETR, art. 2 et 10.	2.640
6.	Les dispositifs de commutation ne sont pas actionnés ou sont utilisés incorrectement.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 5 ; AETR, art. 12, paragraphe 3 de l'annexe.	550
7.	Le code du pays n'a pas été introduit dans le tachygraphe numérique.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphes 5 et 7 ; AETR, art. 12, paragraphe 5 et 5bis de l'annexe.	550
8.	Le conducteur n'a pas introduit manuellement les groupes de temps lorsqu'il s'est éloigné du véhicule et ne peut pas fournir d'attestation d'activités.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 3 ; AETR, art. 12, paragraphe 2 de l'annexe.	1.320
9.	En cas de conduite en équipage : • L'enregistrement a été effectué sur la mauvaise feuille d'enregistrement (tachygraphe analogique) ; • Les cartes de conducteur n'ont pas été insérées dans l'ouverture correcte du tachygraphe (tachygraphe numérique).	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 4 ; AETR, art. 12, paragraphe 2 de l'annexe.	1.320
	Fraude		
10.	Le tachygraphe a été manipulé frauduleusement pour empêcher un enregistrement correct : les données ont été modifiées ou effacées, les données enregistrées sont inaccessibles ou ont été détruites, un dispositif a été installé dans l'intention de commettre les infractions précitées.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphes 3 ; AETR, art. 12, paragraphe 8 de l'annexe.	5.280
11.	Le conducteur refuse de faire contrôler le tachygraphe.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 36 et 38 ; AETR, art. 12, paragraphe 7 de l'annexe.	5.280

b) Carte de conducteur

	Infraction	Réglementation	Somme à percevoir (EUR)
	Validité		
1.	La carte de conducteur n'est pas valable parce que sa durée de validité a expiré (*).	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 26 et 27 ; AETR, art. 11, paragraphe 4 et 12, paragraphe 2 de l'annexe.	1.320

2.	La carte de conducteur n'est pas valable parce qu'elle est défectueuse ou endommagée et que la constatation de cette infraction est faite plus de 15 jours calendrier (ou plus tard s'il le faut pour permettre auvéhicule de regagner le siège de l'entreprise) après l'apparition dudéfaut ou de la détérioration.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 27 et 29 ; AETR, art. 13, paragraphe 3 del'annexe.	1.320
3.	Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne peut pas produire la carte parce qu'elle a été perdue ou volée alors que la constatation de l'infraction a lieu plus de 15 jours (ou plus tard s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise) calendrier après la perte ou le vol.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 29 ; AETR, art. 13, paragraphe 3 de l'annexe ;	1.320
4.	Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne peut produire ni la carte, ni une preuve de déclaration de perte ou de vol.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 29 ; AETR, art. 13, paragraphe 3 de l'annexe.	2.640
5.	Le conducteur n'est pas titulaire d'une carte de conducteur alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation du tachygraphe (*).	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 3, 32, 33 et 34 ; AETR, art. 2 et 10.	2.640
	Utilisation		
6.	La carte de conducteur n'a pas été introduite dans le tachygraphe alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation du tachygraphe (*).	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 ; AETR, art. 12, paragraphe 2 de l'annexe ;	2.640
7.	La carte de conducteur a été retirée sans raison valable du tachygraphe avant la fin de la journée de travail alors que le véhicule était utilisé (*).	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 ; AETR, art. 12, paragraphe 2 de l'annexe.	1.320
8.	La carte de conducteur a été retirée sans raison valable du tachygraphe avant la fin de la journée de travail alors que le véhicule n'était pas en mouvement (*).	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 ; AETR, art. 12, paragraphe 2 de l'annexe.	110
	Fraude		
9.	Le conducteur a utilisé frauduleusement la carte de conducteur, par exemple : • en utilisant ou en possédant une carte dont une autre personne est titulaire ; • en utilisant alternativement deux ou plusieurs cartes attribuées à différents conducteurs, qu'il en soit ou non le titulaire ; • en utilisant une carte déclarée volée ou perdue ; • en utilisant alternativement plusieurs cartes dont il est titulaire ; • en utilisant une carte falsifiée ou fausse ou une carte dont les données enregistrées ont été rendues inaccessibles ou ont été détruites.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 27, 29, 32, 33, 34, 35, 36 et 37 ; AETR, art. 11, paragraphe 4 et art. 12, paragraphe 8 de l'annexe.	5.280
10.	Le conducteur refuse de présenter la carte de conducteur pour contrôle.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 36 et 38 ; AETR, art. 12, paragraphe 7 de l'annexe.	5.280

(*) Les infractions ne s'appliquent que si, au moment du contrôle, le conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique.

c) Impression des données enregistrées par le tachygraphe numérique

	Infraction	Réglementation	Somme à percevoir (EUR)
	Général		

1.	En cas d'endommagement ou de mauvais fonctionnement de la cartede conducteur ou si le conducteur n'est pas en possession de celle-ci (àla suite de vol ou de perte), le conducteur ne peut présenter aucune impression des données enregistrées par le tachygraphe numérique et/ou le conducteur a négligé de mentionner sur l'impression présentée, les informations non-enregistrées par le tachygraphe, son nom et le numéro de son permis de conduire ou de carte de conducteur (lorsque l'identification du conducteur est impossible).	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 29 et 35 ; AETR, art. 13, paragraphes 2 et 3.	1.320
2.	Les données imprimées par le tachygraphe numérique sont devenues illisibles par négligence ou manque de soin de la part du conducteur.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 29 et 35 ; AETR, art. 13, paragraphes 2 et 3.	1.320
3.	Il n'y a pas assez de papier afin de faire les impressions des données pour la période de contrôle du jour en cours et des 28 jours précédents.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 33, paragraphe 1 ; AETR, art. 11, paragraphe 1 ;	55
	Fraude		
4.	Les données imprimées par le tachygraphe numérique sont falsifiées, effacées ou détruites.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 32, paragraphe 3 ; AETR, art. 12, paragraphe 8 de l'annexe.	5.280
5.	Le conducteur refuse de présenter pour contrôle l'impression des données enregistrées par le tachygraphe numérique.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 36 ; AETR, art. 12, paragraphe 7 de l'annexe.	5.280

d) Feuilles d'enregistrement

	Infraction	Réglementation	Somme à percevoir (EUR)
	Présentation des feuilles d'enregistrement		
1.	Le conducteur est dans l'impossibilité de produire une ou plusieurs feuilles d'enregistrement (ou feuilles ad hoc) pour contrôle.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 et art. 36, paragraphes 1 et 2 ; AETR, art. 12, paragraphes 1 et 7 de l'annexe.	1.320
	Utilisation		
2.	Une ou plusieurs feuilles d'enregistrement utilisées ne sont pas conformes au modèle prescrit et/ou ne sont pas appropriées pour être utilisées dans le tachygraphe installé dans le véhicule, de sorte qu'aucune donnée pertinente n'est enregistrée.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 ; AETR, art. 11, paragraphe 1.	2.640
3.	Une ou plusieurs feuilles d'enregistrement sont illisibles et/ou incontrôlables parce qu'elles sont souillées et/ou endommagées et ne sont pas accompagnées de la feuille de réserve.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 2 ; AETR, art. 12, paragraphe 1.	2.640
4.	Une ou plusieurs feuilles d'enregistrement ont été retirées sans raison valable avant la fin de la journée de travail, du tachygraphe et/ou celui-ci a été ouvert avant al fin de la journée de travail (à l'exception du cas d5).	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 ; AETR, art. 12, paragraphe 2.	2.640
5.	Une ou plusieurs feuilles d'enregistrement ont été retirées sans raison valable avant la fin de la journée de travail, du tachygraphe et/ou celui-ci a été ouvert avant la fin de la journée de travail, mais le contrôle de temps de conduite et de repos reste possible.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 ; AETR, art. 12, paragraphe 2.	110
6.	Le conducteur ne veille pas à la stricte application de la réglementation.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 32, paragraphe 1 ; AETR, art. 10 de l'annexe.	110
7.	Le conducteur a utilisé plus d'une feuille d'enregistrement par journée de travail, à moins que ce soit nécessaire en cas de changement de véhicule afin de garantir que la feuille d'enregistrement est conforme au modèle prescrit et est appropriée pour être utilisée dans le tachygraphe installé dans le véhicule.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 ; AETR, art. 12, paragraphe 2 de l'annexe.	1.320

8.	Le conducteur a laissé une ou plusieurs feuilles d'enregistrement plus de 24 heures dans le tachygraphe, de sorte que la ligne des temps de conduite est écrasée et que le contrôle est impossible.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 ; AETR, art. 12, paragraphe 2 de l'annexe.	1.320
9.	Le conducteur n'a pas enregistré les groupes de temps sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement lorsqu'il s'est éloigné du véhicule en ne peut pas produire une attestation d'activités.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 3 ; AETR, art. 12, paragraphe 2 de l'annexe ;	1.320
10.	L'indication de temps sur les feuilles d'enregistrement n'est pas conforme à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 5, a) ; AETR, art. 12, paragraphe 3 de l'annexe.	1.320
11.	Le conducteur a négligé de mentionner une ou plusieurs des indications suivantes sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement : • ses nom et prénom (pour autant que son identification soit impossible sur base de la feuille d'enregistrement en co-lecture avec le permis de conduire et la carte d'identité) ; • la date du début d'utilisation de la feuille d'enregistrement ; • le numéro d'immatriculation du véhicule.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 6 ; AETR, art. 12, paragraphe 5 de l'annexe.	1.320
12.	Le conducteur a négligé de mentionner une ou plusieurs des indications suivantes sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement : • la date à la fin d'utilisation de la feuille d'enregistrement ; • le relevé du compteur kilométrique au début du premier voyage et à la fin du dernier voyage et au moment d'un changement de véhicule éventuel ; • l'heure de début du changement de véhicule le cas échéant ; • le lieu au début et à la fin d'utilisation de la feuille.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 6 ; AETR, art. 12, paragraphe 5 de l'annexe.	110
13.	Le conducteur n'a pas établi la feuille d'enregistrement ou la feuille ad hoc (à utiliser pendant la durée où le tachygraphe ne fonctionne pas ou présente des anomalies) conformément aux prescriptions : les indications relatives aux groupes de temps et/ou le nom et/ou le numéro de permis de conduire du conducteur n'ont pas été mentionnés, de sorte que son identification n'est pas possible (à l'exception du cas d14).	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 37, paragraphe 2 ; AETR, art. 13, paragraphe 2 de l'annexe.	1.320
14.	Le conducteur n'a pas établi la feuille d'enregistrement ou la feuille ad hoc (à utiliser pendant la durée où le tachygraphe ne fonctionne pas ou présente des anomalies) conformément aux prescriptions : le nom et/ou le numéro de permis de conduire du conducteur n'ont pas été mentionnés, ou ont été mentionnés de manière incomplète, mais l'identification du conducteur reste possible.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 37, paragraphe 2 ; AETR, art. 13, paragraphe 2 de l'annexe.	110
	Fraude		
15.	Le conducteur produit une fausse attestation d'activités.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 36 ; AETR, art. 12, paragraphe 7 de l'annexe.	5.280
16.	Des données sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement ont été falsifiées, effacées ou détruites.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 32, paragraphe 2 ; AETR, art. 12, paragraphe 8 de l'annexe.	5.280

17.	Le conducteur refuse de produire une ou plusieurs feuilles d’enregistrement (ou feuilles ad hoc) pour contrôle.	Règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, paragraphe 1 et art. 36, paragraphes 1 et 2 ; AETR, art. 12, paragraphe 7 de l’annexe.	5.280

(1) Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE)n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ;

(2) Accord européen du 1er juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.