

COMMISSIONS ROUTE ET COMPTE PROPRE

Règlement 561/2006 du 15 mars 2006 portant abrogation du règlement CE 3820/85 et modifiant le règlement CE 3821/85.

Durées de conduite, pauses et temps de repos des conducteurs du transport routier de marchandises.

Paris, le 2 Mai 2008

ANNULE ET REMPLACE LA NOTE ROU033-07 DU 10 AVRIL 2007.

Le règlement européen 561/2006 du 15 mars 2006 constitue depuis le 11 avril 2007 le nouveau socle de la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers, en remplacement du règlement 3820/85 qui est abrogé.

Sans préjudice des circulaires d'application ministérielle ou de compléments interprétatifs des services de la Commission européenne la présente note en présente les éléments fondamentaux.

Sommaire :

- 1° champ d'application (véhicules, transports, exemptions européennes, dérogations nationales)
- 2° durée de conduite journalière (définition, normes)
- 3° durée de conduite hebdomadaire (définition, normes)
- 4° conduite continue et pauses (définition, normes)
- 5° repos journaliers normal et réduit (définitions, normes)
- 6° repos hebdomadaires normal et réduit (définitions, normes)
- 7° autres tâches
- 8° temps de disponibilité
- 9° conservation des données et contrôles
- 10° sanctions

Annexes : tableau récapitulatif des normes de conduite et de repos
modèle d'attestation de non activité

1° Champ d'application (articles 2,3,4 et 13 du règlement 561/2006, article 3 du règlement 3821/85) et décret n° 2008-418 du 30 avril 2008.

➤ **Conducteurs des véhicules devant être équipés d'un chronotachygraphe :**

Ce sont les conducteurs des véhicules avec ou sans remorque/semi remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, à l'exception notamment des véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 kms de leur point d'attache, des véhicules subissant des essais sur route ou encore des véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales (exemple du déménagement pour propre compte).

Les conducteurs des véhicules qui ne sont pas affectés au transport de marchandises tels que les véhicules affectés de façon exclusive au pompage de béton ou à des opérations de manutention ne sont pas concernés par cette réglementation.

➤ **Transports concernés :**

Il s'agit des transports de marchandises pour compte propre ou compte d'autrui et des déplacements des véhicules affectés au transport de marchandises circulant en charge ou à vide sur le réseau routier ouvert au public effectués au sein de la Communauté européenne et entre la Communauté européenne, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'espace économique européen.

➤ **Conducteurs et véhicules dispensés de la réglementation**

Chaque Etat membre peut en outre dispenser, exclusivement sur son territoire, certains véhicules affectés à des services identifiés par le règlement 561-2006 de l'équipement d'un chronotachygraphe et dispenser leurs conducteurs du respect des normes de conduite, de repos et de pause.

Pour le transport de marchandises effectué par des entreprises privées le décret du 30 avril 2008 dresse la liste des dérogations suivantes :

- Véhicules dont le PMA, y compris celui des remorques et semi-remorques, ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés ou loués sans conducteur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon maximal de 50 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise.
- Tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières dans un rayon maximal de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en crédit-bail.
- Véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines utilisés par le conducteur dans le cadre de son activité professionnelle dans un rayon maximal de 50 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Telle qu'elle est rédigée cette dérogation ne s'applique pas aux transports de toutes les marchandises mais se limite au matériel, à l'équipement et aux machines en lien avec l'activité professionnelle du conducteur. Il convient toutefois de noter que sous l'empire des dispositions du règlement 3820-85 reprises à l'identique par le règlement 561-2006 un arrêt de la Cour européenne de justice du 17 mars 2005 a considéré que les matériels et équipements comprenaient également les biens (en l'occurrence des câbles et matériaux de construction) nécessaires à l'accomplissement des travaux relevant de l'activité principale du conducteur.

Afin de justifier que leur activité principale n'est pas celle de conducteur routier, les conducteurs doivent notamment être en possession d'un document de forme libre (attestation, livret d'activité, horaire de service etc) délivré par l'employeur indiquant les heures auxquelles commence et finit le travail de l'intéressé ainsi que les heures et la durée des repos, ces documents étant remplacés par le livret professionnel maritime pour les salariés du secteur maritime.

- Véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires de service universel (distribution de courrier) dans un rayon maximal de 50 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur (le même document que celui visé ci dessus doit être à bord du véhicule).
- Véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon maximal de 50 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 tonnes.
- Véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision.
- Véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à la collecte en porte-à-porte et à l'élimination des déchets ménagers, dans un rayon maximal de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise.
- Véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines.
- Véhicules spécialement équipés pour la présentation et la diffusion de documents ou d'objets destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt.
- Véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail dans un rayon maximal de 150 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise.
- Véhicules spécialisés utilisés pour le transport de fonds.
- Véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine.
- Véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires.

- Véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux, dans un rayon maximal de 50 kilomètres autour de l'établissement de départ.

2° Durée de conduite journalière (articles 4, 6 et 12 du règlement 561/2006)

➤ Définition :

La durée de conduite journalière se définit comme la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, quel que soit le territoire sur lequel elle est accomplie.

➤ Norme :

La durée de conduite journalière ne doit pas dépasser 9 heures mais peut être portée à 10 heures deux fois entre le lundi 00h00 et le dimanche 24h00 (définition de la semaine).

A condition que cela ne compromette pas la sécurité routière le conducteur peut déroger aux normes de conduite journalière pour atteindre un point d'arrêt approprié ; il indique sur le disque ou sur une sortie imprimée les raisons de ce choix au plus tard à son arrivée au point d'arrêt.

3° Durée de conduite hebdomadaire (articles 4, 6 et 12 du règlement 561/2006)

➤ Définition :

La durée de conduite hebdomadaire se définit comme la durée totale de conduite accumulée du lundi 00h00 au dimanche 24h00 quel que soit le territoire sur lequel elle est accomplie.

➤ Norme :

La durée de conduite hebdomadaire ne doit pas dépasser 56 heures et ne doit pas entraîner un dépassement de la durée maximale de travail de la directive 2002/15.

En pratique les durées hebdomadaires maximales de travail des secteurs du transport pour compte propre ne permettent pas d'atteindre 56 heures de conduite par semaine.

Pour les entreprises de transports pour compte d'autrui les limites de temps de service sont fixées par le décret 83-40 du 26 janvier 1983 modifié (voir note d'information AUTF ROU020-07).

Sur deux semaines consécutives (cycle glissant) la durée de conduite ne doit pas dépasser 90 heures.

A condition que cela ne compromette pas la sécurité routière le conducteur peut déroger aux normes de conduite hebdomadaire et bihebdomadaire pour atteindre un point d'arrêt approprié ; il indique sur le disque ou sur une sortie imprimée les raisons de ce choix au plus tard à son arrivée au point d'arrêt.

4° Conduite continue et pauses (articles 4, 7 et 12 du règlement 561/2006, articles 3b et 5 de la directive 2002/15 du 11 mars 2002 et article 15-3 b et c du règlement 3821/85)

➤ **Définition de la pause :**

La pause se définit comme toute période pendant laquelle le conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'«autres tâches » et qui doit lui permettre de se reposer.

Cette définition combinée à celle de la disponibilité (voir point 8°) soulevait une ambiguïté quant au fait de savoir si les temps d'attente de durée prévisible pouvaient être qualifiés de temps de pause interruptifs de temps de conduite ou si ce temps de pause devait être essentiellement dédié au repos ; dans une note datée du 06 avril 2007 le Ministère des Transports lève cette ambiguïté en considérant que la pause interruptive de temps de conduite peut être du temps de disponibilité et être enregistrée en position du « carré barré ».

➤ **Norme :**

Toute période de 4 heures 30 de conduite doit être suivie d'une pause ininterrompue de 45 minutes.

Cette pause de 45 minutes peut être remplacée, exclusivement dans cet ordre, par une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes réparties au cours de la période

En pratique, compte tenu du décompte non glissant de la période de conduite, dans les 5 heures et 15 minutes qui suivent la prise du volant on doit trouver au moins une pause de 45 minutes ou les deux pauses de 15 et 30 minutes.

Une pause de 20 minutes suivie d'une pause de 25 minutes n'est pas conforme au texte.

A condition que cela ne compromette pas la sécurité routière le conducteur peut déroger aux normes de conduite continue pour atteindre un point d'arrêt approprié ; il indique sur le disque ou sur une sortie imprimée les raisons de ce choix au plus tard à son arrivée au point d'arrêt.

Attention :

La pause enregistrée en position « carré barré » doit être distinguée de la pause créée par l'article 5 de la directive 2002/15 qui prescrit que le temps de travail de tout conducteur routier doit être interrompu par une pause d'au moins 30 minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre 6 et 9 heures, et d'au moins 45 minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à 9 heures, et qui doit quant à elle être enregistrée en position « lit ».

Toutefois, si cette disposition européenne a été transposée en droit français pour les conducteurs des entreprises de transport routier dans l'article L 220-3 du code du travail, elle ne l'a pas été pour les conducteurs du transport pour compte propre qui demeurent quant à eux assujettis à l'article L 220-2 du code du travail aux termes duquel aucun temps de travail quotidien ne peut atteindre 6 heures sans une pause d'au moins 20 minutes, sauf dispositions conventionnelles plus favorables.

En résumé, la pause des articles L 220-2 et L 220-3 du code du travail vaut interruption de conduite mais l'interruption de conduite enregistrée en temps de disponibilité ne vaut pas pause au sens des articles L 220-2 et L 220-3 du code du travail.

5° Repos journalier normal et repos journalier réduit (articles 4, 8, 9 et 12 du règlement 561/2006)

➤ Définition :

Le **repos journalier normal** est toute période ininterrompue d'au moins 11 heures pendant laquelle le conducteur dispose librement de son temps.

Il peut être scindé en 2 tranches dont la première est une période ininterrompue d'au moins 3 heures et la seconde une période ininterrompue d'au moins 9 heures (le total étant porté à un minimum de 12 heures).

Une période de 5 heures suivie d'une période de 8 heures n'est pas conforme au texte même si le total du repos atteint 13 heures.

Particularité du voyage en train ou en ferry boat : le repos journalier normal du conducteur qui accompagne un véhicule transporté par bateau ou train et qui dispose d'une couchette peut être interrompu au maximum 2 fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas 1 heure.

Le **repos journalier réduit** est toute période ininterrompue d'au moins 9 heures mais de moins de 11 heures pendant laquelle le conducteur dispose librement de son temps.

Une période de 2 heures suivie d'une période de 10 heures est un repos réduit (neutralisation de la période de 2 heures).

Le repos journalier loin du point d'attache du véhicule peut être pris à bord du véhicule à l'arrêt s'il est équipé d'un « matériel de couchage convenable »

Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un repos hebdomadaire normal ou réduit.

➤ Norme :

Dans les 24 heures qui suivent la fin d'un repos journalier ou d'un repos hebdomadaire le conducteur doit avoir pris soit un repos journalier normal, soit un repos journalier réduit ; il est interdit de cumuler plus de 3 repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

Particularité de la conduite en équipage : dans les 30 heures qui suivent la fin d'un repos journalier ou d'un repos hebdomadaire le conducteur qui conduit en équipage doit avoir pris un repos journalier d'au moins 9 heures. L'équipage est la situation dans laquelle, au delà de la première heure de conduite, il y a au moins 2 conducteurs à bord du véhicule pendant une période de conduite entre 2 repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire.

Le fait pour un deuxième conducteur de rejoindre le premier conducteur au delà de la première heure de conduite de ce dernier ne constitue pas un équipage.

A condition que cela ne compromette pas la sécurité routière le conducteur peut déroger aux normes de repos journalier pour atteindre un point d'arrêt approprié ; il indique sur le disque ou sur une sortie imprimée les raisons de ce choix au plus tard à son arrivée au point d'arrêt.

6° Repos hebdomadaire normal et repos hebdomadaire réduit (articles 4, 8 et 12 du règlement 561/2006)

➤ **Définition :**

Le **repos hebdomadaire normal** est toute période ininterrompue d'au moins 45 heures pendant laquelle le conducteur dispose librement de son temps.

Le **repos hebdomadaire réduit** est toute période de moins de 45 heures et d'au moins 24 heures pendant laquelle le conducteur dispose librement de son temps. Loin du point d'attache du véhicule il peut être pris à bord du véhicule à l'arrêt s'il est équipé d'un « matériel de couchage convenable ».

➤ **Norme :**

Un temps de repos hebdomadaire doit commencer au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines est comptabilisé dans l'une des 2 semaines mais pas dans les deux.

Au cours de deux semaines consécutives écoulées le conducteur doit avoir pris :

- soit au moins 2 repos hebdomadaires normaux.
- soit au moins un repos hebdomadaire normal et un repos hebdomadaire réduit ; dans ce cas une période de repos de compensation doit être prise en bloc avant la fin de la 3^{ème} semaine suivant la semaine en question et rattachée à une période de repos d'au moins 9 heures.

Ex : Un repos normal pris la semaine n°1 suivi d'un repos de 28 heures la semaine n°2 doivent être compensés par un repos de 17 heures (45h – 28h) accolé à un repos d'au moins 9 heures avant la fin de la semaine n°5.

A condition que cela ne compromette pas la sécurité routière le conducteur peut déroger aux normes de repos hebdomadaire pour atteindre un point d'arrêt approprié ; il indique sur le disque ou sur une sortie imprimée les raisons de ce choix au plus tard à son arrivée au point d'arrêt.

7° Autre tâche (articles 4, 6 et 9 du règlement 561/2006, article 3a de la directive 2002/15 et article 15-3b du règlement 3821/85)

Le conducteur doit enregistrer comme autre tâche (position du double marteau) tous les temps d'activité qui ne sont pas de la conduite.

Sont notamment visés :

- les opérations de chargement/déchargement et leur contrôle
- le nettoyage et l'entretien technique
- les formalités administratives
- les périodes d'attente au chargement/déchargement dont la durée prévisible n'est pas connue à l'avance
- toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors
- la conduite d'un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du règlement, y compris pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule concerné par la présente réglementation ou pour en revenir quand ce véhicule ne se trouve pas à l'établissement auquel le conducteur est rattaché.

8° Temps de disponibilité (articles 3b de la directive 2002/15 et article 15-3c du règlement 3821/85)

Le conducteur doit enregistrer en temps de disponibilité (position du carré barré) les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles il n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le conducteur soit avant le départ du véhicule, soit avant le début effectif de la période considérée.

Sont notamment visées :

- les périodes d'attente aux frontières
- les périodes pendant lesquelles le conducteur accompagne un véhicule transporté par train ou par ferry boat
- les périodes d'attente au chargement/déchargement dont l'existence et la durée prévisible sont connues à l'avance

*La qualification des temps d'attente au chargement/déchargement en « autre tâche » ou en « disponibilité », selon **que leur existence et leur durée prévisible sont ou non connues à l'avance par le conducteur**, est sans incidence sur la rémunération des conducteurs ; l'intérêt de la distinction repose sur le fait que le ministère des Transports a confirmé que les temps de disponibilité peuvent continuer -comme c'était le cas sous l'empire du règlement 3820/80 applicable jusqu'au 10 avril 2007- à être imputés sur les temps de pause interruptifs de temps de conduite (voir point 4).*

Sur les situations dans lesquelles la qualification des temps d'attente en temps de disponibilité peut s'opérer il convient de se reporter à la note AUTF ROU063-2006.

9° Conservation des données et contrôles (articles 14 et 15 du règlement 3821/85, article 10 du règlement 561/2006, arrêté du 6 juillet 2005)

➤ Conservation des données (cartes ou disques) des conducteurs

Les entreprises doivent télécharger les données des cartes des conducteurs à intervalle ne devant pas dépasser 28 jours calendaires et télécharger celles de la mémoire embarquée du véhicule à intervalle ne devant pas dépasser 95 jours.

Une note technique de la direction générale de la mer et des transports du 1^{er} février 2008 autorise l'extraction de la carte du conducteur en cours de journée de travail en vue du téléchargement des données qu'elle contient à condition que :

- le véhicule soit éloigné durablement de son point d'attache habituel.
- Cette opération ne se réalise pas plus d'une fois par période de 15 jours
- Le temps d'extraction ne dépasse pas le temps normal du téléchargement (5 à 10 minutes et, sauf dysfonctionnement, ne pas dépasser 30 minutes).
- Le conducteur réinsère sa carte dans l'unité embarquée après le téléchargement.
- Le temps de téléchargement soit enregistré en « autres tâches » s'il est demandé par l'employeur.

Ces données numériques ainsi que les disques papier doivent être conservées et disponibles dans l'entreprise ou dans l'établissement de rattachement du conducteur pendant une période d'un an.

Compte tenu de la prescription quinquennale qui court en matière de rémunération et des règles de preuve applicables en matière sociale les entreprises sont invitées à conserver ces données sociales pendant 5 ans.

Les conducteurs qui en font la demande peuvent se voir remettre par l'entreprise une copie des disques papier et une copie soit sur fichier soit sur papier des données de leur carte. Cette obligation ne s'applique pas aux données de l'unité embarquée.

➤ **Contrôles sur routes**

Depuis le 1^{er} janvier 2008 la période pouvant être contrôlée sur route couvre la **journée en cours et les 28 jours précédents**.

Cas du véhicule équipé d'un appareil analogique

Le conducteur doit produire les disques de la journée en cours et ceux qu'il a utilisés au cours des 28 jours précédents ; s'il est titulaire d'une carte de conducteur il doit produire cette carte ainsi que toutes les sorties imprimées (cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou d'absence de carte) et informations recueillies manuellement portant sur la même période.

Cas du véhicule équipé d'un appareil numérique

Le conducteur doit produire sa carte ainsi que toutes les sorties imprimées (cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou d'absence de carte) pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents ; au cas où il aurait conduit sur la même période un véhicule équipé d'un appareil analogique il doit présenter les disques correspondants.

➤ **Journées d'inactivité**

Les journées pendant lesquelles le conducteur est en inactivité doivent être couvertes par une attestation de non activité dont la forme est libre; sur le territoire national cette attestation peut être établie sur la base du formulaire européen (modèle ci après annexe 2) en y ajoutant les situations d'inactivité qu'il ne vise pas tels que le repos hebdomadaire, les absences pour jour de réduction du temps de travail, les jours d'absence autorisés ou toute autre situation.

10° sanctions pénales

Le non respect des obligations relatives au chronotachygraphe et aux temps de conduite et de repos constitue selon leur gravité des délits ou des contraventions ; en voici les principales :

➤ Délits (amende de 30 000€ - 1 an d'emprisonnement)

Falsification de documents ou de données électroniques – fourniture de faux renseignements – détérioration, emploi irrégulier ou modification des dispositifs destinés au contrôle – défaut d'installation d'appareil de contrôle.

➤ Délits (amende de 3750€ - 6 mois d'emprisonnement)

Utilisation d'une carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur – conduite sans carte de conducteur – refus de présentation de disques ou de données électroniques – obstacle au contrôle.

➤ Contraventions de 5^{ème} classe (amende de 1500€)

Instructions de l'employeur incompatibles avec les normes de temps de conduite et de temps de repos – instructions en connaissance de cause du donneur d'ordre au transporteur routier incompatibles avec les durées de conduite journalière – dépassement de plus de 20% des temps de conduite (continue, journalière, hebdomadaire, sur deux semaines) – durée de repos journalier inférieure à 6 heures – durée de repos hebdomadaire inférieure à 20 heures – utilisation d'un disque sur plus de 24 heures – non présentation de disque – utilisation de plusieurs disques par un même conducteur pour une même journée – absence de téléchargement dans les délais prescrits de la carte de conducteur et de l'unité véhicule.

➤ Contraventions de 4^{ème} classe (amende de 750€ éligible à l'amende forfaitaire de 135€)

Autres infractions relatives à l'emploi du chronotachygraphe et aux temps de conduite et de repos

ANNEXE N° 1 à la note AUTF ROU040-08

Règlement européen 561/2006 du 15 mars 2006

Tableau récapitulatif des normes de conduite et de repos applicables depuis le 11 avril 2007

Durée de conduite journalière	9 heures pouvant être portées à 10 heures 2 fois dans la semaine
Durée de conduite hebdomadaire	56 heures
Durée de conduite sur 2 semaines	90 heures
Conduite continue et pauses	Pause de 45 minutes après 4 heures et demi de conduite ; fractionnement possible en 15 minutes puis 30 minutes
Repos journalier normal	Au moins 11 heures ininterrompues ou au moins 12 heures en 2 fractions d'au moins 3 heures puis 9 heures
Repos journalier réduit	Au moins 9 heures et moins de 11 heures ininterrompues dans la limite de 3 entre 2 repos hebdomadaires
Repos hebdomadaire normal	Au moins 45 heures ininterrompues au cours de 2 semaines consécutives
Repos hebdomadaire réduit	Au moins 24 heures et moins de 45 heures avant ou après un repos hebdomadaire normal avec une compensation avant la fin de la 3 ^{ème} semaine rattachée à un repos d'au moins 9 heures

ANNEXE N° 2 à la note AUTF ROU 040-08

**FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉ
À UTILISER DANS LE CADRE DU RÈGLEMENT (CE) N° 561/2006
OU
DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRAVAIL DES ÉQUIPAGES DES
VÉHICULES EFFECTUANT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR ROUTE
(AETR) (*).**

*À remplir en dactylographie et à signer avant tout voyage
À joindre aux enregistrements du tachygraphe qui doivent être conservés
Les fausses attestations constituent une infraction*

1. Nom de l'entreprise: _____
 2. Rue, code postal, ville, pays: _____, _____, _____, _____
 3. Numéro de téléphone (y compris le préfixe international): _____
 4. Numéro de télécopieur (y compris le préfixe international): _____
 5. Adresse courrier électronique: _____
-

Le soussigné,

6. Nom: _____
7. Fonction dans l'entreprise: _____

Déclare que le conducteur

8. Nom: _____
9. Date de naissance: _____
10. Numéro du permis de conduire, ou de la carte d'identité ou du passeport: _____

au cours de la période

11. du (heure – jour – mois – année) _____ - _____ - _____ - _____
12. au (heure – jour – mois – année) _____ - _____ - _____ - _____
13. ☐ était en congé de maladie (**)
14. ☐ était en congé annuel (**)
15. ☐ Conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR (**)
16. Par l'entreprise, lieu _____ date _____ signature _____
17. Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée.
18. Lieu _____ date _____ signature du conducteur _____

(*) Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable sur le site internet ec.europa.eu

(**) Ne cocher qu'une des cases (13, 14 ou 15)