

# Sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier

2009/2154(INI) - 28/04/2010

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative d'Hella RANNER (PPE, AT) sur les sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier.

Les députés accueillent favorablement le rapport de la Commission sur ce sujet mais regrettent qu'en raison de l'absence de données provenant de certains États membres ce rapport ne présente pas une analyse complète de la situation actuelle en Europe. La Commission et les États membres sont invités à faire tout leur possible pour garantir que les objectifs visés au règlement (CE) n° 561/2006 sur les temps de conduite et de repos soient atteints plus rapidement, afin de disposer de statistiques plus actuelles en vue des prochaines mesures d'harmonisation.

**Différences considérables entre États membres** : le rapport constate que les différences entre les sanctions applicables aux infractions graves à la réglementation sociale dans le transport routier prévues dans la législation des États membres ne se situent pas seulement dans le montant des amendes, mais aussi dans le type et la catégorisation des sanctions. Les États membres sont invités à adopter des réglementations nationales qui produisent un effet de dissuasion efficace et proportionnel et tiennent compte de la gravité de l'infraction.

**Une large harmonisation** : soulignant qu'un système de sanction efficace, équilibré et dissuasif ne peut être fondé que sur des peines claires, transparentes et comparables entre les États membres, le rapport invite les États membres à trouver **des solutions législatives et pratiques** afin de réduire les différences, très grandes dans certains cas, affectant la nature et le montant des peines. La Commission, après consultation des organes de contrôle et des représentants du secteur des transports, est invitée à proposer une **interprétation uniforme et contraignante du règlement sur les temps de conduite et de repos**.

Les députés sont d'avis que, pour rapprocher davantage la nature des sanctions et le montant des amendes, une catégorisation des amendes liée à une catégorisation des sanctions est nécessaire et que des **peines minimales et maximales** doivent être fixées pour chacune des infractions à la réglementation sociale dans le transport routier. Le rapport souligne également la **nécessité d'harmoniser l'interprétation et la mise en œuvre de la législation sociale**. Dans ce contexte, la Commission est invitée à présenter, en collaboration avec Corte, Tispol et Euro Contrôle Route, des propositions visant à mettre un terme à l'application discriminatoire de la législation sociale dans le secteur des transports routiers.

**Contrôles** : les députés soulignent qu'un **concept harmonisé et efficace de contrôles** est nécessaire pour la transposition de la réglementation sociale dans le transport routier. Ils sont convaincus que la Commission devrait élaborer et encourager de tels concepts harmonisés en matière de contrôles et prendre des mesures de régulation afin de lever les obstacles au marché unique européen et améliorer la sécurité routière.

Le rapport attire l'attention sur le fait que la situation du trafic est très différente entre les États membres, en termes d'infrastructures, de volume de la circulation et d'encombrement des routes. Les députés considèrent dès lors que ces facteurs pourraient, entre autres, être pris en considération pour définir la fréquence des contrôles, sans oublier que l'un de leurs principaux objectifs est d'assurer le respect de la réglementation sociale.

La Commission est invitée à **améliorer la collecte des données statistiques** et à élaborer des recommandations et des **normes européennes minimales pour la formation des organes de contrôle** et la coordination de la coopération entre ces organes de contrôle. Les États membres sont invités à former en permanence leur personnel en charge des contrôles aux dernières évolutions en matière de collecte de données et à collaborer étroitement avec la Commission pour la mise en œuvre de normes communes.

La Commission est pour sa part invitée à présenter au Parlement le plus rapidement possible un rapport sur les analyses des défaillances des tachygraphes numériques et les mesures prises afin d'éviter une telle vulnérabilité.

Le rapport suggère en outre **les initiatives suivantes** :

- une **brochure** compréhensible, rédigée dans toutes les langues officielles de l'Union européenne, serait utile pour mieux informer les entreprises et les conducteurs de camions sur la réglementation sociale et les sanctions applicables en cas d'infraction à celle-ci dans les différents États membres ;
- les États membres devraient **coopérer de manière accrue** sur la base des structures actuelles, comme Euro Contrôle Route, et améliorer ainsi la coordination des contrôles communs, l'échange de bonnes pratiques et l'organisation commune de formations pour les organes de contrôle ;
- toutes les **technologies disponibles** devraient être utilisées pour informer en temps réel les conducteurs de camions, y compris ceux en provenance des pays voisins, sur la réglementation sociale pertinente et les sanctions applicables en cas d'infractions dans les différents États membres, par exemple au moyen du GPS ;
- les États membres devraient installer sur le réseau routier européen une infrastructure adéquate, comportant notamment un nombre suffisant de **parkings et d'aires de services sûrs**, pour que les conducteurs puissent effectivement respecter les dispositions en matière de temps de conduite et de repos et pour que les contrôles puissent être pratiqués de manière efficace. La Commission et les États membres sont invités à financer les projets de construction de parkings sécurisés.