Transport routier, aménagement du temps de travail: travailleurs mobiles et conducteurs indépendants

1998/0319(COD) - 07/03/2017

Le présent rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil porte sur l'application en 2013-2014 du règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions sociales de la législation sociale dans le domaine des transports par route et de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Il s'agit du 28ème rapport de la Commission sur l'application de la législation sociale dans le domaine des transports par route. Il dresse le bilan de l'application par les États membres des 4 actes législatifs connexes établissant des règles sociales dans le domaine des transports par route et leur régime d' exécution.

Ces actes législatifs sont les suivants:

1) le règlement (CE) n° 561/2006, qui définit les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs professionnels,

2) la directive 2006/22/CE, qui fixe les conditions minimales à respecter pour l'application de ces règles,

3) le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle, c'est-à-dire le principal outil de contrôle du respect par les conducteurs des règles sociales, et

4) la présente directive 2002/15/CE, qui établit des dispositions complémentaires concernant l' aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

A noter que la Commission procède actuellement à l'évaluation du règlement (CE) n° 561/2006 et prévoit de **présenter une proposition de révision ciblée en 2017**.

Période couverte par le rapport : le rapport concerne la période allant du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2014. Son objectif est de fournir une vue d'ensemble de la mise en œuvre par les États membres de l'ensemble des actes législatifs susmentionnés. Il contient des données aussi bien quantitatives que qualitatives sur les contrôles effectués sur la route et dans les locaux des entreprises et sur les infractions constatées, ainsi que des informations sur **la mise en œuvre de la directive sur le temps de travail dans le transport routier**.

Principales conclusions :

- la majorité des États membres a respecté **le seuil minimal de jours ouvrés contrôlés** requis par la directive 2006/22/CE et l'a souvent dépassé de façon significative. Cependant, quelques-uns d'entre eux n'ont pas atteint ce seuil minimal. En outre, seule la moitié des États membres a respecté le nombre minimal de contrôles concertés, ce qui révèle une détérioration par rapport à la période précédente en ce qui concerne le nombre des initiatives internationales. La coopération se déroule essentiellement entre États membres voisins et est complétée par des actions entreprises dans le

cadre d'«Euro-Contrôle-Route» (ECR), qui a instauré une collaboration à une plus grande échelle. Afin de créer des conditions de concurrence équitables dans le secteur des transports, il est nécessaire d'améliorer et d'harmoniser l'application de la législation sociale dans le domaine des transports dans l'ensemble de l'UE. C'est pourquoi, **la Commission envisage de prendre des mesures pour renforcer le contrôle de l'application de la réglementation sociale dans le domaine des transports routiers** ;

- **certains États membres n'ont pas atteint l'objectif consistant à ce qu'au moins 50% du nombre total des jours ouvrés contrôlés le soient dans les locaux des entreprises**, puisque la grande majorité des contrôles a eu lieu sur la route. La Commission suivra l'évolution de la situation à cet égard ;
- conformément à la directive 2006/22/CE, lorsque 90% de tous les véhicules contrôlés seront équipés de tachygraphes numériques, le pourcentage minimal de jours de travail contrôlés devrait être porté à 4% des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules. Au cours de la période couverte par le présent rapport, **64% des véhicules contrôlés sur la route étaient équipés d'un tachygraphe numérique**. Par conséquent, il n'est pas justifié que le pourcentage minimal de jours de travail contrôlés soit porté à 4% des jours de travail effectués par les conducteurs.

Le rapport souligne par ailleurs que :

- que les autorités nationales doivent veiller à ce que les contrôles soient effectués **sans discrimination** fondée sur la nationalité des conducteurs ou sur l'État membre d'immatriculation des véhicules ;
- la tendance à la **baisse du nombre d'infractions** qui a commencé à se dessiner pendant la période 2011-2012 s'est confirmée ;
- l'analyse des taux d'infractions constatées sur la route et dans les locaux des entreprises indique que les contrôles dans les locaux des entreprises demeurent plus efficaces que les contrôles sur la route *ad hoc*. Les écarts entre États membres en ce qui concerne ces taux révèlent que **l'Union est loin d' avoir établi une zone d'application harmonisée**, en raison de différences entre les ressources et les pratiques de contrôle du respect de la législation en matière de transport routier ;
- on constate une augmentation notable des infractions consistant en la manipulation des appareils de contrôle. Par conséquent, **il est devenu plus nécessaire que jamais que les techniques de détection et de répression, l'équipement, la formation des agents de contrôle**, etc. soient appropriés afin de permettre des contrôles ciblés et de détecter les dispositifs de manipulation et les fraudes.

En vue de traiter cette question, la Commission prépare un acte d'exécution précisant le contenu de la formation initiale et continue des agents de contrôle.