

Transport par route: harmonisation en matière sociale, durées de conduite, pauses et temps de repos des conducteurs

2001/0241(COD) - 18/10/2018 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur la mise en œuvre, en 2015-2016, du règlement (CE) n°561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions 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.

Le rapport donne un aperçu de la mise en œuvre de la réglementation sociale de l'UE dans le secteur du transport routier dans les États membres pour la période allant du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2016. Le règlement (CE) n°561/2006 («règlement relatif à la durée de conduite») établissant les exigences minimales concernant les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses, ainsi que les temps de repos journaliers et hebdomadaires.

Contrôles

Conformément à la [directive 2006/22/CE](#) (directive de mise en œuvre), les États membres sont tenus d'organiser un système de contrôles adéquats et réguliers, tant sur la route que dans les locaux des entreprises de toutes les catégories de transport. Durant la période 2015-2016, la plupart des États membres (à l'exception de Malte, la Grèce et les Pays-Bas), ont contrôlé plus de jours de travail que le minimum requis par la directive.

Les données nationales transmises à la Commission montrent que le nombre total de jours ouvrés contrôlés dans l'UE a chuté d'environ 12,8%, soit une diminution de 151 millions à 131,7 millions de jours de travail contrôlés. Il s'agit d'une baisse plus marquée par rapport au recul de 4,8% observé entre les périodes de référence précédentes, à savoir 2011-2012 et 2013-2014. Cependant, l'examen des chiffres nationaux semble indiquer que cette diminution peut principalement s'expliquer par une baisse du nombre de jours ouvrés contrôlés dans trois États membres. La moyenne européenne globale de jours ouvrés contrôlés est de 6,3% (contre 7% en 2013-2014), soit un pourcentage deux fois plus élevé que celui exigé dans la directive.

Le plus large pourcentage de jours ouvrés contrôlés reste réalisé durant des contrôles sur la route. Bien que les contrôles dans les locaux des entreprises soient plus fréquents, seuls six pays présentent l'équilibre exigé entre contrôles sur route (30%) et contrôles en entreprise (50%).

Infractions

Même si le nombre de jours ouvrés contrôlés a fortement diminué, le nombre d'infractions constatées a légèrement augmenté. Au total, 3,46 millions d'infractions ont été signalées, soit une hausse de 6% par rapport au compte-rendu précédent (3,3 millions d'infractions). Cette légère augmentation peut s'expliquer par le fait que la Lettonie a fourni, pour la première fois, le nombre d'infractions constatées, ce qui justifie presque totalement la différence avec le dernier rapport. Alors que les infractions détectées dans les locaux des entreprises ont augmenté de 19%, les infractions constatées sur la route ont reculé de 3%. Par rapport au précédent rapport, le pourcentage d'infractions constatées sur la route est passé de 63% à 58% du total des infractions constatées.

Taux d'infractions

Le taux d'infraction moyen, calculé sur la base de 100 jours de travail contrôlés sur la route et dans les locaux des entreprises, a augmenté pour passer de 2,17 en 2013-2014 à 2,6. Le taux de détection dans les entreprises reste deux fois plus élevé que le taux de détection sur la route, ce qui montre que les contrôles effectués dans les locaux des entreprises sont bien plus efficaces que les contrôles routiers ponctuels. Le taux de détection par entreprise de transport contrôlée a triplé. Le taux de détection varie considérablement dans l'ensemble de l'UE et un petit groupe d'États membres a signalé à lui seul plus de deux tiers des infractions constatées dans l'UE. Certains États membres, qui affichent de très faibles taux d'infraction, figurent parmi les sept États membres présentant le pourcentage le plus élevé de jours de travail contrôlés.

Différents types d'infractions

Le pourcentage représenté par les différents types d'infractions est resté comparable au rapport précédent. Par rapport au précédent rapport, les infractions concernant les temps de pause et les durées de conduite ont été ramenées respectivement de 23% à 21% et de 16% à 13%, alors que les infractions relatives aux enregistrements des durées de conduite sont passées de 17% à 24%. Sur l'ensemble des infractions constatées dans l'ensemble de l'UE, tant sur la route que dans les locaux des entreprises, les infractions relatives aux temps de repos représentent 24% (25% dans le rapport précédent), les appareils de contrôle 11% (10% dans le rapport précédent) et l'absence /la disponibilité d'enregistrements pour d'autres tâches 7% (contre 8% dans le rapport précédent).

Cependant, la Commission a indiqué deux développements notables :

1) le nombre d'infractions constatées concernant la manipulation des tachygraphes a augmenté par rapport aux autres types d'infractions détectées sur la route ce qui montre la nécessité de déployer, le plus rapidement possible, une version plus sécurisée de l'appareil de contrôle, à savoir le tachygraphe intelligent, qui sera obligatoire pour les nouveaux véhicules à partir du 15 juin 2019. Le tachygraphe intelligent sera doté d'un nouvel ensemble de capacités de communication plus avancées que celles de l'actuel tachygraphe numérique, telles que la géolocalisation par satellite ou la communication à courte portée pour la transmission d'informations aux autorités de contrôle.

2) les contrôles effectués dans les locaux des entreprises montrent une forte augmentation des infractions relatives aux enregistrements de la durée de conduite, lesquels sont soit incomplets, soit inexacts. Cela peut indiquer que les entreprises et/ou les conducteurs ont des difficultés à stocker de manière appropriée les données pertinentes. Les autorités de contrôle ont également indiqué que les amendes nettement moins élevées infligées en cas d'absence d'enregistrement des temps de travail par rapport aux amendes imposées dans le cas de durées de conduite excessives ou de temps de repos insuffisants pourraient encourager les conducteurs et les opérateurs à dissimuler les enregistrements susceptibles de révéler des infractions donnant lieu à des sanctions plus lourdes. L'entrée en vigueur du règlement (UE) 2016/403 de la Commission du 1^{er} janvier 2017 concernant la classification des infractions graves aux règles de l'Union pourrait avoir un effet dissuasif dans la mesure où l'absence d'enregistrement de la durée de conduite est considérée comme une infraction très grave et devrait, par conséquent, donner lieu à des amendes proportionnées au degré de gravité.

Contrôles concertés

15 États membres ont satisfait à l'exigence de six contrôles communs et concertés par an, soit un chiffre comparable aux constatations du rapport précédent. Dans l'ensemble, les États membres ont souligné que les contrôles coordonnés constituaient un moyen précieux d'échanger, de conserver et d'améliorer l'expertise et les connaissances. La Commission encourage dès lors les États membres à redoubler d'efforts afin d'améliorer la coopération internationale. La proposition de la Commission présentée dans le cadre du

premier train de mesures sur la mobilité prévoit le renforcement de la coopération administrative entre les États membres, ce qui devrait aussi conduire à un meilleur échange de bonnes pratiques et d'expertise en ce qui concerne l'application de la réglementation.