## Informations de base

| | |
|---|---|
| **2003/0255(COD)**<br><br>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)<br>Règlement | Procédure terminée |
| Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85, abrog. directive 88/599/CEE)<br><br>Modification 2017/0121(COD)<br>Voir aussi 2014/2859(RPS)<br><br>**Subject**<br><br>3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises<br>3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis<br>3.20.10 Entreprises et personnel de transport<br>4.15.03 Aménagement du temps de travail, horaires<br>4.15.04 Main-d'oeuvre, mobilité et conversion professionnelles, conditions de travail | |

## Acteurs principaux

### Parlement européen

| Commission au fond | Rapporteur(e) | Date de nomination |
|---|---|---|
| CODE Délégation PE au comité de conciliation | MARKOV Helmuth (GUE/NGL) | 19/04/2005 |

| Commission au fond précédente | Rapporteur(e) précédent(e) | Date de nomination |
|---|---|---|
| TRAN Transports et tourisme | MARKOV Helmuth (GUE/NGL) | 28/07/2004 |
| RETT Politique régionale, transports et tourisme | MARKOV Helmuth (GUE/NGL) | 21/01/2004 |

| Commission pour avis précédente | Rapporteur(e) pour avis précédent(e) | Date de nomination |
|---|---|---|
| EMPL Emploi et affaires sociales<br>(Commission associée) | SCHROEDTER Elisabeth (V/ALE) | 17/12/2003 |

### Conseil de l'Union européenne

| Formation du Conseil | Réunions | Date |
|---|---|---|
| Transports, télécommunications et énergie | 2551 | 2003-12-05 |
| Transports, télécommunications et énergie | 2589 | 2004-06-10 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Transports, télécommunications et énergie | 2629 | 2004-12-09 |

| Commission européenne | DG de la Commission | Commissaire |
|---|---|---|
| | Energie et transports | |

## Evénements clés

| Date | Evénement | Référence | Résumé |
|---|---|---|---|
| 21/10/2003 | Publication de la proposition législative | COM(2003)0628 | Résumé |
| 03/12/2003 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 05/12/2003 | Débat au Conseil | | |
| 17/03/2004 | Vote en commission,1ère lecture | | Résumé |
| 17/03/2004 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture | A5-0216/2004 | |
| 20/04/2004 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T5-0306/2004 | Résumé |
| 20/04/2004 | Débat en plénière | | |
| 09/12/2004 | Publication de la position du Conseil | 11336/1/2004 | Résumé |
| 16/12/2004 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture | | |
| 15/03/2005 | Vote en commission, 2ème lecture | | |
| 22/03/2005 | Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture | A6-0073/2005 | |
| 11/04/2005 | Débat en plénière | | |
| 13/04/2005 | Décision du Parlement, 2ème lecture | T6-0121/2005 | Résumé |
| 13/04/2005 | Résultat du vote au parlement | | |
| 09/09/2005 | Rejet par le Conseil des amendements du Parlement | | |
| 12/10/2005 | Réunion formelle du Comité de conciliation | | |
| 06/12/2005 | Décision finale du comité de conciliation | | |
| 08/12/2005 | Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation | 03672/2005 | |
| 24/01/2006 | Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture | A6-0005/2006 | |
| 01/02/2006 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 02/02/2006 | Décision du Parlement, 3ème lecture | T6-0034/2006 | Résumé |
| 02/02/2006 | Résultat du vote au parlement | | |
| 02/02/2006 | Débat en plénière | | |
| 02/02/2006 | Décision du Conseil, 3ème lecture | | |
| 15/03/2006 | Signature de l'acte final | | |
| 15/03/2006 | Fin de la procédure au Parlement | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 11/04/2006 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

| Informations techniques | |
|---|---|
| **Référence de la procédure** | 2003/0255(COD) |
| **Type de procédure** | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| **Sous-type de procédure** | Note thématique |
| **Instrument législatif** | Règlement |
| **Modifications et abrogations** | Modification 2017/0121(COD)<br>Voir aussi 2014/2859(RPS) |
| **Base juridique** | Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1<br>Règlement du Parlement EP 57_o |
| **État de la procédure** | Procédure terminée |
| **Dossier de la commission** | CODE/6/32135 |

**Portail de documentation**

**Parlement Européen**

| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|---|
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A5-0216/2004 | 17/03/2004 | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T5-0306/2004<br>JO C 104 30.04.2004, p. 0038-0385 E | 20/04/2004 | Résumé |
| Recommandation déposée de la commission, 2e lecture | | A6-0073/2005 | 22/03/2005 | |
| Texte adopté du Parlement, 2ème lecture | | T6-0121/2005<br>JO C 033 09.02.2006, p. 0324-0415 E | 13/04/2005 | Résumé |
| Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture | | A6-0005/2006 | 24/01/2006 | |
| Texte adopté du Parlement, 3ème lecture | | T6-0034/2006 | 02/02/2006 | Résumé |

**Conseil de l'Union**

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|
| Déclaration du Conseil sur sa position | 14781/1/2004 | 26/11/2004 | |
| Position du Conseil | 11336/1/2004<br>JO C 063 15.03.2005, p. 0001-0010 E | 09/12/2004 | Résumé |
| Projet d'acte final | 03672/3/2005 | 15/03/2006 | |

**Commission Européenne**

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|
| | COM(2003)0628 | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Document de base législatif | | 21/10/2003 | Résumé |
| Communication de la Commission sur la position du Conseil | COM(2004)0815 | 15/12/2004 | Résumé |
| Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture | COM(2005)0302 | 27/06/2005 | Résumé |
| Document de suivi | COM(2009)0225 | 15/05/2009 | Résumé |

**Autres Institutions et organes**

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|---|
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES0857/2004<br>JO C 241 28.09.2004, p. 0065-0067 | 02/06/2004 | |
| CSL/EP | Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation | 03672/2005 | 08/12/2005 | |

**Informations complémentaires**

| Source | Document | Date |
|---|---|---|
| Commission européenne | EUR-Lex | |

**Acte final**

Directive 2006/0022
JO L 102 11.04.2006, p. 0035-0043 Résumé

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 15/03/2006 - Acte final

OBJECTIF : compléter la législation sur le temps de travail et renforcer les règles sociales dans le secteur du transport routier.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil 3820/85/CEE et 3821/85/CEE concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant directive 88/599/CEE du Conseil.

CONTENU : la présente directive met à jour la directive actuelle de 1988 concernant les contrôles minimaux. Elle vise à augmenter la quantité et à améliorer la qualité des contrôles, à promouvoir une plus grande coopération entre les autorités en charge des contrôles et à établir une vue commune des infractions graves.

Les principales avancées de la directive sont :

- **L'augmentation du pourcentage minimal des contrôles de 1% à 3% des jours prestés**. En outre, lorsque l'on constatera que la majorité des contrôles (plus de 90%) sera faite sur des véhicules équipés de tachygraphes numériques, et de toute façon après 2012, la Commission pourra envisager d' augmenter le pourcentage minimal des contrôles à 4%.

- **Les contrôles au bord de la route peuvent être plus étendus**: actuellement les contrôles peuvent être faits sur les enregistrements de la semaine en cours et du jour dans la semaine précédente durant lequel le chauffeur a conduit. À l'avenir, et grâce à l'introduction du tachygraphe numérique, et de la carte personnelle de conducteur, les inspecteurs pourront contrôler jusqu'à 28 jours. Un contrôle sur cette période sera obligatoire à compter du 1er janvier 2008 pour déterminer si des infractions ont été commises. Les conducteurs doivent porter leur carte ou les enregistrement équivalents des 28 derniers jours.

- **Les contrôles se concentreront principalement dans les locaux des entreprises**: à l'avenir au moins 50% du pourcentage minimal des contrôles doit avoir lieu dans les entreprises.

- **Amélioration de la qualité de contrôle** : la directive prévoit que les inspecteurs devraient être bien formés et être équipés d'une liste d'équipements communs de base. Les États membres sont obligés d'élaborer et de mettre en oeuvre une stratégie d'application nationale cohérente, pour laquelle ils peuvent désigner un organisme pour coordonner les actions des agences de contrôle concernées. La clause de non-discrimination a été renforcée et un retour statistique plus complet à la Commission est exigé.

- **Règles de temps de travail vérifiées**: lorsqu'un inspecteur se rend compte pendant le contrôle que les règles de temps de travail ont été également violées, il est obligé d'informer les autorités de contrôle compétentes de l'infraction.

- **Promotion d'une meilleure coopération**: les opérations de contrôles concertés sont triplées pour passer de deux à six par année; les formations communes entre les inspecteurs de l'État membre doivent être tenus au moins une fois par année; échange d'informations sur les contrevenants non résidents à promouvoir. Un organisme de coordination désigné au sein d'un État membre doit agir comme point de contact pour les questions d'application lors de traiter d'autres États membres et la Commission.

- **Promotion de meilleures pratiques**: un nouveau comité comportant des représentants d'agent de contrôle de l'État membre ainsi que les partenaires sociaux au niveau européen est créé pour étudier la facilitation du dialogue entre l'industrie et les autorités de contrôle la cohérence d'approches entre les autorités de contrôle et les meilleures pratiques de contrôle;

- **Système de classification par niveau de risque**. Les États membres mettent en place un système classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur nombre relatif et la gravité relative des infractions. La Commission apporte son soutien dialogue entre les États membres afin d'encourager l'uniformité de ces systèmes de classification. Les entreprises classées «à haut risque» font l'objet contrôles plus étroits et plus fréquents.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/05/2006.

TRANSPOSITION : 01/04/2007.

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 13/04/2005 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Helmuth MARKOV (GUE/NGL, DE), le Parlement européen propose de réintroduire de nombreux amendements déposés par le Parlement en première lecture ou de rétablir le texte initial de la Commission.

Les amendements clés concernent :

- le pourcentage des jours de travail à contrôler : le Parlement propose de conserver le système progressif des jours contrôlés de 1% à 3% puis à 4% mais demande d'accélérer sa mise en oeuvre. Les augmentations devraient intervenir en 2007, 2009 et 2011 au lieu de 2009, 2011 et 2013 ;

- la répartition entre les contrôles routiers et les contrôles en entreprise : le Parlement s'en tient à ses valeurs minimales de 15% sur la route et 50% en entreprises ;

- les contrôles sur route : un amendement prévoit que les contrôles sur route sont effectués lorsque les véhicules circulent ou ont l'intention de démarrer au point de contrôle concerné. Les véhicules à l'arrêt qui stationnent pour respecter les prescriptions en matière d'interruption de temps de conduite et de repos ne doivent être contrôlés que si des motifs concrets de suspicion existent ou en cas de danger. D'autres amendements visent l'exigence relative à un équilibre des contrôles en différents lieux et la définition de ces lieux ;

- le renforcement du rôle de l'organisme de coordination des contrôles : celui-ci devrait élaborer une stratégie nationale de contrôle cohérente et transmettre des informations statistiques à la Commission ;

- le rétablissement de la liste des infractions graves, à savoir : dépassement de 20% ou plus des temps de conduite maximaux fixés pour une journée, pour six jours ou pour deux semaines ; écart de 20% ou plus par rapport à la période de repos quotidienne ou hebdomadaire minimale; écart de 33% ou plus par rapport à la durée de l'interruption minimale; dépassement de 10% ou plus de la durée maximale hebdomadaire du travail de soixante heures.

- l'harmonisation des sanctions et certaines données à contrôler sur la route. Le Parlement insiste aussi sur le fait que le temps de travail pourrait également être vérifié sur place.

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 21/10/2003 - Document de base législatif

OBJECTIF : mieux contrôler l'application de la législation communautaire relative aux transports routiers dans l'Union européenne. ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil. CONTENU : la présente proposition abroge la directive 88/599/CE et la remplace par une nouvelle série de règles. Elle fait suite au Livre blanc de la Commission intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", dans lequel la Commission signalait son intention de renforcer les contrôles et les sanctions. La proposition reflète également l'opinion générale - exprimée à maintes reprises par le Parlement européen - selon laquelle il serait impératif de mieux contrôler l'application de la législation communautaire relative aux transports routiers dans l'Union européenne. - La proposition vise tout d'abord à actualiser et à améliorer la quantité et la qualité des opérations de contrôle. Il ressort des statistiques communiquées pour les rapports bisannuels de la Commission que certains États membres ont déjà atteint ou dépassé le nombre de contrôles prévu par la proposition. C'est pourquoi il est proposé d'augmenter progressivement la quantité des contrôles, au fur et à mesure du remplacement des flottes de véhicules et de la généralisation du nouveau tachygraphe. - Pour améliorer la qualité des contrôles, il est essentiel que, au sein de toutes les autorités compétentes, les agents de contrôle reçoivent une formation et un équipement suffisants. Bien qu'il appartienne aux États membres de veiller à dispenser à ces agents une formation suffisante dans le contexte national, la proposition leur impose d'établir des programmes de formation conjoints et des échanges avec les autres États membres, ainsi que de fournir aux agents un équipement standard. La liste des différents éléments de l'équipement standard peut être mise à jour par la Commission, statuant sur avis du comité des représentants nationaux. - Il arrive souvent que, dans un État membre, le contrôle de l'application de la législation sociale européenne en matière de transports routiers relève de la compétence de plusieurs autorités. En conséquence, la proposition de la Commission impose aux États membres de désigner un point de coordination des contrôles et exige de l'autorité compétente qu'elle coordonne non seulement les données statistiques, mais aussi l'élaboration et la mise en oeuvre, en consultation avec les autres autorités compétentes internes, d'une stratégie de contrôle cohérente qui doit être communiquée périodiquement à la Commission et aux autres États membres. Reconnaissant la nécessité de mettre en place un système prévoyant un échange régulier d'informations et de meilleures pratiques entre les États membres, la Commission propose quatre mesures à cette fin: - promouvoir les systèmes électroniques d'échange de données entre les points de coordination des contrôles; réviser le formulaire normalisé d'échange de données prévu dans la décision 93/172/CEE de la Commission; - augmenter le nombre minimal d'opérations de contrôle concertées à effectuer par les autorités compétentes des États membres; - créer un comité permanent composé de représentants des organismes de contrôle de tous les États membres en vue de favoriser l'échange d'expériences, d'informations et de meilleures pratiques et la résolution conjointe des problèmes de contrôle au niveau européen; - encourager les initiatives de formation conjointes entre les autorités de contrôle, comme celle mise en oeuvre actuellement par Euro Control Route. La proposition de la Commission traite également de la question des sanctions. Elle invite les États membres à convenir d'une liste d'infractions qui seraient généralement reconnues comme graves. IMPLICATIONS FINANCIERES : - ligne budgétaire : B2-704A - enveloppe totale de l'action : 40.000 EUR. - incidence financière globale des ressources humaines : 43.200 EUR. - Total : 83.200 EUR.

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 02/02/2006 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé, sur la base de deux rapports d'Helmuth **MARKOV** (GUE/NGL, DE), l'accord obtenu en conciliation entre le Parlement et le Conseil sur la législation sociale applicable dans le transport routier. Les principaux points de divergence entre le Parlement et le Conseil concernaient : l'instauration d'une échelle commune de sanctions en cas d'infraction à la législation, l'inclusion de la directive sur le temps de travail, l'introduction du tachygraphe numérique, le nombre minimum de contrôles à effectuer par les États membres et les temps de pause et périodes de repos des chauffeurs.

S'agissant de la proposition de règlement, les principaux éléments de l'accord dégagé en conciliation peuvent se résumer comme suit:

- **Accord AETR** : suite à l'accord conclu avec le Conseil au sujet du champ territorial du règlement (COD/2001/0241) par rapport à celui de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), le Parlement a accepté de retirer son amendement équivalent à la proposition de directive. En outre, les deux parties sont convenues que la Communauté entamerait des négociations avec les pays tiers concernés en vue de l'application de règles analogues à celles qui sont énoncées dans la directive. Dans l'attente de l'achèvement de ces négociations, les États membres seront tenus d'inscrire dans les relevés qu'ils envoient à la Commission des données relatives aux contrôles effectués sur les véhicules de pays tiers.

Dans une déclaration commune, la Commission et les États membres s'engagent à déployer tous les efforts afin d'obtenir que, dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, les dispositions de l'AETR soient alignées sur celles de la directive; si tel n'était pas le cas, la Commission proposerait les initiatives nécessaires pour qu'il soit remédié à cette situation.

- **Pourcentages minimaux de contrôle** : à la demande du Parlement, le Conseil a accepté que les contrôles effectués par les États membres soient portés, à partir de 2008, à au moins 2% des jours de travail des conducteurs de véhicules relevant du champ de la nouvelle législation et que ce pourcentage minimal atteigne au moins 3% à compter de 2010. Le Conseil proposait initialement 2% en 2009 et 3% en 2011. De plus, la Commission sera autorisée à porter, à partir de 2012, le pourcentage minimal des contrôles à 4%.

Les deux parties ont décidé également que 15 % au moins des jours de travail contrôlés devaient l'être sur la route et 30% au moins dans les locaux des entreprises. À compter de janvier 2008, ces pourcentages seront portés à 30% et 50%. Par conséquent, les contrôles seront effectués principalement dans les entreprises, où il est possible de conduire des inspections plus approfondies que sur la route.

Par ailleurs, les contrôles sur la route seront effectués en différents lieux et à n'importe quelle heure et couvriront une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle. Il est prévu également de contrôler les journées de travail selon un système de rotation aléatoire, afin d'assurer l'équilibre géographique requis.

- **Échelle commune des infractions et des sanctions** : à la demande du Parlement, le Conseil a admis l'inscription dans l'annexe de la directive d'une liste non exhaustive des infractions communes, qui reprend les principaux éléments contenus dans l'amendement du Parlement. Sont classés parmi les infractions, entre autres, un dépassement des temps de conduite maximaux fixés pour une journée, six jours ou deux semaines, un écart par rapport au temps de repos journalier ou hebdomadaire minimal, un écart par rapport à la durée minimale de pause, ou encore la présence d'un tachygraphe qui n'est pas installé selon les exigences de la législation de l'UE.

En outre, la Commission s'engage dans une déclaration à présenter, dans l'avenir, une liste plus détaillée qui assortira les infractions susmentionnées de limites précises, dont le dépassement constituera une infraction grave.

- **Directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier** : cet aspect a été le plus controversé. S'en tenant à sa position commune, le Conseil refusait d'établir un lien avec la directive 2002/15/CE sur le temps de travail, qui permettrait aux autorités de contrôle des États membres chargées des inspections de vérifier le respect des périodes maximales de travail fixées dans la directive en question, de manière, par exemple, à prendre en compte la fatigue résultant pour les conducteurs du chargement ou du déchargement d'un camion.

Le Conseil a rejeté toutes les propositions de compromis présentées à ce sujet par la délégation du PE. Les deux institutions sont finalement convenues de souligner dans les considérants de la directive l'importance de la directive 2002/15/CE sur le temps de travail pour la création d'un marché commun des transports terrestres, la sécurité routière et les conditions de travail. Il est introduit un considérant qui évoque la nécessité de traiter aussi les risques liés à la fatigue des conducteurs en mettant en œuvre la directive 2002/15/CE.

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 27/06/2005 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte 26 amendements à la position commune sur un total de 35. Vingt amendements sont acceptés tels quels, six peuvent être acceptés dans leur principe ou sous réserve d'être reformulés. Il s'agit principalement des amendements visant à :

- préconiser l'interopérabilité et l'applicabilité des systèmes de contrôle ;

- prévoir des contrôles en bord de route des limitations des temps de conduite hebdomadaires et sur deux semaines ;

- prévoir des sanctions plus lourdes pour les infractions répétées ;

- préciser les points sur lesquels doit porter le rapport de la Commission relatif aux sanctions applicables aux infractions graves ;

- exiger des agents chargés des contrôles en bord de route de préciser où leurs contrôles sont effectués, et qu'ils demandent au conducteur certaines informations (la Commission se déclare néanmoins en faveur de l'indication du pays d'immatriculation du véhicule, ainsi que du pays d'origine du conducteur et du pays d'établissement de l'entreprise) ;

- énumérer une série d'endroits pour l'exécution des contrôles (la Commission pourrait accepter «stations-service» et «autres lieux sûrs»).

Les amendements rejetés par la Commission visent essentiellement à : définir le type de voyage auquel la directive devrait s'appliquer ; introduire des délais plus ambitieux pour l'augmentation graduelle du pourcentage de contrôle ; conduire à une augmentation directe du nombre de contrôles dans les locaux de l'entreprise de 25% à 50% de la totalité des contrôles effectués ; imposer aux entreprises et aux agents chargés du contrôle, respectivement, un travail inutile ; prévoir que la Commission présente une proposition visant à uniformiser les sanctions en cas d'infractions graves après publication de son rapport sur la question ; supprimer la disposition qui autorise la Commission à négocier essentiellement dans le cadre de l' accord AETR en vue de garantir l'application de normes de contrôle uniformes en dehors de l'UE également.

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 20/04/2004 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Helmuth MARKOV (GUE/NGL, D) sur la législation sociale concernant le transport routier. Les principaux points de contentieux portent sur les pourcentages de jours qui doivent être contrôlés chaque année aussi bien que sur la définition des infractions qui devraient constituer un délit sérieux. Quoique le Parlement approuve la directive dans son principe, il propose un certain nombre d'amendements qui exigent des contrôles plus stricts quant à sa mise en oeuvre. Le Parlement reprend tout d'abord la définition de "conducteur" de la première lecture du Parlement en vue de l'adoption d'un règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Aux fins de la présente directive, le terme "conducteur" désigne la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord du même véhicule dans le but de le conduire. La présente directive devrait s'appliquer aux véhicules immatriculés dans la Communauté effectuant des transports routiers: - entièrement dans la Communauté; ou - entre la Communauté et un pays tiers qui n'est pas une partie contractante de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) ou lorsque le transport traverse un tel pays. Pour le Parlement, l'AETR s'applique lorsque le transport par route est effectué par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un pays qui est une partie contractante à l'AETR, à l'ensemble du trajet entre la Communauté et le territoire d'une partie contractante, ou à la partie traversant le territoire d'une partie contractante. Lorsque le transport par route est effectué par des véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas une partie contractante à l'AETR, la présente directive s'applique à l'ensemble du trajet effectué dans la Communauté. En outre, les États membres devraient conférer aux fonctionnaires préposés aux contrôles, avant le 1er janvier 2005, toutes les compétences légales nécessaires pour leur permettre d'effectuer correctement les tâches d'inspection. Le Parlement accepte la proposition de la Commission d'organiser les contrôles de manière à ce qu'ils couvrent au moins 3% des jours pendant lesquels travaillent les conducteurs des véhicules. Ce pourcentage minimal pourra, après approbation du Parlement, être augmenté à condition que les transporteurs disposent d'un tachygraphe numérique en bon état de fonctionnement. Alors que la Commission propose qu'il n'y ait pas moins de 30% des jours ouvrables contrôlés sur la route, le Parlement propose de ramener ce pourcentage à 15%. Au moins 50% des contrôles effectués dans les locaux des entreprises devraient porter sur de très petites entreprises (pas plus de trois véhicules). Pour se rendre compte au mieux du respect des dispositions de la législation appropriée, le Parlement est d'avis que la répartition des postes de contrôle et des véhicules contrôlés doit être la plus grande possible. Il faut donc plus d'informations. De plus, pour mieux déceler de possiblesdiscriminations, il préconise que les États membres prennent note de l'État membre de provenance des véhicules, des conducteurs ou entreprises contrôlés. Le Parlement précise que les contrôles sur route ont lieu lorsque les véhicules circulent ou ont l'intention de démarrer au point de contrôle concerné. Les véhicules à l'arrêt qui, à l'évidence, stationnent pour respecter les prescriptions en matière d'interruption du temps de conduite et de temps de repos ne devraient être contrôlés que si des motifs concrets de suspicion existent ou si une situation de danger l'impose. Il considère en outre qu'un dépassement de 10% (au lieu de 20% comme proposé par la Commission) ou plus de la durée maximale hebdomadaire du travail de soixante heures constitue une infraction grave. Il est enfin demandé à la Commission de soumettre au Parlement, trois ans après l'entrée en vigueur de la directive, de présenter un rapport analysant les sanctions prévues dans la législation des États membres pour des délits précis. Dans le même temps, la Commission publiera une proposition de directive sur l'harmonisation de ces sanctions.

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 10/06/2004

Le Conseil est parvenu à un accord politique à la majorité qualifiée, la délégation française votant contre et la délégation allemande émettant une réserve parlementaire, sur sa position commune relative au projet de directive.

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 15/12/2004 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

En dépit du fait qu'elle aurait préféré que la proposition comprenne l'application des règlements relatifs au temps de travail, une liste commune des infractions graves et une augmentation plus précoce des taux minimums de contrôle, la Commission estime que la position commune adoptée à la majorité qualifiée respecte dans une large mesure les objectifs, ainsi que l'approche de sa propre proposition, et lui accorde donc son soutien.

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 09/12/2004 - Position du Conseil

La position commune, adoptée à la majorité qualifiée, introduit des modifications substantielles à la proposition de la Commission.

- La première modification concerne les dispositions relatives aux sanctions et aux infractions graves. Le Conseil a extrait les dispositions concernant l'immobilisation des véhicules, les sanctions applicables par les autorités de contrôle, ainsi que la coresponsabilité et les sanctions financières proportionnées infligées aux acteurs de la chaîne de transport en cas d'infraction, afin de les insérer dans la proposition de règlement concernant les périodes de conduite et de repos destiné à remplacer l'actuel règlement 3820/85/CEE.

- La deuxième modification porte sur le lien établi entre l'augmentation du pourcentage minimum de contrôles et de la proportion minimale de contrôles effectués dans les locaux ou sur la route, et l'introduction du tachygraphe numérique. Compte tenu du renouvellement progressif de la flotte des entreprises de transport - et par conséquent de l'augmentation progressive du nombre de véhicules équipés du tachygraphe numérique - les États membres instaureront un système de contrôles qui garantira que d'ici 2011, au moins 3% des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant du champ d'application du projet de directive seront contrôlés. Alors que la Commission prévoyait une augmentation immédiate des contrôles atteignant 3% des jours ouvrés à compter de l'entrée en vigueur de la nouvelle directive, le Conseil a décidé d'atteindre cet objectif en relevant progressivement le nombre de contrôles de 1% à 2% à partir du 1er janvier 2009. En outre, une disposition a été introduite pour que le pourcentage minimal puisse être porté à 4% à compter du 1er janvier 2013, à condition que les statistiques montrent que plus de 90% de la totalité des véhicules contrôlés sont équipés d'un tachygraphe numérique.

- Afin d'assurer un bon équilibre entre les contrôles sur la route et dans les locaux des entreprises, la position commune comporte une disposition fixant à 30% (minimum) le nombre total des jours ouvrés contrôlés sur la route et à 50% (minimum) le nombre total des jours ouvrés contrôlés dans les locaux des entreprises à compter du 1er janvier 2008.

- Par ailleurs, le Conseil établit une distinction entre la désignation d'un organisme de coordination international chargé de rassembler les statistiques relatives aux contrôles en provenance des différentes autorités compétentes et d'assurer la coordination avec les organismes équivalents des autres États membres, et la désignation facultative d'un organe de coordination chargé de préparer et de superviser la mise en oeuvre de la stratégie nationale de contrôle. Pour certains États membres, ces deux fonctions pourraient être assumées par deux organisations différentes.

La Commission a accepté dans leur intégralité ou en partie 21 amendements sur les 38 proposés par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil a repris 7 amendements dans leur intégralité, sur le principe ou en partie, dans sa position commune.

- Le Conseil a notamment accepté la demande du Parlement visant à réduire à 15% le nombre minimum des jours ouvrés contrôlés sur la route. Dans ce contexte, le Conseil a fixé à 25% le nombre des jours contrôlés dans les locaux et a instauré une période transitoire (jusqu'au 1er janvier 2008) pour que ce chiffre soit porté à 30% (route) et 50% (locaux des entreprises). En outre, les statistiques recueillies sur les contrôles vont désormais inclure le type de tachygraphe utilisé afin d'éviter toute discrimination et serviront à déterminer si la condition préalable à une augmentation ultérieure du pourcentage des contrôle. La position commune demande aux États membres de conserver les statistiques recueillies au cours de l'année précédente et elle interdit toute discrimination lors des contrôles routiers qui serait fondée sur le fait que les véhicules sont équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique.

- En revanche, le Conseil a refusé les amendements visant à : inclure une définition du terme « conducteur » ; demander que les contrôles portent également sur la vérification des attestations de conducteur des pays tiers; demander aux autorités de contrôle des États membres d'équilibrer les contrôles réalisés dans les locaux des entreprises, en exigeant qu'au moins 50% des contrôles portent sur des PME; garantir que les conducteurs en train de dormir ne sont pas inutilement dérangés par un contrôle ; prévoir que, dans le cadre de l'assistance mutuelle entre les États membres, l'État membre d'immatriculation enquête sur les infractions potentielles en effectuant un contrôle dans les locaux de l'entreprise concernée; obliger les États membres à publier les statistiques recueillies; élargir les cas d'infractions graves à la disposition relative au temps de travail maximum prévue par la directive 2002/15/CE; expliciter la nature du rapport de la Commission sur les sanctions (la position commune conserve uniquement la nécessité de présenter un rapport sur les infractions graves et supprime la liste commune des infractions graves); offrir à la Commission la possibilité de publier les lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle dans un document séparé de l'actuel rapport bisannuel.

# Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821 /85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 15/05/2009 - Document de suivi

Le rapport présenté par la Commission analyse les sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier prévues dans la législation des États membres, comme requis par la directive 2006/22/CE. Les infractions relèvent de deux règlements : a) le

règlement (CE) n° 561/2006 qui contient des règles précises sur les durées de conduite maximales et sur les périodes de repos et les pauses minimales pour les conducteurs effectuant un transport professionnel ; b) le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route concerne l'installation et l'utilisation du tachygraphe.

Au moment de la rédaction du rapport, 26 États membres avaient informé la Commission des règles qu'ils ont adoptées. Le Portugal, qui ne s'est pas encore acquitté de ses obligations, fait l'objet d'une procédure d'infraction.

Le rapport examine les différents types de sanctions prévus dans les législations et réglementations nationales: amendes, immobilisation du véhicule, retrait du permis et peines de prison, ainsi que les sanctions pouvant être prévues pour les conducteurs et les entreprises. On distingue, à la base, les États membres dont la législation ne prévoit aucune modulation en fonction du type d'infraction (Autriche, République tchèque, Luxembourg et Royaume-Uni) des États membres dont la législation distingue plusieurs infractions spécifiques qui donnent lieu à différents niveaux de sanction.

Sur la base des informations communiquées par les États membres à la Commission, le rapport conclut que les règles concernant **les sanctions applicables en cas d'infractions graves à la législation sociale varient considérablement d'un État membre à l'autre** en ce qui concerne les types de sanctions, le montant des amendes et la catégorisation des infractions. Tous les États membres infligent des amendes à titre de sanction, mais tous ne prévoient pas, par exemple, l'immobilisation des véhicules ou des peines de prison. Dans certains États membres, le retrait temporaire du permis de conduire (Bulgarie, Danemark, Grèce, Italie et Royaume-Uni) ou de la carte de conducteur (Slovaquie) est possible.

Si l'on considère la gradation des infractions établie par les États membres, la situation devient encore plus complexe. Les amendes maximales varient sensiblement d'un État membre à l'autre, de 58,23 EUR à Malte à 5.000 EUR et plus en Autriche, à Chypre, en Allemagne et en Irlande. En d'autres termes, **le montant de l'amende maximale d'un pays peut être égal à plusieurs fois l'amende maximale d'un autre pays**. Cette disparité peut en partie s'expliquer par des différences socio-économiques entre les États membres, une amende d'un même montant pouvant être dissuasive et proportionnée pour les conducteurs et les entreprises d'un pays mais pas d'un autre.

Si pour certaines infractions, notamment celles sur les durées de conduite et les périodes de repos, la gravité des infractions est assez facile à estimer, en revanche pour la catégorisation des infractions au règlement (CEE) n° 3821/85, les résultats varient considérablement d'un État membre à l'autre. Certaines infractions considérées comme graves dans un pays ne le sont pas nécessairement dans un autre. En outre, dans le cas de conducteurs et d'entreprises effectuant des transports internationaux, il est très difficile de discerner un message clair concernant la gravité des infractions en cas de non-respect de certaines dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 et du règlement (CEE) n° 3821/85, car les sanctions encourues varient d'un État membre à l'autre de manière prêtant à confusion.

**La Commission juge que cette situation n'est pas satisfaisante en termes d'égalité des conditions pour les conducteurs et les entreprises**. La nouvelle annexe de la directive 2006/22/CE, insérée par la directive 2009/5/CE de la Commission, établit la base d'une interprétation commune de ce qui constitue ou non une infraction grave. Les États membres sont encouragés à prendre les mesures nécessaires pour assurer une application plus uniforme de la réglementation sociale dans les transports routiers et ainsi améliorer le respect de cette réglementation.

La Commission continuera de travailler sur cette question, en particulier en appuyant le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application, au niveau national, de la réglementation sociale dans le domaine du transport routier, par l'intermédiaire du comité prévu par le règlement (CE) n° 561/2006 et en tenant compte des limites des compétences que les États membres et les législateurs ont décidé de conférer à la Commission.