Informations de base

2009/2154(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.20.10 Entreprises et personnel de transport 4.15.03 Aménagement du temps de travail, horaires 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
TRAN Transports et tourisme	RANNER Hella (PPE)	05/10/2009
	Rapporteur(e) fictif/fictive ERTUG Ismail (S&D) TREMOSA I BALCELLS Ramon (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts/ALE) BRADBOURN Philip (ECR)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	KALLAS Siim

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
15/05/2009	Publication du document de base non-législatif	COM(2009)0225	Résumé
22/10/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
28/04/2010	Vote en commission		Résumé
30/04/2010	Dépôt du rapport de la commission	A7-0130/2010	
17/05/2010	Débat en plénière		
18/05/2010	Décision du Parlement	T7-0175/2010	Résumé
18/05/2010	Résultat du vote au parlement		
18/05/2010	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2009/2154(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/01308

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE439.252	02/03/2010	
Amendements déposés en commission		PE440.037	07/04/2010	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0130/2010	30/04/2010	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0175/2010	18/05/2010	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2009)0225	15/05/2009	Résumé

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

2009/2154(INI) - 18/05/2010 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution 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. Ils demandent à la Commission de réclamer les informations manquantes aux États membres concernés.

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. La Commission est invitée à présenter avant la fin 2010 un rapport complet et actualisé sur la mise en œuvre de la nouvelle annexe III de la directive 2006/22/CE.

Différences considérables entre États membres : la résolution 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 dès lors 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 Parlement 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. La résolution 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.

La résolution 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.

Les députés sont d'avis que des **contrôles sur route** et sur les terrains des entreprises doivent avoir lieu de manière plus fréquente et plus approfondie. Ils demandent à la Commission de veiller à ce que les États membres respectent le nombre de contrôles qu'ils doivent pratiquer, en vertu de la directive 2006/22/CE et d'informer le Parlement européen des nouvelles mesures qu'elle entend prendre concernant ces contrôles. La Commission est de plus 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.

La résolution 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.

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

2009/2154(INI) - 15/05/2009 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter une analyse des sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier, telles que prévues dans la législation des États membres.

CONTENU : 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.

Le présent rapport 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 l'article 10 de la directive 2006/22/CE établissant les conditions minimales pour la mise en œuvre de la législation sociale relative aux activités de transport routier.