

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.8.2009
COM(2009) 416 final

RAPPORT DE LA COMMISSION

**concernant la mise en œuvre en 2005-2006 du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à
l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des
transports par route
(24e rapport de la Commission concernant l'application de la réglementation sociale
dans le domaine des transports par route)**

{SEC(2009)1100}

RAPPORT DE LA COMMISSION

concernant la mise en œuvre en 2005-2006 du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (24^e rapport de la Commission concernant l'application de la réglementation sociale dans le domaine des transports par route)

RÉSUMÉ

Le présent rapport de la Commission concerne l'application du règlement (CEE) n° 3820/85¹ du Conseil, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Le règlement fixe des limites maximales des durées de conduite et des limites minimales des pauses et des temps de repos pour les conducteurs professionnels, et définit des procédures de contrôle. Aux termes de la directive 88/599/CEE connexe² sur des procédures uniformes, les États membres sont tenus de veiller à ce qu'au moins 1 % du nombre total des jours de travail effectués par les conducteurs professionnels de camions et d'autobus soit contrôlé, soit dans le cadre d'inspections sur place dans les locaux des entreprises de transport, soit lors de contrôles sur route.

Malgré l'obligation d'élaborer un rapport, certains États membres ont communiqué leurs informations avec beaucoup de retard. Afin que le prochain rapport puisse être élaboré à temps, il est impératif que les contributions des États membres pour les années 2007-2008 parviennent à la Commission pour le 30 septembre 2009. Ces rapports devront également contenir des données sur l'application de la directive 2002/15/CE³ sur le temps de travail, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, conformément aux dispositions de son article 13, paragraphe 1. Ces données permettront à la Commission d'élaborer un rapport complet contenant toutes les informations utiles sur l'application des dispositions en matière sociale dans le transport routier.

Durant la période de référence, l'Autriche, la France, l'Italie et l'Espagne ont augmenté le nombre total de jours de travail contrôlés. La moyenne du nombre total de jours de travail contrôlés (nationaux et non-nationaux confondus) qui s'élève à 2,4 millions n'a pratiquement pas changé au cours de la période 2005-2006, en comparaison avec la moyenne de 2,3 millions de jours enregistrés au cours de la période précédente.

À l'exception de Chypre, de l'Estonie, de l'Irlande, des Pays-Bas, du Portugal et de la Suède, tous les États membres ont dépassé le taux obligatoire de 1 % de l'ensemble des jours de travail à contrôler, tandis que l'Autriche, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Pologne et

¹ Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 1).

² Directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 325 du 29.11.1988, p. 5).

³ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

L'Espagne ont dépassé le seuil des 2 % qui est devenu contraignant à compter du 1^{er} janvier 2008. La Suisse a également dépassé ce seuil.

Le nombre total d'infractions signalées sur le territoire de l'UE et communiquées à la Commission a légèrement diminué, malgré l'augmentation enregistrée dans certains États membres. En comparaison avec la période précédente, le nombre d'infractions signalées par rapport aux pauses et aux temps de repos a diminué, tout comme d'ailleurs celui concernant les durées de conduite, alors que le nombre d'infractions relatives aux horaires et aux registres de service a augmenté. Les infractions les plus fréquentes étaient celles relatives à l'article 7 du règlement (pauses), avec 425 195 constatations d'infraction. Au cours de la période précédente, les infractions à l'article 8 du règlement (temps de repos, 435 849) étaient les plus nombreuses.

Durant la période de référence, il n'était pas encore possible de mesurer les effets du nouveau règlement (CE) n° 561/2006⁴ relatif aux durées de conduite et aux temps de repos et de sa directive d'application 2006/22/CE⁵ établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et 3821/85, respectivement en vigueur depuis le 11 avril 2007 et le 1^{er} mai 2006. Néanmoins, ces nouvelles dispositions devraient davantage faciliter la mise en œuvre des dispositions en matière sociale. Elles offrent une approche ciblée fondée sur des évaluations de risques, elles renforcent la coopération entre les États membres et confèrent à la Commission des compétences d'exécution, en particulier en ce qui concerne les normes minimales en matière de contrôles sur route et dans les locaux des entreprises, d'équipement standard des unités chargées du contrôle et les points de fait qui doivent être considérés comme des infractions. Dans cette tâche, la Commission est assistée par un comité de réglementation. Il convient de concentrer davantage les efforts sur une mise en œuvre efficace et harmonisée de la nouvelle série de dispositions en matière sociale qui ont été améliorées.

1. INTRODUCTION

Le présent rapport, qui concerne les années 2005 et 2006, se fonde sur les informations communiquées par les États membres au moyen du formulaire normalisé établi conformément à la décision de la Commission du 22 février 1993⁶.

Les rapports reçus étaient pour la plupart complets, mais il y avait des lacunes au niveau de la qualité des rapports. La Grèce notamment n'a pas communiqué de données sur les infractions. Certains États membres, comme la Slovaquie ou la République tchèque, ont soumis des rapports couvrant uniquement certaines parties de la période de référence. Certains rapports présentaient une structure différente du formulaire normalisé car ils ne distinguaient pas

⁴ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

⁵ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

⁶ Décision de la Commission du 22 février établissant le formulaire normalisé prévu à l'article 6 de la directive 88/599/CEE du Conseil dans le domaine des transports par route (JO L 72 du 25.3.1993, p. 30-32).

correctement les trois différents groupes de conducteurs à contrôler (nationaux, autres États membres et pays tiers).

Les États membres ayant adhéré à l'UE en 2004 ont dû, pour la première fois, soumettre leurs rapports pour la période 2005-2006. La Roumanie et la Bulgarie, devenues membres de l'Union européenne le 1^{er} janvier 2007, c'est-à-dire après la fin de la période de référence, n'étaient pas tenues de soumettre un rapport national. Cependant, la Roumanie a présenté un rapport complet, couvrant toute la période de référence.

La Suisse a également communiqué ses données à la Commission.

2. TABLEAUX RÉCAPITULATIFS

2.1. Contrôles: récapitulatif

Le tableau ci-après montre le rapport entre le nombre minimal de jours de travail à contrôler et le nombre de jours effectivement contrôlés au cours de la période de référence (1^{er} janvier 2005 – 31 décembre 2006).

État membre	- a - Nombre minimal de jours de travail à contrôler	- b - Nombre de jours de travail contrôlés (nationaux)	- c - Nombre de jours de travail contrôlés (non-nationaux)	- d - Nombre total de jours de travail contrôlés	- e - Rapport entre le nombre minimal de jours de travail à contrôler et le nombre de jours de travail contrôlés (d/a)
Autriche	470 736	875 914	510 678	1 386 592	2,95
Belgique	726 000	965 414	152 065	1 117 479	1,54
Chypre	77 589	4 738		4 738	0,06
République tchèque ⁷	265 491	1 159 843	219 308	1 379 151	(5,19)
Danemark	220 000	284 455	27 985	312 440	1,42
Estonie	61 160	37 189	2 290	39 479	0,65
Finlande	334 000	379 920	79 033	458 953	1,37
France ⁸	2 505 000	8 958 405	2 073 646	11 032 051	4,4
Allemagne	5 717 462	7 571 798	5 586 304	13 158 102	2,3
Grèce	6 402	29 646	917	30 563	(4,77)
Hongrie	560 000	639 530	132 494	772 024	1,37
Irlande	904 700	632 710	89	632 799	0,70
Italie	3 268 176	7 441 167	934 095	8 375 262	2,56
Lettonie	305 662	485 697	73 915	559 612	1,83
Lituanie	251 660	237 567	78 807	316 374	1,26
Luxembourg	51 201	72 091	15 923	88 014	1,72

⁷ Le rapport couvre uniquement l'année 2006.

⁸ La France ne fait pas de distinction entre nationaux et non-nationaux ou autres États membres et pays tiers, mais entre résidents et non-résidents. Dans le tableau, les résidents sont assimilés aux nationaux et les non-résidents aux non-nationaux.

Malte	103	1 001	65	1 066	(10,34)
Pays-Bas	595 405	471 571	59 831	531 402	0,89
Pologne	1 286 126	5 063 096	3 479 674	8 542 770	6,64
Portugal	585 077 ⁹	99 613	518	100 131	0,17
Roumanie	410 106	428 043	72 680	500 723	1,22
Slovaquie	164 027	202 278	1 519	203 797	1,24
Slovénie ⁷	80 000			81 059	(1,01)
Espagne	1 912 819	4 138 122	438 912	4 577 034	2,39
Suède	528 000	414 891	96 227	511 118	0,97
Royaume-Uni	2 254 506	3 157 534	484 546	3 642 080	1,62
Suisse	412 040	1 646 858	331 930	1 978 788	4,80

Le tableau montre que la majorité des États membres a atteint l'objectif de 1 % de la totalité des jours de travail à contrôler, à l'exception de Chypre (0,06), de l'Estonie (0,65), de l'Irlande (0,70), des Pays-Bas (0,89), du Portugal (0,17) et de la Suède (0,97).

Le rapport de la Slovénie concerne uniquement l'année 2006 et ne fait pas de distinction entre les nationaux et les non-nationaux en termes de jours de travail contrôlés. Il est dès lors impossible de tirer des conclusions sur l'équilibre des contrôles entre ces groupes.

Les chiffres indiquent que certaines données ont été communiquées de manière incohérente. Dans le cas de la Grèce, il semble peu probable que seulement 1 345 véhicules soient soumis au règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, puisque le chiffre de 3 997 copies certifiées de la licence communautaire a été communiqué par la Grèce dans le cadre du règlement (CEE) n° 881/92¹⁰ relatif à l'accès au marché des transports routiers.

Le même constat s'applique à Malte où le nombre de copies certifiées de la licence communautaire dépasse, dans une proportion identique, le nombre de véhicules soumis à la réglementation, ce qui donne un nombre minimal de jours de travail à contrôler de seulement 103 jours.

Dans le cas de la République tchèque, le nombre de contrôles effectués est relativement élevé, si on le compare au nombre obtenu sur une période de deux ans dans des pays présentant des caractéristiques similaires comme l'Autriche ou la Hongrie, d'autant plus que le rapport de la République tchèque ne se rapporte qu'à l'année 2006. Dans l'attente de la vérification de ces chiffres, le taux d'exécution calculé n'est pas pris en considération.

Un rapport antécédent relatif aux années 2004-2005 n'a pas pu être pris en considération en raison du fait qu'il était impossible de déterminer clairement quels avaient été les contrôles effectués en 2004 (lesquels ne seraient donc pas visés par la période de référence) et quel était le nombre minimal de contrôles à effectuer.

Dans l'ensemble de ces rapports, le taux calculé est indiqué entre parenthèses et ne sera pas pris en considération.

⁹ Données non communiquées par l'État membre. Par conséquent, le chiffre est repris de la période précédente.

¹⁰ Règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres (JO L 95 du 9.4.1992, p. 1).

2.2. Infractions: récapitulatif

Nombre d'infractions signalées: articles 6, 7, 8 et 14 du règlement (CEE) n° 3820/85

Récapitulatif par État membre

État membre	Passagers				Marchandises				Total
	Nationaux	États membres	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	États membres	Pays tiers	Total non-nationaux	
Autriche	1 425	1 305	835	2 140	28 249	13 351	4 309	17 660	49 474
Belgique ¹¹	254	252	19	271	2 099	6 643	561	7 204	9 828
Chypre	248				337				585
État membre	Passagers				Marchandises				Total
	Nationaux	États membres	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	États membres	Pays tiers	Total non-nationaux	
République tchèque	1 005	88	13	101	5 894	1 779	256	2 035	9 035
Danemark	120				3 279				3 399
Estonie	12	2	0	2	261	55	5	60	335
Finlande	921	0	0	0	11 548	18	23	41	12 510
France ¹²	106 213	24 989		24 989					131 202
Allemagne	19 403	810	568	1 378	631 815	45 832	7 448	53 280	705 516
Grèce ¹³									
Hongrie	288	67	163	230	6 795	2 250	2 679	4 929	12 242
Irlande	192	4		4	8 495	37		37	8 728
Italie	10 090	1 777	222	1 999	66 626	4 127	793	4 920	83 635
Lettonie	12	1	0	1	322	34	0	6	341
Lituanie	120	73	77	150	568	292	457	749	1 587
Luxembourg	12	0	0	0	68	99	0	99	179
Malte ¹³						3			3
Pays-Bas	424	134	21	155	8 311	2 412	190	2 602	11 492
Pologne	13 671	968	257	1 225	47 536	25 557	7 307	32 864	95 296
Portugal	56	18	0	18	517	16	0	16	607
Roumanie	8 842	0	400	400	30 286	0	2 948	2 948	42 476
Slovaquie	2 128	54	1	55	33 640	1 506	202	1 708	37 531
Slovénie									1 006

¹¹ Les données relevées par la police et les inspecteurs sociaux n'ont pas été ajoutées dans le tableau ci-dessus, car elles n'étaient pas correctement ventilées.

¹² Les chiffres se rapportent au transport de marchandises et au transport de passagers.

¹³ Données non communiquées par l'État membre.

Espagne	4 913	448	493	941	73 007	5 907	1 566	7 473	86 334
Suède	818	104	11	115	3 831	926	47	973	5 737
Royaume-Uni	2 777	201	16	217	29 142	15 664	1 305	16 969	49 105
Suisse					7 592	7 251	70	7 321	14 913

Récapitulatif par catégorie d'infraction

Article	Type d'infraction	Nombre d'infractions
6	Durées de conduite	297 244
7	Pauses	425 195
8	Temps de repos	241 365
14	Horaire et registre de service	52 951
Total		1 016 755

Le rapport de la Belgique révèle que le nombre total de nationaux contrôlés sur la route s'élève à 35 761 contre 59 264 contrôles de non-nationaux. Aussi, le nombre d'infractions signalées dans le transport de passagers est pratiquement identique pour les nationaux et les non-nationaux. En ce qui concerne le transport de marchandises, le nombre d'infractions commises par les non-nationaux est plus de trois fois supérieur au nombre d'infractions commises par les nationaux.

La même observation vaut pour la Lituanie. Alors que, dans le transport des passagers, le nombre de contrôles effectués auprès des nationaux est supérieur au nombre de contrôles effectués auprès des non-nationaux, le nombre d'infractions signalées est pratiquement identique dans les deux groupes. En ce qui concerne le transport de marchandises, le nombre d'infractions signalées lors des contrôles auprès des non-nationaux est largement supérieur au nombre d'infractions signalées chez les nationaux. Au Luxembourg, le nombre total de non-nationaux contrôlés sur la route est plus de deux fois supérieur au nombre de nationaux contrôlés.

En Slovénie également, le nombre total de non-nationaux contrôlés sur la route est largement supérieur au nombre de nationaux contrôlés.

Dans le cas de la République tchèque, le nombre d'infractions signalées est particulièrement peu élevé, surtout par rapport au nombre exceptionnellement élevé de jours de travail contrôlés.

En ce qui concerne la répartition des contrôles entre les nationaux et les non-nationaux, il convient de rappeler que les contrôles doivent être effectués d'une manière non-discriminatoire.

3. RELATIONS ET COOPÉRATION ENTRE LES ÉTATS MEMBRES

Conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 88/599/CEE sur des procédures uniformes, les États membres organisent, deux fois par an au moins, des opérations concertées. En vertu des dispositions de l'article 5 de la directive 2006/22/CE établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et 3821/85, depuis 2007, les contrôles concertés ont augmenté et sont organisés au minimum 6 fois par an.

Or, seule l'Autriche a explicitement déclaré avoir participé à des contrôles internationaux. Ces contrôles ont été coordonnés par Euro Control Route (ECR). Les contrôles concertés ont été effectués conjointement avec l'office des transports de marchandises de la République fédérale d'Allemagne (Bundesamt für Güterverkehr –BAG).

4. OBSERVATIONS ET CONCLUSIONS

4.1. Propositions des États membres

Aucune proposition n'a été faite par les États membres dans leur rapport national.

4.2. Observations

Bien que les dispositions s'appliquant aux durées de conduite et aux temps de repos soient en vigueur depuis bientôt trente ans, il subsiste des différences entre les performances des États membres en ce qui concerne leur application. Cette situation nuit à la réalisation des objectifs de renforcement de la sécurité routière, d'instauration d'une concurrence loyale et d'amélioration des conditions de travail des conducteurs.

Les nouvelles dispositions législatives du règlement (CE) n° 561/2006 relatif aux durées de conduite et aux temps de repos et de la directive 2006/22/CE établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n°s 3820/85 et 3821/85, sont entrées en vigueur respectivement le 11 avril 2007 et le 1^{er} mai 2006. Cependant, étant donné que depuis mai 2006 les nouveaux véhicules doivent être équipés d'un tachygraphe numérique, l'applicabilité des dispositions relatives aux durées de conduite et aux temps de repos s'est nettement améliorée. Ceci pourrait expliquer en partie la légère diminution du nombre total d'infractions signalées.

De nouvelles améliorations sont attendues avec l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions en 2006 et en 2007.

4.2.1. Soumission des données

Étant donné que certains États membres ne communiquent pas leurs données à la Commission en temps voulu, l'élaboration du rapport ne peut se faire suffisamment tôt. Par ailleurs, le fait de ne pas employer le formulaire normalisé pour communiquer les données, ou de communiquer des données incomplètes, empêche une comparaison approfondie entre les pays.

Les questions spécifiques liées à la précision et à la crédibilité des données telles qu'elles sont décrites en détail aux chapitres 2.1 et 2.2 devraient être traitées par l'État membre concerné.

Il est rappelé aux États membres qu'ils sont tenus, conformément au règlement (CEE) n° 3820/85, de présenter des rapports complets en utilisant le formulaire normalisé.

Un nouveau formulaire normalisé a été établi afin de prendre en considération l'évolution des dispositions communautaires régissant les temps de conduite et de repos. Les nouvelles exigences en matière de rapports prévues par une décision de la Commission

du 22 septembre 2008¹⁴ fondée sur le règlement (CE) n° 561/2006 relatif aux durées de conduite et aux temps de repos et sur la directive 2006/22/CE établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et 3821/85, portent notamment sur les informations relatives aux dérogations nationales accordées par les États membres au titre de l'article 13, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 et sur des informations plus détaillées concernant les contrôles des véhicules. Par ailleurs, l'application de la directive 2002/15/CE prévoit l'utilisation d'un formulaire normalisé.

4.2.2. *Contrôles*

Le nombre de contrôles est resté relativement stable dans la plupart des États membres.

L'Autriche, l'Italie, la France et l'Espagne ont effectué davantage de contrôles, tandis qu'au Luxembourg et en Allemagne, le nombre de contrôles a diminué d'environ 3 %. Au cours de la période précédente, l'Allemagne a contrôlé 5,06 % de la totalité des jours de travail, contre seulement 2,3 % pour la période de référence en cours. Au Luxembourg, la part de jours de travail contrôlés est passée de 4 % pour la période 2003-2004 à 1,72 % pour la période de référence en cours. Alors que le Luxembourg n'a fourni aucune explication dans son rapport, l'Allemagne a signalé que le nombre de véhicules visés par le règlement (CEE) n° 3820/85 et donc le nombre de contrôles minimaux avaient pratiquement doublé depuis la période précédente.

La quasi-totalité des États membres a atteint la norme des 1 % de jours de travail contrôlés, tandis que l'Autriche, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Pologne et l'Espagne ont dépassé le taux de 2 %.

Cependant, un certain nombre d'États membres n'ont pas respecté les dispositions réglementaires relatives au nombre minimal de jours de travail à contrôler.

Les pays qui ont effectué le moins de contrôles sont: Chypre (0,06 %), Portugal (0,17 %), Estonie (0,65 %), Irlande (0,70 %), Pays-Bas (0,89 %) et Suède (0,97 %). Compte tenu de la période précédente, ces États membres sont appelés à prendre d'urgence les mesures correctives nécessaires. Pour la deuxième fois consécutive, le Portugal et la Suède n'ont pas respecté leurs obligations en matière de contrôles à effectuer (respectivement 0,21 % et 0,98 % pour la période 2003-2004). On observe un net recul aux Pays-Bas qui, au cours de la période précédente, avaient dépassé le seuil des 1 %. En raison de la faible performance des pays cités, il est probable qu'ils auront de sérieuses difficultés à atteindre le nouveau seuil des 2 % en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2008, comme le prévoit la directive 2006/22/CE établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n°s 3820/85 et 3821/85.

4.2.3. *Infractions*

Dans l'ensemble, on constate une diminution du nombre total des infractions signalées, malgré le fait que les nouveaux États membres aient soumis leur rapport pour la première fois¹⁵.

¹⁴ Décision de la Commission du 22.IX.2008 établissant le compte rendu type visé à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006, [C(2008)5123 final].

¹⁵ La qualité des données communiquées par la majorité des États membres est suffisante. La Grèce n'a communiqué aucune donnée, comme ce fut déjà le cas pour la période 2003-2004. Le Danemark a communiqué des données incomplètes sur les non-nationaux. La Slovénie n'a pas fait de distinction

Les données qui ont été analysées ont permis d'observer une augmentation des infractions signalées dans les États membres suivants: Autriche, Pays-Bas, Espagne et Royaume-Uni. Or, si en Autriche et au Royaume-Uni notamment, le nombre total de contrôles aussi a augmenté, ce nombre a diminué aux Pays-Bas. En Espagne, le nombre d'infractions signalées a presque doublé, tandis que le nombre total de jours de travail contrôlés dans l'UE et en Suisse n'a augmenté que d'un peu moins d'un cinquième.

La plupart des États membres ayant communiqué une diminution du nombre d'infractions signalées, le nombre total d'infractions a également diminué. Alors qu'en 2003-2004, les États membres ont signalé au total 1 185 395 infractions, les chiffres pour 2005-2006 présentent un total de 1 016 755 (dont 14 913 pour la Suisse), en dépit de l'élargissement du champ d'application géographique du règlement (CEE) n° 3820/85 avec l'adhésion des dix nouveaux États membres en 2004. Cette évolution pourrait être le résultat des premiers effets positifs de l'introduction du nouveau tachygraphe numérique qui permet de mieux appliquer et faire respecter les dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Il est difficile d'analyser l'évolution qui a eu lieu sur la période 2005- 2006 car de nombreux États membres n'ont pas présenté de rapport séparé par année, cela n'étant pas obligatoire.

L'infraction la plus fréquente se rapporte aux pauses et représentait 41,81 % des infractions signalées, contre 36,36 % seulement pour la période précédente. En 2003-2004, les temps de repos constituaient la part la plus importante des infractions signalées (36,76 %).

La probabilité de constater une infraction lors d'un contrôle portant sur les jours de travail est la plus grande en Slovaquie (18,41), en Roumanie (8,48) et en Allemagne (5,36), tandis qu'elle est particulièrement faible en Lettonie (0,06), en Lituanie (0,5) et au Portugal (0,61).

4.2.4. Interprétation des règlements (CEE) n°s 3820/85 et 3821/85 du Conseil à travers plusieurs arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes

Trois jugements relatifs au règlement (CEE) n° 3820/85 ont été rendus par la Cour de justice des Communautés européennes depuis le dernier rapport en date. Le premier concerne l'affaire C-372/03 du 15 septembre 2005 (Commission des Communautés européennes contre la République fédérale d'Allemagne). L'affaire concerne la prétendue violation de l'article 5, paragraphe 1, point b), du règlement n° 3820/85 par l'Allemagne qui délivre des permis de conduire pour des véhicules de catégorie C1 ou C1+E aux conducteurs de moins de 18 ans.

La Cour a déclaré que ni la directive 91/439 relative au permis de conduire, ni le règlement n° 3280/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, ne prévoit la possibilité de déroger à l'âge minimal fixé à 18 ans pour la délivrance de permis de conduire pour des véhicules des catégories C1 et C1+E.

Dans une autre affaire (C-93/05 – Teemu Hakala/Oy L. Simons Transport Ab) portant sur l'article 10 du règlement n° 3820/85, la Cour a estimé qu'un régime de rémunération basé sur la distance parcourue est contraire aux dispositions dudit article, à moins qu'un tel régime ne soit pas de nature à compromettre la sécurité routière. Il appartient au juge national de vérifier si tel est le cas, compte tenu de toutes les circonstances de l'espèce au principal.

claire entre les nationaux, les ressortissants des États membres de l'UE et les ressortissants de pays tiers en fonction du type de transport (passagers/marchandises).

Dans l'affaire C-128/04 du 17 mars 2005 (Raemdonck/Raemdonck Janssens), la Cour de justice a conclu que les termes «matériel ou équipement» figurant à l'article 13, paragraphe 1, sous g), du règlement n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, doivent être interprétés comme ne faisant pas uniquement référence aux «outils et instruments», mais également aux biens, tels que les matériaux de construction ou les câbles, nécessaires à l'accomplissement des travaux qui relèvent de l'activité principale du conducteur du véhicule concerné. Aux fins de l'article 13, paragraphe 1, point g), cette activité ne peut être la conduite du véhicule et doit constituer l'activité principale du chauffeur et non de l'entreprise concernée.

4.2.5. *Modifications de la réglementation*

Le nouveau règlement (CE) n° 561/2006 relatif aux durées de conduite et aux temps de repos est entré en vigueur le 11 avril 2007, sauf les dispositions relatives à l'introduction du tachygraphe numérique qui étaient déjà d'application depuis le 1^{er} mai 2006. Ce règlement précise et met à jour une législation qui date de 20 ans. Il vise à renforcer la sécurité routière, améliorer les conditions de travail des conducteurs et favoriser une concurrence loyale entre les États membres.

Outre l'amélioration des conditions de sécurité et de travail, les nouvelles mesures garantissent l'application stricte et harmonisée de ces dispositions. Le règlement renforce les dispositions relatives à la responsabilité de l'employeur et prépare le terrain en vue de sanctions communes en cas d'infractions graves.

La nouvelle directive 2006/22/CE établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n^{os} 3820/85 et 3821/85, abrogeant la directive 88/599/CE, est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2006 et devait être transposée pour le 1^{er} avril 2007.

La nouvelle directive prévoit une augmentation progressive du taux minimal de contrôles, qui passe de 1 à 3 % du total des jours de travail effectués par les conducteurs professionnels d'ici à 2010. À l'intérieur de ce pourcentage global, la part minimale consacrée aux contrôles sur route passe de 15 à 30 % et celle des contrôles dans les locaux des entreprises de 25 à 50 %.

4.2.6. *Conclusions*

Une légère diminution du nombre d'infractions a été observée durant la période de référence. Le nombre total d'infractions signalées au cours de la période précédente s'élevait à 1 185 395, contre 1 016 755 pour la période 2005-2006. Le prochain rapport montrera s'il s'agit d'une évolution durable. Le prochain rapport devrait permettre de mesurer pleinement les effets positifs de la nouvelle réglementation et notamment de l'introduction du tachygraphe numérique.

Le respect des pauses reste le point le plus critique si l'on sait que ce type d'infraction représente 41,81 % de la totalité des infractions, soit 425 195 infractions. Lors de la période précédente, le respect des temps de repos constituait le plus grand sujet de préoccupation.

Il est primordial que les règles en matière de durées de conduite ainsi que de temps de pause et de repos soient scrupuleusement appliquées. Aussi, la Commission demande à tous les États membres qui ne respectent pas encore les nouvelles dispositions prévoyant d'intensifier les contrôles, d'augmenter la quantité des contrôles. Par ailleurs, l'augmentation du nombre de contrôles concertés et d'initiatives de coopération visant à encourager les échanges d'informations et de personnel entre les États membres est obligatoire. Ces actions

permettront d'améliorer les contrôles et aboutiront à une mise en œuvre plus harmonieuse et plus efficace du règlement.

Le prochain rapport couvrira la période 2007-2008. Il s'agira du premier rapport établi dans le cadre du nouveau règlement (CEE) n° 561/2006 relatif aux durées de conduite et aux temps de repos. Il est demandé aux États membres de soumettre leurs rapports au plus tard pour le 30 septembre 2009.

Tous les États membres n'ont pas atteint le niveau minimal prescrit de jours de travail contrôlés. Considérant que la majorité des États membres qui ont respecté leurs obligations en matière de contrôles ont à peine dépassé le seuil prévu, la Commission recommande aux États membres d'intensifier leurs efforts, sachant que le nombre minimal obligatoire de contrôles va pratiquement tripler d'ici 2010 pour atteindre les 3 %.

Il est indispensable que tous les États membres respectent les dispositions fixant le nombre de contrôles afin de préserver le principe de la concurrence loyale, l'égalité des normes en matière sociale et la sécurité routière.