



Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2001/0241(COD) Procédure terminée
Transport par route: harmonisation en matière sociale, durées de conduite, pauses et temps de repos des conducteurs	
Modification Règlement (EC) No 2135/98	1994/0187(SYN)
Modification	2007/0097(COD)
Modification	2011/0196(COD)
Modification	2017/0122(COD)
Sujet	
3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises	
3.20.10 Entreprises et personnel de transport	
4.15.03 Aménagement du temps de travail, horaires	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	CODE Délégation PE au comité de conciliation		
	Commission au fond précédente		
	RETT Politique régionale, transports et tourisme (Commission associée)	GUE/NGL MARKOV Helmuth	20/11/2001
Conseil de l'Union européenne	TRAN Transports et tourisme		
	Commission pour avis précédente		
	EMPL Emploi et affaires sociales (Commission associée)	PSE ANDERSSON Jan	23/10/2001
Commission européenne	BUDG Budgets		
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	2629	09/12/2004
	Transports, télécommunications et énergie	2589	10/06/2004
	Transports, télécommunications et énergie	2420	25/03/2002
Commission européenne	Transports, télécommunications et énergie	2374	15/10/2001
	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés			
15/10/2001	Débat au Conseil	2374	
22/10/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/03/2002	Débat au Conseil	2420	
05/11/2002	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
05/11/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0388/2002	

14/01/2003	Débat en plénière		
14/01/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0008/2003	Résumé
16/12/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
15/03/2005	Vote en commission, 2ème lecture		
13/04/2005	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0122/2005	Résumé
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		
01/02/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
02/02/2006	Débat en plénière		
02/02/2006	Décision du Parlement, 3ème lecture	T6-0035/2006	Résumé
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 procédure	2001/0241(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement (EC) No 2135/98 1994/0187(SYN) Modification 2007/0097(COD) Modification 2011/0196(COD) Modification 2017/0122(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 57; Traité CE (après Amsterdam) EC 071
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/6/32136

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2001)0573 JO C 051 26.02.2002, p. 0234 E	12/10/2001	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE301.888	18/04/2002	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0678/2002 JO C 221 17.09.2002, p. 0019	29/05/2002	ESC	

Avis de la commission	EMPL	PE305.788/DEF	08/10/2002	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0388/2002	05/11/2002	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0008/2003 JO C 038 12.02.2004, p. 0017-0152 E	14/01/2003	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(2003)0490	11/08/2003	EC	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position		14780/1/2004	26/11/2004	CSL	
Position du Conseil		11337/2/2004 JO C 063 15.03.2005, p. 0011-0025 E	09/12/2004	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2004)0817	21/12/2004	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE353.319	16/03/2005	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0076/2005	23/03/2005	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0122/2005 JO C 033 09.02.2006, p. 0324-0424 E	13/04/2005	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2005)0301	27/06/2005	EC	Résumé
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation		03671/2005	08/12/2005	CSL/EP	
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A6-0006/2006	24/01/2006	EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T6-0035/2006	02/02/2006	EP	Résumé
Projet d'acte final		03671/4/2005	15/03/2006	CSL	
Document de suivi		COM(2009)0225	15/05/2009	EC	Résumé
Document de suivi		SEC(2011)0052	07/01/2011	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2012)0270	12/09/2012	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2014)0337	06/06/2014	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2014)0709	21/11/2014	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2014)0342	21/11/2014	EC	
Document de suivi		COM(2017)0117	07/03/2017	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2017)0100	07/03/2017	EC	
Document de suivi		COM(2018)0698	18/10/2018	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2021)0610	30/09/2021	EC	
Document de suivi		SWD(2021)0278	30/09/2021	EC	

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

[Règlement 2006/561](#)

[JO L 102 11.04.2006, p. 0001-0013](#) Résumé

[Rectificatif à l'acte final 32006R0561R\(07\)](#)

[JO L 195 20.07.2016, p. 0083](#)

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

OBJECTIF : établir des normes uniformes et comprises d'une façon commune dans le domaine des transports routiers. CONTENU : la présente proposition vise à clarifier et à simplifier les règles régissant actuellement l'organisation des temps de conduites et des temps de repos dans l'Union (règlement 3820/85/CEE) tant à l'intention des entreprises que des autorités de contrôle, de façon à renforcer la sécurité routière et à préserver les conditions de travail des personnes visées par le règlement. Cette proposition vise également à rendre les règles actuelles compatibles avec l'emploi du nouvel appareil de contrôle qu'est le tachygraphe numérique en vue d'inciter à un meilleur respect des règles en vigueur. La proposition s'appuie sur les informations données depuis plusieurs années par les entreprises, les particuliers et les experts, qui ont tous insisté sur la nécessité de pouvoir mieux faire appliquer les règles, et s'inspire des conclusions d'un groupe d'experts nationaux chargé de réexaminer la législation dans la perspective de l'introduction du tachygraphe comme instrument de contrôle.?

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

La commission a adopté le rapport de M. Helmuth MARKOV (GUE/NGL, D) qui modifie la proposition de la Commission dans le cadre de la procédure de codécision (1ère lecture). Les amendements principaux sont les suivants : - le concept de "semaine flexible" (définie dans la proposition comme "la période comprise entre la fin d'un repos hebdomadaire et le début du repos hebdomadaire suivant") devrait être remplacé par le concept de semaine civile comme définie dans la directive 2002/15/CE sur l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (c'est-à-dire, la période comprise entre 0 heure le lundi et 24 heures le dimanche). La commission fait valoir que si l'on se base sur la semaine civile, il est plus aisé de contrôler le respect de la réglementation et de protéger les salariés à l'égard du travail de fin de semaine; - l'article 1 devrait être modifié pour que l'amélioration du contrôle et de l'application de la réglementation ainsi que la promotion de pratiques de travail sûres figurent explicitement parmi les objectifs du règlement; - la définition du "repos journalier normal" proposée par la Commission européenne (toute période de repos ininterrompue d'au moins 12 heures) devrait permettre plus de flexibilité : ainsi, les députés veulent qu'il soit possible de le diviser en deux périodes, dont la première de trois heures au moins et la seconde de neuf heures au moins. D'autres amendements visent également à permettre une plus grande souplesse dans l'aménagement des périodes de repos, par exemple en remplaçant les pauses de 30 minutes par des interruptions de 15 minutes chacune; - la commission a également introduit une nouvelle définition du "temps de conduite", la considérant comme "la durée de l'activité pendant laquelle le conducteur est en charge du véhicule et prend activement part au transport, ainsi que le temps nécessaire au conducteur pour rejoindre le lieu d'activité ou le véhicule, dans les cas où le conducteur lui-même conduit un véhicule pour ce déplacement, le trajet du lieu d'habitation au lieu de travail étant exclu"; - la nouvelle réglementation devrait s'appliquer à l'ensemble de chaque trajet effectué avec un véhicule immatriculé dans un pays tiers qui n'est pas partie contractante à l'AETR, et ce afin de prévenir des distorsions de concurrence; - tous les véhicules des services de messagerie ou de courrier exprès devraient être couverts par ce règlement, étant donné que le nombre d'accidents impliquant de tels véhicules est en forte hausse; - les dérogations au règlement devraient être élargies pour inclure des véhicules anciens ou historiques, des véhicules utilisés pour des transports humanitaires, des véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km (plutôt que 50 km comme le propose la Commission), etc.; - la Commission devrait présenter une proposition qui prévoit l'équipement obligatoire de tous les véhicules couverts par le règlement avec un tachygraphe numérique pour une date spécifique. La nouvelle proposition devrait prévoir également l'extension des contrôles routiers des durées de conduite à la journée en cours et aux 27 jours précédents, ce tant en ce qui concerne l'appareil de contrôle traditionnel qu'en ce qui concerne l'appareil de contrôle numérique. Enfin, il faudrait aussi prévoir l'obligation de contrôles routiers non seulement des temps de conduite et de repos quotidiens et des pauses, mais aussi des temps de repos hebdomadaires conformément au règlement. ?

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

En adoptant le rapport de M.Helmuth MARKOV (GUE/NGL, D) par 405 voix pour, 79 contre et 60 abstentions, le Parlement européen a approuvé la proposition sous réserve d'un grand nombre d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Par ses amendements, le Parlement a voulu notamment: - formuler de nouvelles définitions ou modifier certaines définitions afin d'apporter une sécurité juridique accrue pour l'ensemble des acteurs concernés (nouvelle définition de la "durée de conduite", par exemple), dans la mesure où plusieurs termes repris dans le règlement ne sont pas suffisamment définis, voire pas définis du tout; - réduire les exemptions prévues, tant au niveau communautaire qu'au niveau national, afin de tenir dûment compte des exigences d'une concurrence loyale et de la sécurité routière; - supprimer le terme de "semaine flexible" dans un souci de cohérence avec la directive sur le temps de travail et le remplacer par le concept de semaine civile; - définir comme étant la règle et non l'exception une durée de conduite de 45 heures par semaine; - réintroduire les dispositions relatives à l'âge minimal des chauffeurs routiers, contenues dans le règlement actuel; - proposer un système de sanctions harmonisées à l'encontre de ceux qui contreviennent aux dispositions du règlement, afin de prévenir les distorsions de concurrence. On pourrait par exemple échelonner les sanctions, en catégories, selon la gravité de l'infraction.?

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

La Commission a modifié sa proposition à la lumière de l'avis du Parlement européen. En première lecture, le Parlement a adopté 69 amendements. La Commission en a accepté 22 en totalité, 9 sont reformulés, 8 sont repris en substance et 8 en partie. Les amendements retenus par la Commission visent notamment à : - reformuler l'exigence de remédier rapidement à toute incohérence entre la réglementation communautaire et l'AETR; - établir explicitement que les autorités chargées de faire respecter le règlement dans les États membres, siégeant en comité permanent, s'efforcent de parvenir à une interprétation commune du règlement; - insister sur la nécessité de renforcer les contrôles routiers pour faire en sorte que les véhicules non originaires de l'État membre respectent la réglementation; - traduire le fait que le règlement vise aussi à promouvoir de meilleures pratiques de supervision et d'application ainsi que de meilleures méthodes de travail dans le secteur d'activité; - étendre le champ d'application du règlement pour y faire entrer les services de livraison point-à-point à l'aide de véhicules dont le poids maximal autorisé dépasse 2,8 tonnes; - établir que les dispositions du règlement s'appliquent aux véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR; - préciser et limiter l'exemption concernant les véhicules utilisés par les services de la protection civile, de l'armée et des pompiers aux activités qui relèvent strictement de la fonction de ces services de façon à garantir que l'utilisation des véhicules est contrôlée; - porter le rayon d'action proposé dans lequel l'exemption peut s'appliquer aux véhicules de dépannage de 50 à 100 km; - ajouter une nouvelle exemption concernant les véhicules commerciaux historiques afin de préciser l'application des exemptions dans ce domaine; - exclure les trajets effectués entièrement sur site (toutefois, les véhicules utilisés pour effectuer des trajets qui commencent ou finissent sur site, mais qui empruntent par ailleurs une route publique, doivent entrer dans le champ d'application du règlement); - supprimer la limitation de la définition aux véhicules dotés d'un dispositif mécanique de propulsion. Si un État membre souhaite promouvoir l'utilisation de véhicules propulsés par d'autres sources d'énergie, la directive offre une possibilité de dérogation nationale avec limitation de distance et de poids; - limiter la définition du conducteur aux personnes se trouvant à bord d'un même véhicule; - faire figurer la définition du temps de conduite dans un nouveau paragraphe 4 de l'article 4; - développer la définition de la "pause" pour établir clairement que son objectif principal est le repos; - réviser la définition du repos journalier normal afin de réintroduire la possibilité d'un repos journalier fractionné. La définition du repos hebdomadaire est modifiée afin de tenir compte de la réintroduction de la semaine calendaire fixe comme base de calcul dès lors qu'un repos hebdomadaire peut tomber à cheval sur deux semaines. La Commission réintroduit la possibilité de ramener la durée du repos hebdomadaire à 36 heures consécutives au point d'attache ou dans la ville de résidence du conducteur et à 24 heures hors du point d'attache avec une compensation. Toutefois, afin de faciliter l'application du règlement et de tenir compte de la fatigue accumulée, ce repos compensatoire doit être pris en bloc avant la fin de la semaine suivant celle au cours de laquelle le repos hebdomadaire réduit est entamé; - exclure la possibilité de prendre un repos hebdomadaire dans un véhicule à l'arrêt. La Commission a adopté la solution de compromis consistant à proposer que seul un repos hebdomadaire réduit loin du point d'attache puisse être pris dans le véhicule; - préciser que, pour des raisons pratiques et dans des situations précises uniquement, il soit possible d'interrompre au maximum deux fois un repos journalier normal; - prévoir que ceux qui imposent des horaires impossibles aux conducteurs et les contraignent donc à enfreindre les dispositions du présent règlement, ainsi que ceux qui acceptent de tels horaires, doivent aussi assumer une part de responsabilité; - reconnaître la nécessité d'une dérogation de portée limitée visant à exclure les services postaux locaux, lorsque la conduite ne constitue pas l'activité principale du conducteur; - préciser que les sanctions doivent être non discriminatoires. S'agissant des amendements au règlement 3821/85/CEE, la Commission a retenu les suggestions du Parlement visant à : - établir explicitement que, concernant les données des futurs tachygraphes numériques, la conservation des enregistrements est obligatoire pour les entreprises. La Commission reconnaît également la nécessité de faire en sorte que les entreprises soient explicitement tenues de télécharger les données à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur de sorte que ces données puissent être contrôlées. La fréquence minimale obligatoire de téléchargement peut varier d'un État membre à l'autre, mais l'objectif principal doit consister à imposer des enregistrements continus et consultables aux fins de contrôle périodique. La directive est modifiée de façon à prévoir le stockage approprié et chronologique de tous ces enregistrements; - préconiser d'instaurer l'obligation explicite pour le conducteur reprenant un véhicule après une absence (en principe un repos journalier ou hebdomadaire) de déclarer toute autre activité effectuée ou "disponibilité" depuis qu'il a quitté le véhicule en saisissant ces informations manuellement sur le tachygraphe numérique; - porter respectivement à 28 et 27 le nombre de jours précédents sur lesquels les agents de contrôle peuvent vérifier la durée de conduite et de repos, de façon à tirer pleinement profit des données fournies par le tachygraphe numérique. Enfin, la Commission a introduit de nouvelles dispositions : - la définition de la "pause" a encore été affinée pour préciser la nature des pauses en excluant expressément la possibilité qu'elles recouvrent une activité de conduite; - la définition d'"autre tâche" a été rattachée à la définition du "temps de travail" figurant dans la directive 2002/15/CE; - la définition de la durée de conduite journalière a été éclaircie pour plus de précision; - la définition d'une entreprise de transport a été précisée de façon à recouvrir à la fois les sociétés qui effectuent des transports pour compte d'autrui et celles qui opèrent pour leur propre compte; - la Commission est toujours d'avis que 45 minutes constituent une pause raisonnable après 4,5 heures de conduite. La proposition initiale de la Commission concernant les pauses visait à éviter le recours abusif à la disposition actuelle permettant de fractionner la pause de 45 minutes en périodes de 15 minutes. L'objectif de l'amendement du Parlement est de faire en sorte qu'il ne soit permis de réintroduire une coupure de 15 minutes que si elle précède un repos d'au moins 30 minutes. La Commission a reformulé le texte pour refléter cet objectif; - le nouveau texte établit clairement que le conducteur est tenu de prendre un repos journalier; - le texte modifié reprend la disposition du règlement actuel et laisse aux entreprises une grande souplesse dans l'attribution des repos hebdomadaires. Cela signifie, premièrement, que la possibilité de prendre des repos hebdomadaires réduits est réintroduite. Deuxièmement, cela implique que, avec un premier repos hebdomadaire au début d'une semaine puis un deuxième repos hebdomadaire à la fin de la semaine suivante, les conducteurs peuvent travailler sur des périodes plus longues sans dépasser la durée de conduite totale de 90 heures; - il est précisé que le fait de conduire sur le territoire d'un État membre en ayant enfreint la réglementation en vigueur ne constitue pas une nouvelle infraction. En revanche, le principe de l'extraterritorialité des contrôles routiers est introduit.

IMPLICATIONS FINANCIERES : - lignes budgétaires concernées : 06 01 04 03 - enveloppe totale de l'action : 40.000 EUR/an - incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement 83.200 EUR.?

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

La position commune, adoptée à l'unanimité, introduit quelques changements d'ordre général dans la proposition de la Commission. Les éléments qui apportent une valeur ajoutée par rapport à la législation en vigueur sont les suivants :

- la période de repos journalier ininterrompu minimum portée de 8 à 9 heures;
- le temps de conduite maximum par semaine calendrier réduit à 56 heures (pour l'instant, il est possible de conduire jusqu'à 74 heures par

semaine calendrier);

- l'obligation faite au conducteur, au cours de deux semaines consécutives, de prendre au moins une période de repos hebdomadaire normal comprenant une période ininterrompue d'au moins 45 heures;

- les États membres disposent du cadre juridique leur permettant, sous certaines conditions: d'immobiliser temporairement un véhicule; de retirer, de suspendre ou de restreindre la licence d'une entreprise; de retirer, de suspendre ou de restreindre le permis de conduire d'un conducteur. En outre, des lignes directrices visant à promouvoir une application harmonisée de ces dispositions seront élaborées conformément à la procédure de comité;

- le fait que la période qui peut effectivement être contrôlée par les services de contrôle est étendue, de manière significative, de « la semaine en cours et le dernier jour de conduite de la semaine précédente » à « la semaine en cours et les quinze jours précédents ». Après le 1er janvier 2008, cette période sera encore étendue, à savoir qu'elle comprendra « le jour même et les 28 jours précédents ». Ces dispositions permettent aux services de contrôle de tirer parti du tachygraphe numérique;

- le nombre et la portée réduits des exemptions générales;

- le fait que les autorités compétentes dans les États membres pourront infliger des sanctions pour une infraction constatée sur leur territoire, même si l'infraction en question a été commise en dehors de celui-ci;

- le fait que d'autres acteurs de la chaîne du transport peuvent, à certaines conditions, être tenus pour partiellement responsables des infractions.

En ce qui concerne l'introduction du tachygraphe numérique (c'est-à-dire l'installation de ce nouvel appareil sur tous les nouveaux poids lourds), le Conseil a prolongé d'un an le délai applicable, soit jusqu'au 5 août 2005. Par ailleurs, en modifiant l'instrument pertinent (règlement 3821/85/CEE), la position commune apporte un certain nombre d'améliorations en ce qui concerne l'utilisation de ce dispositif.

La Commission a accepté intégralement ou partiellement 47 des 69 amendements proposés par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil a intégré dans sa position commune 34 amendements parmi ces 47, soit tels quels, soit en substance.

La position commune reprend intégralement ou en partie un certain nombre d'amendements acceptés par la Commission qui tendent à :

- revenir à la méthode de calcul basée sur la semaine calendaire ;

- ajouter une dispense générale pour les véhicules historiques utilisés à des fins non commerciales ; les services postaux locaux pourront continuer à être exclus, au motif que la conduite n'est pas leur principale activité ;

- introduire une plus grande souplesse pour les entreprises ;

- introduire amendements faisant partie du compromis concernant le repos journalier et le repos hebdomadaire ;

- introduire un principe de responsabilité partagée de tous les intervenants de la chaîne du transport. La position commune élargit la liste des intervenants dont la responsabilité est susceptible d'être engagée à titre solidaire et se concentre sur les horaires contractuels.

D'autres amendements, rejetés par la Commission, sont intégrés dans la position commune. Ils visent notamment à :

- reprendre les dispenses générales plus larges prévues pour des véhicules spéciaux utilisés à des fins médicales et est repris dans la position commune ;

- réintroduire les dispenses générales pour les véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes et les livraisons à partir des fermes, de même que pour la totalité des véhicules de service public dont la liste figure dans le règlement actuel ;

- réintroduire la dispense pour les véhicules servant au transport de déchets d'animaux ou de carcasses, sous forme de dérogation nationale ;

- remplacer les moyens de défense que peut invoquer une entreprise de transport pour se dégager de sa responsabilité par deux exigences nouvelles relatives à la tenue de registres et à la vérification du temps de travail total des conducteurs.

Les amendements non repris dans la position commune visent en particulier à :

- étendre le champ d'application du règlement aux services de messagerie et de courrier express, ainsi qu'aux véhicules immatriculés dans des pays tiers, pour toute la durée de leur voyage à l'intérieur de l'Union ;

- clarifier la définition de «conducteur» et ajouter une définition du temps de conduite ;

- réintroduire les deux types de repos hebdomadaire réduit (36 heures au point d'attache; 24 heures loin du point d'attache) avec une compensation pour les conducteurs qui effectuent des trajets longue distance sur une période de trois semaines ;

- réintroduire le repos journalier fractionné, auquel la Commission a souscrit pour donner une plus grande liberté d'action aux entreprises ;

- introduire des mesures d'application de ce règlement ;

- prévoir que les contrôles routiers doivent obligatoirement porter sur la journée en cours et les 27 jours précédents. La position commune maintient une mesure laissant une liberté de décision au personnel chargé d'effectuer les contrôles, mais assortie de la possibilité de faire porter les contrôles sur les 28 jours précédents à compter du 1.1.2008 ;

- introduire un délai pour équiper tous les véhicules en service d'un tachygraphe numérique ;

- insérer dans le corps du règlement les durées de travail hebdomadaire maximales prévues par la directive sectorielle sur le temps de travail (directive 2002/15/CE) ;

- introduire une dispense générale pour les véhicules utilisés à des fins humanitaires ;

- exclure du champ du règlement les véhicules d'un poids maximal autorisé de 3,5 tonnes utilisés à des fins non commerciales ;

- réintroduire l'intégralité de l'article 5 du règlement 3820/85/CEE concernant l'âge minimal des conducteurs de véhicules de transport de marchandises ou de passagers de grande capacité ;

- limiter l'obligation imposée aux conducteurs d'enregistrer les temps de conduite effectués au volant de véhicules exclus du champ d'application du règlement aux véhicules urbains de transport de passagers. La position commune inclut la conduite de tous les véhicules commerciaux n'entrant pas dans le champ du règlement, mais précise que dans ce cas, la conduite doit être enregistrée comme «autre activité» ;
- instaurer une pause de 30 minutes toutes les 4h30, pouvant être prise en deux fois 15 minutes. La position commune conserve l'interruption de 45 minutes, mais prévoit que cette interruption pourra être divisée en pauses d'au moins 15 minutes chacune ;
- appliquer de nouveau les dérogations nationales à certains groupes de véhicules qui sont supprimés dans la proposition de la Commission ;
- introduire des dispositions légales, qui vont à l'encontre des règles en matière de comitologie ;
- inviter la Commission à soumettre une proposition en vue d'harmoniser l'interprétation de ces règles.

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

La Commission estime que la position commune adoptée à l'unanimité ne porte pas atteinte aux objectifs ni à l'esprit de sa proposition et peut donc la soutenir.

Le premier changement introduit par rapport à la proposition consiste en l'ajout d'un article qui retarde la date d'introduction du tachygraphe numérique au 5 août 2005. La Commission peut accepter cette disposition, mais, pour garantir une sécurité juridique totale, il faudrait que le texte précise que la date du 5 août 2005 remplace celle du 5 août 2004 à compter de cette dernière.

Ensuite, la position commune établit un compromis sur un ensemble de mesures relatives au repos quotidien et hebdomadaire. La Commission apprécie la simplicité de la nouvelle disposition relative au repos journalier fractionné, mais estime que la disposition relative à une diminution du repos journalier constitue un recul sur le plan de la sécurité routière et des conditions de travail. Si elle admet le maintien de la période de repos prolongée en vue de compenser une diminution du repos hebdomadaire, elle considère que la nouvelle disposition relative à l'obligation de prendre un repos hebdomadaire normal minimum sur une période de deux semaines constitue un progrès, et que la possibilité de remonter jusqu'à 28 jours avant la date du contrôle lors de la vérification des registres sur la route est un point positif pour le personnel chargé de faire appliquer les règles.

Troisièmement, la position commune reprend pour l'essentiel l'article 9 sur les infractions et les sanctions de la proposition liée sur l'application de la législation sociale en matière de transport routier sur laquelle le Conseil «Transport» est parvenu à un accord politique le 11 juin 2004, bien que la Commission regrette que la liste des infractions graves fréquentes ait été omise. Ces dispositions auront par conséquent un effet direct.

Enfin, alors que la liste des dérogations nationales a été légèrement étendue, la majorité des dispenses générales et des dérogations nationales prévues dans la position commune sont dans l'ensemble plus restrictives que celles énoncées dans le règlement 3820/85/CEE.

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

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Helmuth MARKOV (GUE/NGL, DE), le Parlement européen propose de réintroduire de nombreux amendements de première lecture non retenus par le Conseil dans sa position commune.

Les amendements clés concernent :

- le report de l'introduction des tachygraphes numériques : alors que la Commission européenne avait prévu d'appliquer cette mesure à partir du 5 août 2005, les députés estiment que tous les véhicules construits après le 5 août 2006 devraient être équipés de ce type d'appareils au même titre que tous les véhicules mis en service pour la première fois après le 5 août 2007 ;
- la définition du temps de repos journalier normal : les députés estiment que la période de repos quotidienne minimale doit s'entendre comme toute période ininterrompue de repos d'au moins 12 heures, alors que le Conseil proposait 11 heures ;
- la définition du temps de repos hebdomadaire réduit : il s'agit de toute période ininterrompue de repos de moins de 45 heures, pouvant être réduite à un minimum de 36 heures consécutives, s'il est pris au point d'attache du véhicule ou au lieu de résidence du conducteur et à une durée minimale de 24 heures consécutives s'il est pris ailleurs. Les chauffeurs effectuant des transports routiers à longue distance peuvent prendre leur compensation dans les trois semaines ;
- l'introduction d'une définition de la durée de la conduite : il s'agit de la durée pendant laquelle un conducteur contrôle un véhicule, prend part à la circulation, ou rejoint son lieu de travail dans un véhicule, et si ce voyage fait plus de 100 km ;
- une définition plus flexible des pauses réglementées minimale : la pause réglementée minimale peut être remplacée par des arrêts d'au moins 15 minutes à prendre pendant la durée de conduite ou immédiatement après. Au total, 45 minutes de pause, devraient être prises pendant, ou, immédiatement après, une durée de conduite de quatre heures et demi ;
- un éventail commun des peines : le Parlement est favorable à l'introduction d'une échelle commune de peines en cas d'infraction au règlement. Ces peines devraient comprendre l'immobilisation temporaire du véhicule concerné jusqu'au moment où la cause de l'infraction serait rectifiée. Ces mesures auraient un effet préventif fort et assureraient une approche plus homogène des États membres.

Enfin, le Parlement a également adopté d'autres amendements concernant le nombre minimal de contrôles à effectuer dans les États membres (au moins 2% à compter du 1er janvier 2007, 3% à compter du 1er janvier 2009 et 4% à compter du 1er janvier 2011 de la totalité des journées de travail fournies) ainsi que la dérogation pour les repos hebdomadaires des chauffeurs de bus.

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

La Commission accepte 14 amendements à la position commune sur un total de 43. Trois amendements sont acceptés tels quels, un en partie et dix amendements peuvent être acceptés dans leur principe ou sous réserve d'être reformulés. Il s'agit principalement des amendements visant à :

- inviter les États signataires de l'accord AETR et la Communauté à aligner dès que possible l'AETR sur le nouveau règlement ;
- prévoir que le contrôle de l'application de la disposition relative au temps de conduite sur une période de deux semaines devrait être effectué en bord de route (la Commission préfère une approche par étape vers un contrôle routier portant sur 28 jours) ;
- proposer une définition du « temps de conduite » (la Commission propose une définition moins complexe, qui établirait simplement un lien entre cette période et le temps enregistré comme « temps de conduite » par le tachygraphe) ;
- prévoir que des efforts doivent être faits, par l'intermédiaire du comité de comitologie proposé, pour que les règles soient clarifiées et mises en application de façon uniforme ;
- prévoir un considérant portant spécifiquement sur l'introduction de mesures de transition concernant des dispositions communes relatives à l'âge minimum des conducteurs (seuls les conducteurs devraient être concernés et non les convoyeurs) ;
- introduire une référence directe à la directive actuellement en vigueur concernant la fréquence minimale des contrôles pour l'application du nouveau règlement, indiquer que le Parlement préférerait un délai plus court pour l'augmentation proposée du taux de contrôles à effectuer, et mentionner la nécessité de prévoir un contrôle de l'application des règles relatives au temps de travail (la Commission préfère s'en tenir aux délais fixés par le Conseil, qui sont moins ambitieux mais plus réalistes) ;
- préconiser de mettre les dispositions relatives au tachygraphe numérique et à son introduction en accord avec celles de la proposition de règlement (la Commission estime que la date actuellement prévue pour l'introduction du tachygraphe numérique, à savoir le 5 août 2005, garantit que les véhicules équipés de tachygraphes numériques seront disponibles sur le marché au moment de l'entrée en vigueur des règles proposées) ;
- prévoir une dérogation pour les tracteurs dont la vitesse maximale n'excède pas 40 km/h (la Commission n'accepte pas une dérogation générale applicable aux engins de traction) ;
- supprimer la dérogation nationale pour les véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fête foraine (la Commission réintègre cette catégorie de véhicules dans les dérogations générales) ;
- stipuler que les États membres définiront une échelle commune des infractions sur la base d'une proposition de la Commission et que ces infractions seront classées en fonction de leur gravité. Les États membres définiront ensuite les sanctions correspondant à ces infractions (la Commission estime toutefois que c'est à elle de définir l'échelle commune des infractions et leur catégorisation) ;
- inviter la Commission, d'une part, à encourager le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application du règlement au niveau national et, d'autre part, à présenter une proposition relative à des règles uniformes d'interprétation et d'application du règlement (la Commission ne prendra toutefois pas l'engagement de proposer une interprétation uniforme du règlement).

La Commission a rejeté 29 autres amendements concernant notamment les dispenses générales et dérogations nationales ainsi que les dispositions relatives aux périodes de repos et aux pauses. Ainsi, la Commission ne peut soutenir les amendements qui portent à 12h la période de repos journalier normale. En ce qui concerne le repos pris dans un véhicule à l'arrêt, la Commission continue de considérer qu'il est possible de prendre une période de repos hebdomadaire réduite dans un véhicule convenablement équipé, étant donné que la conception des véhicules s'est considérablement améliorée au cours des 20 dernières années. La Commission rejette également l'amendement sur les pauses car il ne résout pas le problème de l'abus potentiel des périodes de repos fractionnées.

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

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 directive, les principaux éléments de l'accord dégagé en conciliation peuvent se résumer comme suit :

- Tachygraphes numériques : l'accord dispose que, dans un délai de 20 jours après la publication du règlement au Journal officiel de l'Union européenne (qui est attendu pour le début d'avril 2006, afin que les nouvelles dispositions entrent en vigueur au début du mois de mai 2006), tous les nouveaux véhicules, c'est-à-dire les véhicules mis en service pour la première fois, devront être équipés de tachygraphes numériques et les conducteurs devront posséder une carte à puce.
- Pauses et périodes de repos : l'accord précise que, à l'issue d'une période de conduite de quatre heures et demie, les conducteurs devront faire une pause obligatoire d'au moins 45 minutes, sauf s'ils prennent une période de repos. Cette pause peut, cependant, être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes, suivie d'une autre pause d'au moins 30 minutes, répartie sur la durée de la période de conduite de manière à satisfaire à la règle générale imposant une période d'au moins 45 minutes de repos pour quatre heures et demie de conduite.

S'agissant des périodes de repos, le Parlement européen et le Conseil sont convenus que le "temps de repos journalier normal" signifie toute période de repos ininterrompue d'au moins 11 heures qui peut également être prise en deux tranches, dont la première doit être une période de trois heures au moins et la deuxième une période d'au moins neuf heures (le Parlement était en faveur de 12 heures).

En outre, il est décidé, dans l'intérêt du conducteur, que toute période qu'un conducteur passe à se rendre à un lieu pour prendre en charge un véhicule, ou pour rentrer de ce lieu, lorsque ledit véhicule ne se trouve ni au domicile du conducteur, ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur est normalement basé, ne sera pas comptabilisée comme repos ou pause, sauf si le conducteur se trouve à bord d'un transbordeur ou d'un train et qu'il a accès à un dispositif de couchage, comme une couchette.

- Définition des notions de "temps de conduite" et "autre tâche" : à la demande du Parlement, le Conseil a accepté d'insérer une nouvelle définition du "temps de conduite" qui comptabilise comme "autre tâche" le temps qu'un conducteur passe également à conduire un véhicule en dehors du champ d'application du règlement (par exemple, son véhicule personnel) à destination ou en provenance d'un véhicule, relevant du champ d'application du règlement, qui ne se trouve ni à son domicile ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur est normalement basé. Étant donné que le temps de travail hebdomadaire maximal de 60 heures, tel que défini dans la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, doit également être respecté, il s'ensuit que la fatigue des conducteurs provoquée par d'autres opérations de conduite que la conduite du camion, du bus ou du car couvert par le règlement est également prise en compte.

- Accord AETR : les deux parties sont convenues que, en raison des engagements internationaux de l'Union européenne, les véhicules immatriculés dans un pays tiers, qui n'est pas partie à l'AETR, devront satisfaire aux dispositions de cet accord, et non pas à celles du règlement, lorsqu'ils se déplacent sur le territoire de l'Union européenne. Il a, toutefois, également été décidé que les dispositions de l'AETR devront être alignées sur celles du règlement, afin que ce dernier puisse s'appliquer, par l'intermédiaire de l'AETR, à de tels véhicules pour toute portion du trajet effectué dans la Communauté.

Dans une déclaration conjointe, la Commission et les États membres s'engagent également à déployer tous les efforts possibles pour atteindre cet objectif dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement. Si tel n'était pas le cas, la Commission proposerait des mesures appropriées pour faire face à la situation.

- Temps de conduite : le temps de conduite maximal par jour ne devra pas dépasser neuf heures (ou 10 heures pas plus de deux fois par semaine), tandis que le temps de conduite maximal par semaine est fixé à 56 heures, ou à 90 heures par période de conduite de deux semaines consécutives. En tout état de cause, la durée maximale hebdomadaire du travail, établie dans la directive 2002/15/CE (par exemple, temps de conduite + temps de chargement et de déchargement) et qui est limitée à 60 heures par semaine, doit être respectée.

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

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

ACTE LÉGISLATIF : Règlement 561/2006/CE du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements 3821/85/CEE et 2135/98/CE du Conseil et abrogeant le règlement 3820/85/CEE du Conseil.

CONTENU : le présent règlement simplifie, clarifie et met à jour le règlement actuel de 1985 sur les temps de repos de conduite des chauffeurs professionnels (de marchandises et de passagers) et a pour objet d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière. Le règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.

Parmi les principaux apports du nouveau règlement, on trouve :

- Tachygraphes numériques : à partir du 01/05/2006, tous les nouveaux véhicules, c'est-à-dire les véhicules mis en service pour la première fois, devront être équipés de tachygraphes numériques et les conducteurs devront posséder une carte à puce.

- Une limite de durée de la conduite hebdomadaire claire de 56 heures (ou à 90 heures par période de conduite de deux semaines consécutives) ; le temps de conduite maximal par jour ne devra pas dépasser 9 heures (ou 10 heures pas plus de deux fois par semaine) ;

- Une impossibilité de contourner les pauses: à l'issue d'une période de conduite de quatre heures et demie, les conducteurs devront faire une pause obligatoire d'au moins 45 minutes, sauf s'ils prennent une période de repos. Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes, suivie d'une autre pause d'au moins 30 minutes, répartie sur la durée de la période de conduite de manière à satisfaire à la règle générale imposant une période d'au moins 45 minutes de repos pour quatre heures et demie de conduite.

En outre, toute période qu'un conducteur passe à se rendre à un lieu pour prendre en charge un véhicule, ou pour rentrer de ce lieu, lorsque ledit véhicule ne se trouve ni au domicile du conducteur, ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur est normalement basé, ne sera pas comptabilisée comme repos ou pause, sauf si le conducteur se trouve à bord d'un transbordeur ou d'un train et qu'il a accès à un dispositif de couchage, comme une couchette ;

- Repos quotidien simplifié : le repos quotidien peut être actuellement coupé en trois périodes distinctes, dont l'un doit être un minimum de 8 heures. À l'avenir, il ne pourra être coupé qu'en deux périodes de 3 heures et 9 heures minima. Le repos quotidien minimal est donc augmenté d'une heure et simplifié.

- Repos hebdomadaires réguliers: le conducteur a maintenant le droit à un repos de week-end (45 heures) au moins une fois tous les quinze jours. L'effectivité de ce repos peut être facilement vérifiée lors d'un contrôle sur route et dans les locaux de l'entreprise.

- Une politique d'interprétation et d'application uniforme du règlement: un nouveau comité comportant des agents de contrôle des États membres, ainsi que les partenaires sociaux au niveau européen, conseillera la Commission sur le choix d'une approche commune d'application des règles. Par ailleurs, de nouvelles définitions précises sont incorporées pour clarifier le texte.

- Extraterritorialité des sanctions: jusqu'alors, les agents de contrôle ne pouvaient sanctionner que les infractions commises sur leur territoire national ou au mieux par leurs propres ressortissants à l'étranger. Maintenant, quelque soit le lieu de commission de l'infraction, un inspecteur, lors d'un contrôle sur la route, peut la sanctionner.

- Coresponsabilité de toute la chaîne de transport: ce principe reconnaît que les opérateurs sont souvent le maillon faible de la chaîne de

transport. Ils peuvent être souvent soumis à une pression anormale, particulièrement de la part des expéditeurs, qui leur imposent des commandes aux délais infernaux les amenant à violer les règles. Cette disposition qui est déjà dans la nouvelle directive sectorielle sur le temps de travail est maintenant élargie à toutes les règles sociales communautaires.

- Série commune de sanctions à la disposition du personnel d'application : une série commune de sanctions est énoncée. Chaque État membre doit les mettre à la disposition de ses inspecteurs. Ces sanctions comprennent également le pouvoir d'immobiliser des véhicules si l'infraction constatée est telle que laisser le conducteur continuer son trajet constituerait un risque pour la sécurité routière.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 11/04/2007, à l'exception de l'article 10, paragraphe 5, de l'article 26, paragraphes 3 et 4, et de l'article 27, qui entrent en vigueur le 01/05/ 2006.

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

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.

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

La Commission présente un document de travail qui rend compte de la mise en œuvre en 2007-2008 de quatre actes législatifs complémentaires établissant des règles sociales dans le transport routier : i) 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 ; ii) la directive 2006/22/CE qui établit les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règles concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier ; iii) 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 et iv) la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Le rapport couvre la période de deux ans 2007-2008 et est basé sur les informations communiquées par les États membres.

Une grande partie du rapport porte sur certains aspects de l'application du règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les règles relatives

aux temps de conduite et de mise en conformité avec ces règles. Il donne un aperçu général sur la manière dont les États membres ont transposé la réglementation sur le temps de conduite. Le rapport traite également de la mise en œuvre pratique de la 2002/15/CE (directive sur le temps de travail) sur la base des informations fournies par les États membres.

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

La Commission présente un document de travail qui rend compte de la mise en œuvre en 2007-2008 de quatre actes législatifs complémentaires établissant des règles sociales dans le transport routier : i) 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 ; ii) la directive 2006/22/CE qui établit les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règles concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier ; iii) 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 et iv) la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Le rapport couvre la période de deux ans 2009-2010 et est basé sur les informations communiquées par les États membres. Son objectif est de fournir un aperçu général de la façon dont les États membres ont appliqué la législation sociale dans le domaine des transports par route. Même si l'information fournie aux services de la Commission ne permet pas une analyse approfondie de l'impact de la législation sur la santé et la sécurité ou encore sur la sécurité routière, il est permis de tirer la conclusion générale selon laquelle l'amélioration des conditions sociales contribue indirectement à la santé des conducteurs et partant, à la sécurité routière.

Les observations détaillées montrent que la mise en œuvre de la législation a été améliorée sur deux points:

- amélioration de l'application de la législation par les États membres, en particulier en ce qui concerne le respect des seuils fixés par la législation et la collecte des données ;
- amélioration de l'application des règles par les conducteurs professionnels et des entreprises de transport.

Au cours de la période 2009-2010, tous les États membres, à l'exception de cinq d'entre eux, ont accru et même dépassé le nombre minimal de contrôles prescrit. Cependant, la grande majorité des contrôles a eu lieu sur route et la plupart des États membres n'ont pas réussi à atteindre le seuil d'au moins 50% du total des jours de travail contrôlés dans les locaux des entreprises.

La fréquence des infractions constatées a diminué, mais les types d'infractions détectées sont plus ou moins les mêmes que par rapport à 2007-2008. Les infractions concernant les temps de pause (29%) et les périodes de repos (24%) restent les plus fréquentes, suivies par celles concernant le temps de conduite (19%). Des différences considérables entre les États membres subsistent s'agissant du taux de détection des infractions. Il importe de veiller à ce que cela ne soit pas dû à une application incorrecte ou à une mauvaise interprétation des règles.

Les autorités nationales doivent s'assurer que les contrôles seffectuent sur une base non discriminatoire quant à la nationalité des conducteurs et du pays d'immatriculation des véhicules. Les États membres devraient donner des instructions en ce sens à leurs autorités de contrôle afin d'éviter toute inégalité de traitement.

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

La Commission a présenté un rapport sur l'application de la dérogation prévue à l'article 8, paragraphe 6 bis, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (règle des 12 jours).

Le règlement (CE) n° 561/2006 prévoit, dans son article 8, qu'un conducteur devrait commencer un temps de repos hebdomadaire au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter de la fin de la précédente période de repos hebdomadaire.

Cependant, le règlement (CE) n° 1073/2009 a introduit une dérogation à cette disposition. Le nouvel article 8, paragraphe 6 bis, autorise le conducteur assurant un seul service occasionnel de transport international de voyageurs à repousser son temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives (la «règle de 12 jours») à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition que certaines dispositions particulières soient respectées. Le règlement oblige la Commission à contrôler étroitement le recours à cette dérogation.

Faisant suite à cette obligation de contrôle, le rapport fournit une vue d'ensemble du recours à l'exception constituée par la règle des 12 jours dans les États membres et de ses incidences réelles au regard des principaux objectifs du règlement.

Afin de rassembler les informations nécessaires à l'établissement du rapport, la Commission a soumis plusieurs questions aux États membres en juillet 2012. Le même questionnaire a également été envoyé aux partenaires sociaux de l'UE, à savoir l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'organisation représentant les employeurs et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), qui représente les travailleurs du secteur.

Les questions portaient en particulier sur les aspects suivants : i) les statistiques éventuelles ou les autres sources d'information utilisées par les États membres pour vérifier le recours à la dérogation ; ii) la sécurité routière et les incidences de la dérogation sur celle-ci ; iii) la promotion du tourisme et de l'utilisation de moyens de transport écologiques ; iv) l'impact de la dérogation sur la loyauté de la concurrence dans le secteur du transport routier, et vi) une évaluation du bien-être des conducteurs.

Sur les 23 États membres qui ont répondu au questionnaire, huit n'ont pas communiqué de données chiffrées en réponse à la plupart des questions, au motif qu'ils ne disposaient pas d'informations leur permettant. Le nombre limité de données quantifiables reçues (15 cas) ne permet donc pas de procéder à une analyse statistique approfondie.

Malgré l'absence de données factuelles, l'analyse exposée dans le rapport permet de tirer certaines conclusions :

1) Pas d'indication concrète d'un véritable effet négatif sur la sécurité routière : selon les organisations représentatives des travailleurs, les périodes de conduite journalières de 12 heures consécutives créent une fatigue cumulée disproportionnée pour le conducteur. Cependant, il n'existe aucun élément prouvant que l'utilisation de la dérogation aurait comme résultat une détérioration de la sécurité routière.

2) Tourisme, environnement, concurrence et bien-être des conducteurs: les réponses font part à la fois d'une appréciation favorable et défavorable, avec une prédominance des éléments favorables sauf en ce qui concerne la qualité de vie des conducteurs. Tandis que les travailleurs ont mis en lumière les conséquences négatives, en termes de plus grande fatigue des conducteurs, du report de la période de repos hebdomadaire, les employeurs ont fait valoir que le recours à la dérogation oblige les conducteurs à prendre un long repos hebdomadaire compensateur et les prive d'un revenu supplémentaire.

Parmi les bienfaits de la dérogation figurent: la baisse des coûts pour les touristes, l'utilisation de véhicules mieux équipés pour de longs voyages internationaux, l'augmentation des débouchés pour les entreprises, y compris les petites entreprises, et l'amélioration de l'organisation des temps de repos des conducteurs, qui pourront passer plus de temps à la maison. Les critiques ont porté avant tout sur le caractère restrictif de la règle des 12 jours, tandis que l'idée de la dérogation a été considérée comme bienvenue.

3) Divergences des réponses : les deux parties prenantes du secteur ont exprimé des points de vue très différents sur la plupart des questions. Les représentants des employeurs pointent les exigences supplémentaires résultant de la dérogation comme étant le principal obstacle à sa bonne mise en œuvre. De leur côté, les représentants des conducteurs estiment que toute tentative de révision à la baisse de ces dispositions ou d'extension du champ d'application de la dérogation est inacceptable.

En conclusion, après avoir analysé les points de vue exprimés par les États membres et les partenaires sociaux, et compte tenu de certains besoins du marché, tels que la simplification de la réglementation et un contrôle efficace de son application, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu de proposer une modification de la législation en question.

La Commission poursuivra ses efforts, en coopération avec les États membres, pour continuer à améliorer le contrôle de la mise en œuvre des règles existantes, notamment en ce qui concerne la bonne application des dérogations. Elle reviendra sur la question si nécessaire.

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

La Commission présente un rapport sur l'application du règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (27^{ème} rapport de la Commission sur l'application de la législation sociale dans le domaine des transports par route).

Le rapport couvre la période 2011-2012. Il est essentiellement fondé sur les rapports nationaux, dont la date limite de dépôt avait expiré le 30 septembre 2013. Son objectif est de fournir une vue d'ensemble de la mise en œuvre par les États membres de l'ensemble de cet acte législatif, et de mettre en évidence les principaux défis en matière de respect et d'application des règles en vigueur.

Le rapport contient à la fois des données quantitatives et qualitatives sur les contrôles effectués sur la route et dans les locaux des entreprises, les infractions détectées, ainsi que des informations sur la mise en œuvre de la directive sur le temps de travail dans le transport routier. Il est complété par un document de travail des services de la Commission qui contient des informations complémentaires sur les sanctions, la coopération entre les États membres, des commentaires des autorités d'exécution et des données statistiques détaillées.

Mise en œuvre du règlement (CE) n° 561/2006 en matière de contrôle sur les routes : en moyenne, le nombre total de jours ouvrés contrôlés dans l'Union européenne a augmenté de 8,7%, passant de près de 146 millions de jours ouvrés contrôlés à environ 158,6 millions. Cette augmentation confirme l'engagement général des États membres d'améliorer les contrôles concernant la conformité avec la réglementation sociale dans le transport routier. En moyenne, 80% de l'ensemble des contrôles ont eu lieu sur la route, ce qui indique une légère amélioration par rapport aux 82% de la période couverte par le rapport précédent. Seule l'Irlande n'a pas atteint le pourcentage minimal pour les contrôles sur la route. Au total, au cours de la période 2011-2012, plus de 8,67 millions de véhicules et environ 8,7 millions de conducteurs ont été contrôlés lors de contrôles sur la route. Ces valeurs représentent une diminution de respectivement 11,3% et 19,4% par rapport à la période de référence précédente et sont dues à des augmentations correspondantes des contrôles effectués dans les locaux des entreprises. Deux raisons expliquent que le nombre de conducteur est plus élevé que le nombre de véhicules: les doubles effectifs et l'absence de données de la part du Danemark concernant le nombre de véhicules contrôlés sur la route.

Infractions : après une croissance significative et constante des infractions signalées au cours des 6 dernières années à l'échelle européenne, qui est liée aux augmentations du nombre minimal de jours de travail à contrôler, on observe un renversement de tendance pour la période considérée, marqué par une baisse de 14% par rapport à la période précédente du point de vue du nombre d'infractions constatées.

Ce pourcentage doit être considéré conjointement avec l'augmentation de 8,7% du nombre de jours ouvrés contrôlés. En valeur réelle, il indique une chute de 4,5 millions d'infractions signalées au cours de la période 2009-2010 à environ 3,9 millions EUR au cours de la période considérée. Cette évolution pourrait être interprétée comme une plus grande conformité avec les dispositions de la législation sociale grâce à des pratiques d'exécution bien établies de la réglementation sociale et une sensibilisation accrue des conducteurs en la matière. Cette disposition est fondée sur l'hypothèse selon laquelle les manipulations de tachygraphes n'ont pas faussé de manière significative les résultats des contrôles.

On observe également une diminution importante du nombre d'infractions signalées, ce qui est d'autant plus perceptible s'il est tenu compte de l'augmentation du nombre de jours ouvrés contrôlés. Ces écarts au niveau des taux de détection révèlent que l'Union européenne est loin d'établir une zone d'application harmonisée en raison de différences entre les ressources et les pratiques de contrôle du respect de la législation en matière de transport routier, ainsi que des différents régimes de sanctions.

Au cours de la période 2011-2012, 2,2 millions d'infractions ont été détectées sur la route au niveau européen, ce qui représentait 58% de l'ensemble des infractions constatées tant sur la route que dans les locaux des entreprises. Cela indique une diminution en termes quantitatifs de près de 50.000, soit un recul de 2% par rapport à la période de référence précédente. En moyenne, 64% des infractions ont été détectées sur des véhicules nationaux.

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

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

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

Ces actes législatifs sont les suivants:

- 1) le présent règlement (CE) n° 561/2006, qui définit les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs professionnels ;
- 2) [la directive 2006/22/CE](#), qui fixe les conditions minimales à respecter pour l'application de ces règles,
- 3) le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle, c'est-à-dire le principal outil de contrôle du respect par les conducteurs des règles sociales, et
- 4) [la directive 2002/15/CE](#), qui établit des dispositions complémentaires concernant l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

La Commission procède actuellement à l'évaluation du règlement (CE) n° 561/2006 et prévoit de présenter une proposition de révision ciblée en 2017 dans le cadre des initiatives dans le domaine du transport routier. L'article 17 de ce règlement prévoit que les États membres communiquent à la Commission, tous les 2 ans, les informations nécessaires pour lui permettre d'établir un rapport sur l'application de ce règlement et sur l'évolution de la situation dans les domaines en question. L'article 13 de la directive 2002/15/CE prévoit que les États membres soumettent un rapport à la Commission sur la mise en œuvre de la directive, en indiquant les vues des partenaires sociaux.

Les rapports sur l'application de la directive 2002/15/CE et du règlement (CE) n° 561/2006 peuvent être présentés dans un seul document, étant donné que les deux actes législatifs concernent la même période de référence de 2 ans et fixent des règles complémentaires pour les conducteurs professionnels assurant le transport de marchandises ou de voyageurs.

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

Principales conclusions :

- la majorité des États membres ont respecté le seuil minimal de jours ouvrés contrôlés requis par la directive 2006/22/CE et l'ont souvent dépassé de façon significative. Cependant, quelques-uns d'entre eux n'ont pas atteint ce seuil minimal. En outre, seule la moitié des États membres a respecté le nombre minimal de contrôles concertés, ce qui révèle une détérioration par rapport à la période précédente en ce qui concerne le nombre des initiatives internationales. La coopération se déroule essentiellement entre États membres voisins et est complétée par des actions entreprises dans le cadre de «Euro-Contrôle-Route» (ECR), qui a instauré une collaboration à une plus grande échelle. Afin de créer des conditions de concurrence équitables dans le secteur des transports, il est nécessaire d'améliorer et d'harmoniser l'application de la législation sociale dans le domaine des transports dans l'ensemble de l'UE. C'est pourquoi, la Commission envisage de prendre des mesures pour renforcer le contrôle de l'application de la réglementation sociale dans le domaine des transports routiers ;
- certains États membres n'ont pas atteint l'objectif consistant à ce qu'au moins 50% du nombre total des jours ouvrés contrôlés le soient dans les locaux des entreprises, puisque la grande majorité des contrôles a eu lieu sur la route. La Commission suivra l'évolution de la situation à cet égard. En l'absence d'améliorations dans les différents États membres au cours de la prochaine période de rapport, la Commission lancera une enquête officielle auprès des États membres qui ne respectent pas les exigences relatives aux contrôles dans les locaux des entreprises ;
- conformément à la directive 2006/22/CE, lorsque 90% de tous les véhicules contrôlés seront équipés de tachygraphes numériques, le pourcentage minimal de jours de travail contrôlés devrait être porté à 4% des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules. Au cours de la période couverte par le présent rapport, 64% des véhicules contrôlés sur la route étaient équipés d'un tachygraphe numérique. Par conséquent, il n'est pas justifié que le pourcentage minimal de jours de travail contrôlés soit porté à 4% des jours de travail effectués par les conducteurs.

Le rapport souligne par ailleurs que :

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

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

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 des 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 de partager, 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.