



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 30.4.2004
COM(2004) 360 final

RAPPORT DE LA COMMISSION

**concernant la mise en œuvre en 1999-2000 du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à
l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des
transports par route**

**(21ème rapport de la Commission concernant l'application de la réglementation sociale
dans le domaine des transports par route)**

RAPPORT DE LA COMMISSION

**concernant la mise en œuvre en 1999-2000 du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à
l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des
transports par route**

**(21ème rapport de la Commission concernant l'application de la réglementation sociale
dans le domaine des transports par route)**

Table des matières

RÉSUMÉ.....	3
1. Introduction.....	5
2. Mesures prises par les États membres.....	5
2.1. Mesures réglementaires.....	5
2.2. Mesures administratives.....	5
3. SANCTIONS	6
3.1 Barèmes.....	6
3.2 Modifications	7
4. RELATIONS ET COOPÉRATION ENTRE LES ÉTATS MEMBRES	7
4.1 Contrôles concertés	7
5. TABLEAUX RÉCAPITULATIFS	8
5.1 Contrôles: récapitulatif.....	8
5.2 Infractions: récapitulatif.....	9
6. CONCLUSIONS ET COMMENTAIRES.....	10
6.1. Conclusions et commentaires des Etats membres.....	10
6.2 Conclusions et commentaires de la Commission.....	12
ANNEXE A.....	18
ANNEXE B.....	19
1. Période de référence.....	19
2. Calcul du nombre minimum de contrôles à effectuer	19
3. Contrôles	20
3.1 Nombre de contrôles effectués sur route.....	20
3.2 Nombre de conducteurs contrôlés dans les locaux de l'entreprise.....	21
3.3 Nombre de jours de travail contrôlés sur route	22
3.4 Nombre de jours de travail contrôlés dans les locaux de l'entreprise	23
4. Infractions	24
4.1 Article 6 du règlement (CEE) 3820/85: temps de conduite	24
4.2 Article 7 du règlement (CEE) 3820/85: pauses.....	26
4.3 Article 8 du règlement (CEE) 3820/85: temps de repos	28
4.4 Article 14 du règlement (CEE) n° 3820/85: horaire et registre de service	30

RÉSUMÉ

Le présent rapport dresse le bilan historique et statistique des activités déployées par les États membres en matière d'inspection et de contrôle de l'application des dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 relatives au temps de conduite, aux périodes de repos et aux interruptions au cours de la période 1999-2000. Le rapport se fonde sur les données transmises par les États membres. Il contient également la position de ces derniers au sujet de l'application de la réglementation.

La quasi-totalité des États membres ont communiqué à la Commission des données sur la période observée. Le Royaume-Uni et l'Autriche ont envoyé leurs rapports respectifs après une mise en demeure écrite de la Commission. La Grèce n'a tout d'abord transmis aucune information en dépit de la menace d'une procédure d'infraction. Les informations transmises entre-temps ne permettent pas de faire de véritables comparaisons. Dans l'ensemble, la présentation du compte rendu type est davantage respectée et les informations fournies sont plus détaillées, même si certains États membres continuent de ne donner que des chiffres totaux et que leurs déclarations ne sont pas encore uniformes. Tous ces éléments ont retardé la préparation du rapport et ont empêché de comparer toutes les statistiques.

Les informations reçues montrent que le nombre total des contrôles a diminué dans l'ensemble de l'UE. Les États membres qui ont augmenté le nombre de jours ouvrés contrôlés sont la Belgique, la Finlande, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, le Portugal et le Royaume-Uni. Dans les autres États membres, le nombre de jours ouvrés contrôlés a diminué. Les contrôles effectués dans les entreprises et au bord des routes ont diminué en 1999-2000.

Les opérations de contrôle continuent néanmoins de dépasser dans l'ensemble le nombre minimum requis. Seul le Portugal n'a pas atteint les 1 % exigés. Si les contrôles effectués au Portugal augmentent depuis 1995, leur nombre continue d'être inférieur au seuil imposé, de sorte que la Commission a engagé une procédure d'infraction contre ce pays. La plupart des États membres ont largement dépassé la norme des 1 %. L'Espagne et la France ont atteint un taux supérieur à 2 % et l'Allemagne atteint à nouveau le niveau de contrôle le plus élevé de l'UE, avec un taux de plus de 3,45 %.

La baisse du nombre des contrôles a généralement entraîné une baisse des infractions constatées par rapport au précédent rapport. Le nombre d'infractions constatées a toutefois augmenté dans les États membres suivants: Belgique, Danemark, Finlande, Irlande, Italie, Portugal, Espagne, Suède et Royaume-Uni. Les infractions au temps de conduite continuent d'être les plus fréquentes, devant celles concernant les temps de repos et les pauses, même si le nombre d'infractions constatées a baissé pour les trois. On observe par ailleurs, au cours de la période étudiée, une hausse des infractions relatives aux horaires et au registre de service.

Les États membres ont fait état de certaines initiatives prises au cours de la période couverte par le rapport et ultérieurement à celle-ci. Le Danemark a revu ses sanctions à la hausse en 2001. Des contrôles concertés ont été effectués par la Finlande, la Suède, le Danemark et la Norvège au cours de la période de référence. La Commission remarque que la coopération reste exceptionnelle et que la plupart des États membres ne collaborent ensemble qu'occasionnellement.

La directive 2002/15/CE concernant l'aménagement du temps de travail¹, qui a été adoptée en 2002, complétera le règlement n° 3820/85. Il sera important, à l'avenir, d'adopter une interprétation et un contrôle communs de l'application dans l'ensemble de l'Union. L'introduction prochaine du tachygraphe numérique permettra d'élargir les opérations de contrôle.

La proposition de la Commission de modifier le règlement (CEE) n° 3820/85 a été examinée en première lecture par le Parlement le 14 janvier 2003, à la suite de quoi la Commission a présenté le 11 août 2003 une proposition modifiée reprenant la majorité des amendements du Parlement. La proposition modifiée revient à la semaine calendrier comme base de calcul du temps maximum de conduite et du temps de repos minimum. Elle réintroduit une certaine souplesse conformément aux souhaits des entreprises, comme le fractionnement des pauses et des temps de repos quotidiens et la réduction du repos hebdomadaire avec compensation, mais maintient certains aspects destinés à améliorer le contrôle de l'application des règlements.

Dans son livre blanc sur les transports², la Commission indique que la législation communautaire sur le transport routier, et notamment sur les conditions de travail, est très mal appliquée. Elle a donc adopté, le 21 octobre 2003³, dans le cadre d'une série de mesures d'exécution, une proposition de directive qui renforce et précise les procédures de contrôle uniformes définies dans la directive du Conseil 88/599/CEE⁴. La proposition reprend certains amendements demandés par le Parlement lors de la première lecture de la proposition de modification du règlement (CEE) n° 3820/85. Elle propose de faire passer de 1 % à 3 % le pourcentage minimum de jours ouverts contrôlés, 30 % au moins des contrôles étant effectués sur route et au moins 25 % dans les locaux des entreprises.

Pour améliorer la coordination entre les autorités de contrôle au sein des États membres eux-mêmes et entre les autorités de contrôle des différents États membres, il faudrait désigner dans chaque État membre un organe de contrôle principal qui serait chargé de concevoir et de mettre en œuvre une stratégie d'exécution nationale en coopération avec d'autres autorités compétentes. Le personnel chargé de faire appliquer la loi doit être suffisamment formé et équipé. Les infrastructures routières existantes et en projet doivent prévoir suffisamment d'aires de stationnement et de stations-service pour permettre aux chauffeurs de se reposer et d'effectuer les contrôles. Afin de faciliter la coopération entre les organes de contrôle, il est recommandé d'instituer un comité permanent pour encourager les meilleures pratiques et l'application harmonisée de la législation. Il convient par ailleurs de mettre en place un système d'échange électronique d'informations afin de faciliter la poursuite des contrevenants en dehors de l'État membre d'établissement.

¹ JO L 80 du 23.3.2002, pp. 35-39.

² Livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010 l'heure des choix», COM(2001)370, p. 26.

³ COM(2003) 628 final du 21 octobre 2003.

⁴ JO L 325 du 29.11.1988, p. 55.

1. INTRODUCTION

Le présent rapport, qui porte sur la période 1999-2000, est le cinquième d'une série de rapports de la Commission consacrés au règlement (CEE) n° 3820/85⁵. Le rapport se fonde sur les informations fournies par les États membres au moyen du formulaire type instauré par la décision de la Commission du 22 février 1993⁶.

Tous les États membres ont utilisé le formulaire type pour transmettre des informations à la Commission. Les envois, s'ils sont complets, ne sont pas uniformes et certaines informations fournies sont fragmentaires ou incomplètes. L'Autriche et le Royaume-Uni ont transmis leurs informations avec du retard. Le Royaume-Uni n'a transmis ses informations qu'après avoir reçu une mise en demeure de la part de la Commission. L'Autriche a envoyé son rapport pour l'année 2000, le rapport pour l'année 1999 ayant seulement été envoyé après une mise en demeure décrite. La Grèce n'a pas transmis ses données à temps, en dépit de mises en demeure et de la menace de procédures d'infractions de la part de la Commission, qui poursuit l'affaire.

Quoi qu'il en soit, le formulaire type permet à la Commission d'analyser et de comparer plus facilement les statistiques avec celles de la dernière période de référence. Le présent rapport mentionne en outre toutes les mesures prises par les États membres et indique les derniers changements survenus à l'échelon communautaire.

2. MESURES PRISES PAR LES ÉTATS MEMBRES

2.1. Mesures réglementaires

Au Royaume-Uni, une mesure d'application adoptée en décembre 2000 permet aux instances de contrôle d'interdire aux chauffeurs de véhicules immatriculés au Royaume-Uni ayant dépassé le temps de conduite autorisé, de poursuivre leur voyage tant qu'ils n'ont pas pris la pause ou le temps de repos prévu par le règlement (CEE) n° 3820/85. Une mesure similaire existe déjà pour les chauffeurs conduisant des véhicules immatriculés à l'étranger.

2.2 Mesures administratives

En France, les commissions des sanctions administratives ont proposé que les commissaires de police statuent sur les sanctions infligées aux entreprises locales ayant commis des infractions graves ou réitérées à la législation en vigueur. Ces sanctions englobent le retrait temporaire ou permanent de la licence communautaire ou de l'autorisation de transport. Ainsi, 408 licences communautaires et 207 autorisations de transport ont été définitivement retirées et 1 109 licences communautaires et 272 autorisations de transport ont été suspendues. À partir du 30 août 1999, il est également possible d'immobiliser un ou plusieurs véhicules.

Le gouvernement français a renforcé ses effectifs. Le nombre de fonctionnaires est ainsi passé de 405 à 440 en 2000. Le nombre de véhicules utilisés pour les opérations de contrôle est passé de 102 à 137.

⁵ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

⁶ JO L 72 du 25.3.1993, p. 33.

La législation néerlandaise prévoit la possibilité de prendre des mesures préventives et de passer des contrats avec les entreprises pour que la loi soit mieux appliquée. Les Pays-Bas ont commencé en 2000 à contrôler de manière systématique le respect de la législation sur le temps de travail. Tous les trois mois, un certain nombre de titulaires de licences sont choisis dans différentes entreprises à partir de la base de données recensant les permis de conduire. La majorité des entreprises ont envoyé les fiches d'enregistrement des tachygraphes afin de prouver leur respect des règlements, d'autres ont dû être inspectées.

Au Royaume-Uni, les transporteurs qui forcent systématiquement leurs chauffeurs à enfreindre le règlement relatif aux horaires de conduite ou qui n'effectuent pas les contrôles nécessaires pour faire respecter la loi, risquent de voir leur licence suspendue, restreinte ou supprimée.

Outre les contrôles de routine concernant les horaires de conduite, le Royaume-Uni a continué d'effectuer des contrôles à certains endroits et auprès de conducteurs et de transporteurs suspects. Ces activités de contrôle reposent sur les renseignements obtenus lors des contrôles routiers, sur les informations reçues, les plaintes et les contrôles discrets, qui consistent à surveiller l'utilisation et les déplacements du véhicule à l'insu du conducteur et à examiner scrupuleusement le registre du conducteur afin de vérifier que les informations consignées sont complètes. Ces contrôles servent à détecter les infractions systématiques aux règlements relatifs au temps de conduite. Les résultats de cette méthode ciblée se reflètent dans l'augmentation du nombre d'infractions constatées.

Les huit contrôles (quatre en hiver et quatre en été) effectués par Euro Control Route ont porté sur le transport de personnes.

3. SANCTIONS

3.1 Barèmes

L'Autriche, le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, l'Irlande, la Suède et le Royaume-Uni ont communiqué des informations sur leurs barèmes de sanction en cas de violation du règlement (CEE) n° 3820/85. On constate que le montant des amendes appliquées par les États membres continue d'être assez disparate (voir l'annexe A).

En Autriche, les amendes sont comprises entre 36 et 2 180 euros.

Au Danemark, toute infraction aux dispositions des règlements (CEE) n° 3820/85 et n° 3821/85 donne lieu à une amende de 54 euros pour le conducteur et de 134 euros pour l'entreprise de transport. Le montant de l'amende dépend également de la nature et de la gravité de l'infraction.

En Finlande, les sanctions sont infligées au conducteur ou à l'employeur selon l'infraction commise. Les infractions sont sanctionnées selon un régime dit de "l'amende journalière", dont le montant total dépend du type et de la gravité de l'infraction. La sanction applicable en cas d'infraction au règlement (CEE) n° 3820/85 va de 4 à 12 amendes journalières par infraction. À titre d'exemple, la non-utilisation du tachygraphe entraîne une amende journalière de huit jours, le non-respect du règlement concernant l'utilisation des tachygraphes entraîne une amende de six jours, etc.. Le montant de l'amende journalière varie selon le revenu du contrevenant et du nombre de personnes à sa charge.

L'Allemagne renvoie à son rapport concernant la période précédente, qui contient des informations détaillées sur les sanctions et sur les amendes payables sur-le-champ. Les sanctions sont appliquées selon le type d'infraction et les personnes concernées. Les amendes applicables en cas d'infraction aux dispositions concernant les temps de conduite, de repos et de pause vont de 15 à 31 euros pour le personnel de conduite et atteignent au moins 61 euros pour l'employeur. Les amendes infligées aux conducteurs ne respectant pas les dispositions concernant l'enregistrement du temps de travail vont de 15 à 153 euros et de 153 à 1 534 euros pour les employeurs. Les infractions aux dispositions concernant l'horaire et le registre de service sont sanctionnées par une amende allant de 51 à 128 euros pour le conducteur. Cette amende s'élève à au moins 511 euros pour l'employeur.

En Irlande, la sanction maximale est de 1 270 euros et/ou 6 mois de prison.

La Suède applique une amende globale de 132 euros.

Au Royaume-Uni, les amendes infligées au cours de la période 1999-2000 aux conducteurs et à quiconque ayant commis ou permis des infractions aux dispositions sur le temps de conduite et sur les tachygraphes ont été comprises entre 200 et 5 000 euros. Outre l'amende, les infractions consistant à falsifier un registre et à changer ou contrefaire les scellements effectués sur un tachygraphe entraînent une sanction pouvant aller jusqu'à deux ans d'emprisonnement.

3.2 Modifications

Aucun État membre n'a signalé de modification des sanctions pour la période 1999-2000. Le Danemark a toutefois indiqué que le montant des sanctions infligées aux conducteurs avait été revu en 2001. Celles-ci sont passées de 54 à 67 euros depuis le 1er septembre 2001.

4. RELATIONS ET COOPÉRATION ENTRE LES ÉTATS MEMBRES

Bien que cette rubrique ne figure pas explicitement dans le formulaire type, sa présence s'explique ici par le fait que plusieurs États membres ont formulé des observations sur les contrôles.

4.1 Contrôles concertés

La directive 88/599/CEE du Conseil, du 23 novembre 1988, invite les États membres à pratiquer l'échange d'informations et l'assistance mutuelle en matière de contrôle de l'application des règlements.

Le Danemark indique que deux contrôles coordonnés ont été effectués avec la Suède au cours de la période de référence. Onze infractions ont été constatées, dont 7 concernaient le règlement (CEE) n° 3820/85 et 4 le règlement (CEE) n° 3821/85.

La Suède indique que des contrôles coordonnés ont été effectués avec la Finlande, la Norvège et le Danemark.

5. TABLEAUX RÉCAPITULATIFS

5.1 Contrôles: récapitulatif

Rapport entre le nombre minimum de journées de travail à contrôler et le nombre de journées effectivement contrôlées

État membre	-a- Nombre minimum 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 de jours de travail à contrôler et le nombre minimum de jours à contrôler (d/a)
Autriche	539 376	578 166	189 566	767 732	1,42
Belgique	704 000	977 858	346 648	1 324 506	1,88
Danemark	198 000	279 833	27 212	307 045	1,55
Finlande	238 480	317 615	51 252	368 867	1,55
France	2 500 000	5 966 751	1 161 989	7 128 740	2,85
Allemagne	3 534 982	7 666 174	4 542 228	12 208 402	3,45
Grèce ⁽¹⁾					
Irlande	496 733	955 873	2 653	958 526	1,93
Italie	2 481 543	4 684 732	244 542	4 929 274	1,99
Luxembourg	71 359	43 112	29 104	72 216	1,01
Pays-Bas	522 969	477 436	60 204	537 640	1,03
Portugal	580 500	331 003	51 637	382 640	0,66
Espagne	1 680 000	3 817 653	354 654	4 172 307	2,48
Suède	400 000	506 084	79 929	586 013	1,46
Royaume-Uni	2 030 994	3 543 002	151 313	3 694 315	1,82

Notes:

- (1) Les chiffres donnés par la Grèce ne sont pas indiqués car ils ne permettent pas d'établir une réelle comparaison.

5.2 Infractions: récapitulatif

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

Récapitulation par État membre

État membre Membre	PERSONNES				MARCHANDISES				Total
	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	
Autriche	1 858	643	670	1 313	20 906	8 914	4 229	13 143	37 220
Belgique ⁽¹⁾	193	177	71	248	4 283	6 133	526	6 659	11 383
Danemark	373	2	0	2	5 236	29		29	5 640
Finlande	518				17 318	2	67	69	17 905
France ⁽²⁾									180 968
Allemagne	22 658	2 252	1 835	4 087	610 627	73 283	46 168	119 451	756 823
Grèce ⁽³⁾									
Irlande ⁽⁴⁾	258			16	6 988			175	7 437
Italie	4 609	156	9	165	73 179	2 465	406	2 871	80 824
Luxembourg	8	2	0	2	163	405	9	414	587
Pays-Bas	1 943	17	3	20	6 139	1 083	989	2 072	10 174
Portugal	1 325	253	56	309	8 226	712	94	806	10 666
Espagne	4 913	148	21	169	37 007	3 711	51	3 762	45 851
Suède	958	133	14	147	4 713	702	97	799	6 617
Royaume-Uni	964	14	17	31	12 064	1 982	134	2 116	15 175

Notes:

- (1) Les chiffres indiqués ci-après n'ont pas été intégrés dans le tableau, ni dans les tableaux 4.1 à 4.4, parce qu'ils n'ont pas été correctement ventilés:
 Gendarmerie: 11 790
 Ministère de l'Emploi et du Travail: 4 127
 Total: 15 917
- (2) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents. La France n'a donné aucun chiffre sur les infractions commises dans les transports de personnes et de marchandises, mais elle a fourni en revanche des données sur les infractions relevées dans les locaux des entreprises (83 285) et lors des contrôles routiers (97 683).
- (3) Il n'y a pas de données pour la Grèce.
- (4) L'Irlande n'a fourni aucune donnée ventilée sur la CEE et les pays tiers.

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

Récapitulatif par type d'infraction (comprend le transport de personnes et de marchandises, les nationaux, la CEE et les pays tiers)

Article	Type d'infraction	Nombre d'infractions
6	Temps de conduite	414 448
7	Temps de pause	346 973
8	Temps de repos	382 433 *
14	Horaire et registre de service	23 962 **
Total		1 173 122

* Ces chiffres comprennent également les infractions relatives au dépassement du temps de conduite hebdomadaire de six jours (article 6) relevées par le Royaume-Uni en vertu de l'article 8.

** La Belgique a fourni des données sur 5 603 infractions relevées au titre du règlement (CEE) n° 3821/85. Ces chiffres n'ont donc pas été inclus dans le tableau.

6. CONCLUSIONS ET COMMENTAIRES

6.1. Conclusions et commentaires des Etats membres

En 1999, la **Belgique** a donné la priorité à la formation des fonctionnaires et à l'informatisation des services de contrôle. Ceux-ci disposent aujourd'hui d'un PC portable pour effectuer les contrôles au bord des routes et dans les entreprises et peuvent donc utiliser des formulaires types pour traiter certaines données et introduire des modifications. Dans le cadre d'"Euro Contrôle Route", une attention particulière a été accordée au contrôle du transport pour passagers (service de navettes d'été et d'hiver vers des destinations de transit).

La Belgique s'est par ailleurs efforcée, en 2000, d'améliorer la coopération entre les différents services de contrôle existant au niveau national et international (Euro Control Route). La sécurité du transport de passagers a fait l'objet d'une grande attention, ce qui explique l'augmentation du nombre de contrôles.

La **Finlande** indique que les inspections réalisées en 1999-2000 dépassent nettement le niveau minimum requis par la directive 88/599/CEE. La collecte des statistiques s'est améliorée et les statistiques de contrôle fournies par les inspecteurs de la médecine du travail et de la sécurité sont directement accessibles à partir d'un terminal informatique.

L'**Allemagne** a rappelé qu'elle avait nettement dépassé le niveau de contrôle minimum de 1 % au cours de la période 1999-2000. Selon le rapport de l'Allemagne, le nombre remarquablement élevé de contrôles effectués sur des véhicules et des conducteurs non nationaux s'explique par le fait que le pays présente le volume de transport de transit le plus élevé de l'Union européenne. Le montant total des contrôles a baissé en 1999-2000 par rapport à 1997-1998. On remarque que l'évolution signalée dans le dernier rapport s'est poursuivie en 1999-2000, c'est-à-dire que le nombre de contrôles effectués sur les véhicules nationaux a baissé de 22 %, contre 34,8 % pour les véhicules d'autres États membres, alors que le nombre

de contrôles effectués sur les véhicules non communautaires reste quasiment le même. Le nombre de véhicules contrôlés reste inchangé depuis le dernier rapport.

L'Allemagne indique également qu'il y a encore eu une diminution de 22,2 % du nombre de jours de travail contrôlés dans les locaux des entreprises de transport de passagers. Les contrôles des opérations de transport de marchandises et pour compte propre ont baissé respectivement de 9,2 % et de 0,6 %.

En Allemagne, le nombre d'infractions au règlement (CEE) n° 3820/85 a baissé par rapport à 1997-1998 (entre 4 et 20 %, selon la nature de l'infraction). Seuls font exception les services de transport de passagers en provenance de pays non communautaires et les transports de marchandises effectués par des conducteurs allemands. On peut dire, pour résumer, que le respect des temps de conduite et de repos n'a pas foncièrement évolué et que le nombre important d'infractions constatées continue de représenter un grave danger pour la sécurité routière.

Enfin, l'Allemagne demande que l'on trouve une solution, au niveau de l'Union européenne, au problème de la charge de la preuve contre les employeurs et les transporteurs, afin de mieux protéger les conducteurs salariés. L'Allemagne propose par ailleurs de modifier le formulaire type de manière que les prochains rapports soient plus précis, notamment en ce qui concerne les infractions au règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, et propose en outre que les États membres participent davantage aux échanges mutuels d'informations.

Les **Pays-Bas** indiquent en conclusion qu'au cours de la période de référence, la RVI (inspection nationale des transports) a poursuivi la mise au point d'instruments de prévention visant à mieux faire respecter le règlement (CEE) n° 3820/85. Il s'agit de conclure avec les entreprises de transport un accord sur les mesures prises au niveau interne pour respecter la législation. La non-exécution de cet accord constitue une infraction passible de sanctions pénales. Dans ce cadre, chaque entreprise est inspectée au moins une fois au cours d'une période convenue. Si, à l'occasion de ces contrôles, des infractions graves sont constatées, des sanctions sont appliquées sur-le-champ. Si, lors de contrôles sur route, des infractions donnant lieu à un procès-verbal sont relevées, des poursuites pénales sont immédiatement engagées. Les données concernant ces infractions serviront à effectuer des contrôles ciblés dans les entreprises de transport

La **Suède** souligne la nécessité d'harmoniser les barèmes des sanctions au sein de l'Union européenne et propose, en cas d'infraction, d'ouvrir une procédure d'information dans le pays du conducteur. La Suède demande également la préparation d'une liste répertoriant les personnes de contact dans chaque État membre.

Le **Royaume-Uni** communique pour la première fois des chiffres sur les contrôles routiers provenant de la police (au Royaume-Uni, la police effectue les contrôles sur route, tandis que l'inspection des véhicules réalise des contrôles sur route et dans les entreprises). Il y a eu ainsi une légère augmentation du pourcentage total de jours de travail contrôlés comparativement au rapport précédent.

Le Royaume-Uni propose de modifier le tableau 4 du formulaire type afin d'éviter des confusions dues à un double comptage. Il fait remarquer que le fait de dépasser la période de conduite de six jours revient au même qu'une infraction au repos hebdomadaire. Le Royaume-Uni évite le double comptage du tableau 4 en intégrant les infractions relatives au dépassement de la période de conduite de six jours dans le total des infractions concernant le repos

hebdomadaire et en incluant la rubrique "pause trop courte" dans la rubrique "conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption".

Les lacunes des données obtenues s'expliquent par le fait qu'il n'existe aucune obligation de fournir des informations sur les feuilles d'enregistrement des tachygraphes, par le remplissage incorrect de la carte conducteur (champ central/mode de fonctionnement erroné) et par l'emploi défectueux et frauduleux des tachygraphes. Ces infractions sont liées, car elles servent à masquer les infractions au temps de conduite. Au cours de la période 1999-2000, les infractions concernant les tachygraphes ont été, au Royaume-Uni, au nombre de 16 214 pour les véhicules de marchandises et de 1 361 pour les véhicules de transport de personnes.

6.2 Conclusions et commentaires de la Commission

Le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil reste l'instrument qui permet de définir selon des normes communautaires communes les périodes de conduite et de repos maximales des transporteurs routiers. Sa mise en œuvre dans les États membres joue un rôle essentiel dans le renforcement de la sécurité routière, de la qualité des transports et de la concurrence loyale au sein de l'Union. La Commission n'ignore pas, toutefois, que l'application de la réglementation varie selon les États membres, et que les contrôles y sont effectués avec plus ou moins de rigueur et à des fréquences diverses, souvent par des instances différentes obéissant à des règlements nationaux séparés. Les infractions y sont en outre sanctionnées avec plus ou moins de sévérité. Certaines des informations fournies par les États membres manquent souvent de cohérence et rendent par conséquent difficiles les comparaisons.

La Commission reconnaît la nécessité d'améliorer la coopération entre les États membres afin de garantir l'application harmonisée du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et continuera de surveiller la situation dans les États membres. Elle prévoit à cette fin, dans la proposition concernant le règlement (CEE) n° 3820/85, la création d'un comité constitué des représentants des organes de contrôle des États membres. Le comité permettra d'améliorer la compréhension mutuelle et la coopération et de renforcer le sens des responsabilités. L'introduction du tachygraphe numérique en 2004 permettra également d'améliorer le respect de la réglementation dans ce domaine et d'adopter une approche plus harmonisée.

6.2.1 L'insuffisance des données et les données incomplètes demeurent problématiques

Hormis la Grèce, tous les États membres ayant fourni des informations sur l'actuelle période de référence ont utilisé le formulaire type et la plupart ont communiqué des données plus détaillées.

L'Autriche a fourni un rapport uniquement pour l'année 2000, le rapport pour 1999 ayant été envoyé à la Commission seulement après un rappel à l'ordre. Le Royaume-Uni a également reçu une lettre de rappel. L'envoi tardif de ces rapports a empêché la Commission d'effectuer un travail comparatif exhaustif et retardé la préparation du rapport définitif. La Grèce n'a fourni aucune statistique en dépit de plusieurs rappels et d'une procédure d'infraction. L'envoi tardif d'informations par la Grèce et les données non harmonisées qui ont été finalement reçues n'ont pas permis d'effectuer une comparaison entre tous les États membres.

La France continue de faire une distinction entre les résidents et les non-résidents, et non entre les nationaux et les non-nationaux, ce qui rend difficile la comparaison avec les statistiques des autres États membres.

6.2.2 La plupart des États membres ont effectué le nombre minimum de contrôles requis

Sept États membres ont enregistré une augmentation du nombre des contrôles par rapport à la dernière période de référence 1997-1998 (COM (2001) 767 final). Il s'agit de l'Autriche, de la Belgique, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, du Portugal et du Royaume-Uni. Le Danemark, la Finlande, l'Irlande, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Espagne et la Suède rapportent une baisse des contrôles.

Bien que les contrôles effectués en Allemagne aient diminué par rapport à la période précédente, leur nombre reste nettement supérieur au minimum requis. Avec 3,45 %, l'Allemagne continue d'avoir le pourcentage le plus élevé de l'Union.

Au Portugal, le nombre de contrôles a augmenté, mais ce pays n'atteint toujours pas le seuil minimum de 1 % de l'ensemble des jours ouvrés. La Commission a pour cette raison engagé une procédure d'infraction à l'égard du Portugal.

Le Luxembourg et les Pays-Bas ont moins effectué de contrôles au cours de la période de référence et atteignent tout juste le minimum requis, avec respectivement 1,01 % et 1,03 %. En règle générale cependant, la plupart des États membres ont nettement dépassé le seuil des 1 %. La France et l'Espagne continuent d'être à plus de 2 %.

6.2.3 Le nombre d'infractions aux dispositions sur les horaires et le registre de service a augmenté, mais toutes les autres catégories ont baissé

Les infractions commises sont différentes de celles constatées au cours de la période 1997-1998. On observe une diminution du nombre d'infractions à l'article 6 (temps de conduite), à l'article 7 (pauses) et à l'article 8 (temps de repos) et une augmentation du nombre d'infractions concernant l'article 14. Les infractions au temps de conduite continuent de représenter une part importante du nombre total des infractions constatées, même si elles sont passées de 39,5 % (1997-1998) à 35,3 % (1999-2000). En ce qui concerne cette dernière période, le nombre d'infractions relatives aux temps de conduite continue de dépasser le nombre d'infractions concernant les temps de repos, de sorte que cette catégorie d'infractions reste la plus importante. Le nombre total des infractions concernant les temps de pause a baissé par rapport à la période précédente. Néanmoins, leur pourcentage est passé de 27,8 % à 29,6 % du total des infractions. Le nombre total des infractions concernant les temps de repos a baissé par rapport à la dernière période de référence, mais leur pourcentage a augmenté, passant de 32,1 % à 32,6 %. L'augmentation du pourcentage des infractions aux articles 7 et 8 va de pair avec la baisse des infractions à l'article 6. L'augmentation de 0,6 % en 1997-1998 à 2 % en 1999-2000 du nombre des infractions concernant l'article 14 (horaire et registres de service), peut-être due à la surveillance accrue des opérations de transport de personnes.

La plupart des États membres ont fourni suffisamment de données sur les infractions au cours de la période concernée. Les informations transmises par le Royaume-Uni continuent de semer la confusion, dans la mesure où les chiffres concernant certaines infractions aux temps de conduite ont été considérés comme correspondant à des infractions aux temps de repos ou aux pauses.

6.2.4 Le nombre d'infractions constatées a augmenté dans plusieurs États membres

Le nombre total d'infractions constatées au cours de la période actuelle a augmenté dans plusieurs États membres (Belgique, Danemark, Finlande, France, Irlande, Italie, Portugal, Espagne, Suède, Royaume-Uni).

Cette hausse peut être due à divers facteurs: une augmentation réelle du nombre des infractions commises, un effort plus ciblé de la part des autorités de contrôle ou une meilleure collecte des statistiques.

L'examen des chiffres remis par les États membres révèle une augmentation du nombre total de jours ouvrés contrôlés en Belgique, en Finlande, en France, en Irlande, en Italie, au Portugal et au Royaume-Uni. On constate dans trois pays (Danemark, Espagne et Suède) une augmentation des infractions constatées, alors que moins de contrôles ont été effectués. La hausse du nombre d'infractions relevées semble donc essentiellement due à une augmentation globale du nombre d'infractions. Les données communiquées par l'Autriche, l'Allemagne et les Pays-Bas révèlent une diminution, à la fois du nombre des contrôles et des infractions commises. Au Luxembourg, au contraire, une augmentation du nombre total de jours ouvrés contrôlés a entraîné une baisse des infractions constatées.

D'une manière générale, bien que plusieurs États membres rapportent une augmentation des infractions, il y a eu une diminution globale au niveau de l'UE. Au cours de la période 1997-1998, 1 344 388 infractions ont été enregistrées, contre 1 173 122 au cours de la période 1999-2000. Une intensification ou une réduction du nombre de contrôles ne conduit pas automatiquement à une hausse ou à une baisse concomitante du nombre d'infractions constatées. Si, dans certains cas, cette corrélation peut correspondre à l'effet dissuasif lié à des contrôles plus fréquents, il est évident que, dans une grande proportion d'États membres, l'intensification des contrôles met en évidence un problème de plus en plus préoccupant. La Commission s'est récemment penchée sur la nécessité d'appliquer sur le territoire de l'UE des méthodes de contrôle plus efficaces et mieux harmonisées dans sa proposition législative concernant les conditions minimales à respecter pour mettre en œuvre l'acquis social communautaire⁷.

6.2.5 Le taux de réussite dans la détection des infractions est très variable

Le rapport entre le nombre total d'infractions relevées et le nombre total de jours de travail contrôlés montre que les États membres affichent en matière de détection des contrevenants un taux de réussite extrêmement variable. En 1999-2000, la Belgique, le Luxembourg, l'Irlande et l'Allemagne ont eu le taux de réussite le plus élevé, avec 8,6, 8,1, 7,8 et 6,1 infractions constatées par jour ouvré contrôlé au cours de la période concernée. Dans certains États membres, le taux de détection est compris entre plus de deux infractions (Autriche, Finlande, Portugal, Royaume-Uni) et plus d'une infraction constatées en moyenne pendant la période de référence (Danemark, Italie, Pays-Bas, Espagne, Suède). Aucun État membre n'est au-dessous d'une infraction, ce qui constitue une amélioration par rapport à la précédente période.

La disparité entre les taux de détection permet de mesurer les avantages que l'on pourrait retirer d'un échange d'expériences et de bonnes pratiques entre les États membres et de l'adoption dans toute l'Union européenne de pratiques plus efficaces et adaptées au contexte national.

⁷ COM(2003) 628 final du 21 octobre 2003.

6.2.6 Interprétation des règlements (CEE) n° 3820/85 et 3821/85 du Conseil à travers plusieurs arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes portant sur la période de référence 2001-2002

Il n'y a eu aucun arrêt de la Cour de justice portant sur les règlements (CEE) n° 3820/85 et 3821/85 au cours de la période comprise entre le 1er janvier 2001 et le 31 décembre 2002. Les arrêts prononcés au cours de la période couverte par le présent rapport ont été évoqués dans le rapport précédent.

6.2.7 Mise en œuvre du tachygraphe numérique

La Commission a adopté le règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Le règlement de la Commission contient à l'annexe 1B les spécifications techniques du tachygraphe numérique introduit par le règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil. Selon les dispositions actuelles, le tachygraphe numérique deviendra obligatoire pour tous les nouveaux véhicules et dans tous les États membres à partir du 5 août 2004. Cependant, les tachygraphes numériques homologués n'ayant pas été mis à la disposition des constructeurs de véhicules au 5 août 2003 comme cela avait été prévu, la Commission est en train de réexaminer leur date d'introduction, afin de donner suffisamment de temps aux constructeurs de les installer sur les véhicules et d'homologuer ces derniers.

Le tachygraphe numérique vise principalement à améliorer le respect de la loi. Il permettra d'homogénéiser les règles du jeu en harmonisant l'application du règlement et les contrôles. Le tachygraphe numérique obligera les organes de contrôle à revoir la manière dont ils appliquent la loi et poursuivent les contrevenants. Dans ce cadre, un projet soutenu par la Commission a été mis en place pour procéder à une introduction harmonisée du tachygraphe numérique. Ce projet permet aux États membres de préparer des plans communs de mise en œuvre, d'échanger des informations et d'élaborer des solutions harmonisées plus efficaces. L'amélioration du respect de la législation relative au temps de conduite des conducteurs va considérablement améliorer la sécurité routière, les conditions de travail des conducteurs et la concurrence loyale. Le rapport final lié à ce projet devrait être rendu fin 2004.

6.2.8 Révision du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil

Le 12 octobre 2001, la Commission a publié une proposition de nouveau règlement (COM (2001) 573 final). La proposition a principalement pour but de simplifier, de préciser et de réactualiser le règlement. La proposition renforce les dispositions relatives à la responsabilité de l'employeur, introduit le principe de l'extraterritorialité des contrôleurs routiers et instaure la saisie du véhicule comme sanction commune en cas d'infraction grave. Un comité consultatif constitué des représentants des organes de contrôle nationaux est créé afin de maintenir l'engagement vis-à-vis de l'application du règlement.

La proposition a été examinée en première lecture par le Parlement européen le 14 janvier 2003 et la Commission a adopté une proposition modifiée le 11 août 2003 dans laquelle elle reprend la majorité des amendements du Parlement. En raison de priorités concurrentes, les présidences danoise, grecque italienne n'ont pas suivi la présidence espagnole et ont amené la proposition devant le Conseil.

6.2.9 La Commission souhaite également améliorer la mise en œuvre, l'efficacité et l'uniformité des contrôles et des sanctions en renforçant la directive 88/599/CEE

Dans le livre blanc intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" (COM (2001) 370), la Commission déclare que la réglementation sur le transport routier au niveau européen est non seulement insuffisante, en particulier pour les conditions de travail, mais qu'elle est surtout très mal appliquée et que la tolérance dans l'application de la réglementation pose problème. On peut lire plus loin que "l'efficacité des législations communautaires et nationales passe par leur application correcte et impartiale sur l'ensemble du territoire de la Communauté". Pour améliorer la situation, la Commission pense qu'il faut promouvoir l'efficacité et l'uniformité de l'interprétation, de l'application et du contrôle de la législation communautaire dans le domaine des transports par route. La proposition de la Commission relative au règlement 3820/85 vise à instaurer une interprétation uniforme.

Le 21 octobre 2003, la Commission a adopté une proposition de révision de la directive 88/599/CEE⁸. Cette proposition vise trois objectifs: renforcer la quantité et la qualité des contrôles, encourager la coopération entre les autorités de contrôle et harmoniser les sanctions.

En ce qui concerne l'augmentation du nombre des contrôles, le pourcentage minimum des jours de travail effectués par les conducteurs professionnels devant être contrôlés passe de 1 à 3 %. À l'intérieur de ce pourcentage, le pourcentage minimum consacré aux contrôles routiers passe de 15 à 25 % et celui des contrôles dans l'entreprise de 25 à 50 %.

Pour renforcer la qualité, la proposition suggère d'instaurer un organe principal de coordination dans chaque État membre qui serait chargé de concevoir, de diffuser et de mettre en œuvre une stratégie de contrôle, de doter le personnel de contrôle d'équipements compatibles, et d'organiser des formations en coopération avec leurs homologues des autres États membres et de prévoir des infrastructures routières comportant suffisamment d'aires de stationnement ou de stations-service pour effectuer les contrôles. Les contrôles aléatoires et ciblés doivent être effectués en utilisant un système commun de classification des entreprises par niveau de risque.

La coopération entre les instances de contrôle des États membres doit être renforcée grâce à un plus grand nombre d'actions concertées, un meilleur échange d'informations *via* le réseau électronique et par la création d'un comité permanent constitué des autorités de contrôle, qui serait chargé de clarifier la mise en œuvre de la directive, de favoriser une démarche cohérente et de faciliter le dialogue entre la branche professionnelle et les organes de contrôle.

En ce qui concerne les sanctions, les États membres doivent prévoir parmi celles-ci l'immobilisation temporaire du véhicule, le retrait, la suspension ou la restriction de la licence de transporteur ou du permis de conduire. Toutes ces sanctions doivent être appliquées de manière efficace, proportionnée et dissuasive. La proposition prévoit également l'application de sanctions financières proportionnées concernant l'ensemble de la chaîne de transport lorsque les infractions ont entraîné des gains financiers. Elle prévoit, enfin, l'élaboration d'une liste d'infractions généralement reconnues comme des infractions graves et passibles d'une sanction correspondante.

⁸ COM(2003)628 final du 21 octobre 2003.

6.2.10 Instauration du temps de travail dans le secteur des transports routiers (Parlement européen et directive 2002/15/CE du Conseil)

La directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier a été adoptée le 11 mars 2002. Les États membres sont en train de préparer la mise en œuvre de cette directive et de la directive 93/104/CE concernant l'aménagement du temps de travail et modifiée par la directive 2000/34/CE, qui couvre le secteur routier. Entre-temps, deux États membres - la Finlande et l'Espagne - ont déposé un recours devant la Cour européenne de justice pour annuler tout ou partie de la directive particulière.

La Commission estime que la directive, lorsqu'elle sera appliquée dans tous les États membres, améliorera les conditions sociales des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, ainsi que la sécurité routière.

6.2.11 Observations finales

Il est de l'intérêt général que les règles en matière de temps de conduite et de repos soient scrupuleusement appliquées. La Commission continue d'encourager tous les États membres à accroître la quantité et la qualité des contrôles, à renforcer l'application de la législation et à œuvrer en faveur de la coopération en encourageant les échanges d'informations et de personnel et en organisant des actions conjointes. Celles-ci permettront d'améliorer les activités de contrôle et de mieux comprendre la manière dont le règlement doit être mis en œuvre.

La Commission continuera de suivre l'évolution dans tous les États membres, afin de garantir l'application harmonisée de la législation sociale, d'encourager les bonnes pratiques et de renforcer la rigueur et l'efficacité des contrôles dans l'ensemble des États membres.

ANNEXE A

État membre	Type de sanction	
	Infractions légères	Infractions graves
Autriche ⁽¹⁾	36 euros	2 180 euros
Belgique ⁽²⁾	62 euros	248 euros
Danemark	Amende d'au moins 54 euros pour le conducteur ⁽³⁾ et de 135 euros pour l'entreprise, le montant étant fonction de la nature et de la gravité de l'infraction.	
Finlande	Les infractions sont sanctionnées sur la base de l'"amende journalière". Le montant d'une "amende journalière" dépend des revenus du prévenu et du nombre de personnes qui sont à sa charge. Le nombre d'amendes journalières infligées dépend de la gravité de l'infraction. Il varie entre 4 et 12.	
France ⁽⁴⁾	1 517 euros maximum	La loi 95-96 du 1er février 1995 prévoit de nouvelles infractions et renforce les sanctions dans certains cas. Les infractions graves peuvent donner lieu à une amende pouvant aller jusqu'à 30 489 euros et une année d'emprisonnement
	Les infractions graves ou répétées peuvent entraîner le retrait provisoire ou définitif de la licence communautaire ou de l'autorisation de transport. L'immobilisation du véhicule constitue également une sanction administrative.	
Allemagne	Les sanctions sont appliquées selon le type d'infraction et les personnes impliquées. Les amendes applicables en cas d'infraction aux dispositions des temps de conduite, de repos et de pause vont de 15 à 31 euros pour le personnel de conduite et atteignent au moins 61 euros pour l'employeur. Les amendes infligées aux conducteurs ne respectant pas les dispositions concernant l'enregistrement du temps de conduite vont de 15 à 153 euros et de 153 à 1 534 euros pour l'employeur. Les infractions aux dispositions concernant l'horaire et le registre de service sont sanctionnées par une amende allant de 51 à 128 euros pour le conducteur et s'élevant à au moins 511 euros pour l'employeur.	
Grèce ⁽¹⁾		
Irlande		1 270 euros et/ou six mois d'emprisonnement
Italie ⁽²⁾	16 euros minimum	4 447 euros
Luxembourg ⁽¹⁾		
Pays-Bas ⁽⁴⁾	Des amendes fixes comprises entre 45 et 1 365 euros sont prévues pour chaque infraction au règlement.	
Portugal ⁽¹⁾		
Espagne ⁽²⁾	30 à 284 euros	284 à 1 388 euros (première catégorie) 1 388 à 2 414 euros (deuxième catégorie)
Suède	Amende globale de 132 euros	
Royaume-Uni	Les amendes infligées aux conducteurs et à quiconque ayant commis ou permis des infractions aux dispositions sur les temps de conduite et sur les tachygraphes vont de 200 à 5 000 euros. Outre l'amende, les infractions consistant à falsifier un diagramme et à changer ou contrefaire les scellements effectués sur un tachygraphe entraînent une sanction pouvant aller jusqu'à six mois d'emprisonnement.	

Notes:

- (1) Données non communiquées par l'État membre.
- (2) Les données concernant la Belgique, l'Italie et l'Espagne reposent sur les chiffres communiqués par les experts nationaux de ces pays en 1995 et sur les données provenant du rapport précédent.
- (3) À partir du 1er septembre 2001, le montant de l'amende infligée aux conducteurs est passé à 67 euros.
- (4) Les chiffres concernant la France et les Pays-Bas sont les mêmes que ceux figurant dans les rapports précédents, ces pays n'ayant signalé aucune modification de leur législation.

ANNEXE B

Statistiques

1. Période de référence

Du 1er janvier 1999 au 31 décembre 2000.

2. Calcul du nombre minimum de contrôles à effectuer

(article 2 de la directive 88/599 CEE)

État membre	Nombre de jours de travail effectués par conducteur pendant la période de référence	Nombre total de véhicules soumis au règlement (CEE) n° 3820/85 (moyenne annuelle)	Nombre total de jours ouvrés $a \times b$	Nombre minimum de contrôles (1 % de c)
	- a -	- b -	- c -	- d -
Autriche	480	112 370	53 937 600	539 376
Belgique	440	160 000	70 400 000	704 000
Danemark	440	45 000	19 800 000	198 000
Finlande	440	54 200	23 848 000	238 480
France	480	521 875	250 500 000	2 500 000
Allemagne	480	736 455	353 498 160	3 534 982
Grèce ⁽¹⁾				
Irlande ⁽²⁾	460	107 985	49 673 330	496 733
Italie	390	636 293	248 154 270	2 481 543
Luxembourg	450	15 858	7 135 875	71 359
Pays-Bas	433	120 778	52 296 874	522 969
Portugal	430	135 000	58 050 000	580 500
Espagne	480	350 000	168 000 000	1 680 000
Suède	400	200 000	40 000 000	400 000
Royaume-Uni	465	436 773	203 099 445	2 030 994

Notes:

- (1) Les chiffres donnés par la Grèce n'ont pas été indiqués car ils ne permettent pas d'établir une réelle comparaison.
- (2) Chiffres portant sur le nombre total de véhicules de plus de 1 524 kg affectés au transport de marchandises et de grands véhicules de service public immatriculés dans l'État. Il semblerait que certains de ces véhicules soient exclus du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil. Aucune ventilation des chiffres n'est cependant disponible.

3. Contrôles

3.1 Nombre de contrôles effectués sur route

État membre	Type de transport	CEE		Pays tiers	Total non-nationaux
		Nationaux	Autres États membres		
Autriche	transport de personnes	2 905	1 167	1 806	2 973
	transport de marchandises	74 104	82 842	35 150	117 992
	valeur globale ⁽¹⁾	41 644	10 567	8 242	18 809
Belgique	transport de personnes	5 024	3 414	153	3 567
	transport de marchandises	84 953	72 219	4 837	77 056
Danemark	valeur globale ⁽¹⁾	73 258	8 187	809	8996
Finlande	transport de personnes	2 383	354	311	665
	transport de marchandises	57 669	13 160	3 372	16 532
	valeur globale ⁽¹⁾	14			
France ⁽²⁾	transport de personnes	61 644			24 167
	transport de marchandises	1 147 233			307 514
Allemagne	transport de personnes	123 558	33 452	30 122	63 574
	transport de marchandises	2 827 135	1 336 033	1 478 151	2 814 184
Grèce ⁽³⁾	transport de personnes				
Irlande	transport de personnes	7 005	847	87	934
	transport de marchandises	33 456	3 806	100	3 906
	valeur globale ⁽¹⁾	783	269	106	375
Italie	transport de personnes	78 373	8 042	1 451	9 493
	transport de marchandises	840 846	66 080	9 786	75 866
	valeur globale ⁽¹⁾				
Luxembourg	transport de personnes	57	831	10	841
	transport de marchandises	3 365	6 064	361	6 425
	valeur globale ⁽¹⁾	8	10		10
Pays-Bas	transport de personnes	2 391	560	78	638
	transport de marchandises	60 212	23 687	5 777	29 464
Portugal	transport de personnes	25 248	5 557	764	6 321
	transport de marchandises	230 537	33 091	5 611	38 702
	valeur globale ⁽¹⁾	18 845	2 578	471	3 049
Espagne	transport de personnes	218 333	40 352	6 064	46 416
	transport de marchandises	1 004 540	165 188	13 204	178 392
Suède	transport de personnes	6 399	538	93	631
	transport de marchandises	90 455	19 345	5 521	24 866
	valeur globale ⁽¹⁾	487	93	6	99
Royaume-Uni	transport de personnes	34 523	1 951	401	2 352
	transport de marchandises	406 807	32 699	2 588	35 287

Notes:

- (1) Ce total comprend les statistiques concernant les véhicules pour lesquels aucune ventilation n'a été communiquée entre le transport de marchandises et le transport de personnes.
- (2) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents.
- (3) Les chiffres concernant la Grèce n'ont pas été inclus car ils ne permettent pas d'effectuer une réelle comparaison.

3.2 Nombre de conducteurs contrôlés dans les locaux de l'entreprise

État membre	Transport de personnes	Transport de marchandises	Transport pour compte propre	Transport pour compte d'autrui
Autriche	1 389	12 317	2 403	10 286
Belgique	1 437	16 749		
Danemark ⁽¹⁾				
Finlande	764	3 988	491	4 261
France	15 633	112 104	5 247	122 490
Allemagne	11 190	97 146	15 814	
Grèce ⁽²⁾				
Irlande	500	9 381	2 883	6 867 + (131) ⁽³⁾
Italie	2 447	13 507	2 071	13 533
Luxembourg	267	1 069	96	1 240
Pays-Bas ⁽⁴⁾	3 520	14 347	3 970	10 377
Portugal	5	264	8	261
Espagne	12 483	47 123	9 283	50 323
Suède	1 841	5 266	19	2 156
Royaume-Uni	3 952	18 618	2 577	16 625

Notes:

- (1) Données non communiquées.
- (2) Les chiffres concernant la Grèce n'ont pas été inclus car ils ne permettent pas d'effectuer une réelle comparaison.
- (3) Transport pour compte propre et pour compte d'autrui, sans distinction.
- (4) Les chiffres concernant le transport de marchandises comprennent le transport pour compte propre et pour compte d'autrui.

3.3 Nombre de jours de travail contrôlés sur route

État membre	Type de transport	CEE		Pays tiers	Total non-nationaux
		Nationaux	Autres États membres		
Autriche	transport de personnes	7 020	3 589	5 084	8 673
	transport de marchandises	179 203	48 187	96 444	144 631
	valeur globale ⁽¹⁾	221 942	91 973	73 711	165 684
Belgique	transport de personnes	21 605	14 676	652	15 328
	transport de marchandises	365 289	310 535	20 785	331 320
Danemark	valeur globale ⁽¹⁾	222 090	24 771	2 441	27 212
Finlande	transport de personnes	7 145	1 057	908	1 965
	transport de marchandises	180 807	39 487	9 800	49 287
	valeur globale ⁽¹⁾	41			
France ⁽²⁾	transport de personnes	193 817			70 305
	transport de marchandises	3 815 477			1 091 684
Allemagne	transport de personnes	272 705	64 151	49 715	113 866
	transport de marchandises	5 885 889	2 241 321	2 187 041	4 428 362
Grèce ⁽³⁾					
Irlande	transport de personnes	2 128	289	3	292
	transport de marchandises	35 507	2 233	128	2 361
Italie	transport de personnes	258 263	28 791	3 648	32 439
	transport de marchandises	2 746 669	145 453	35 348	180 801
	valeur globale ⁽¹⁾	450 942	29 489	1 813	31 302
Luxembourg	transport de personnes	228	3 324	40	3 364
	transport de marchandises	13 460	24 256	1 444	25 700
	valeur globale ⁽¹⁾	32	40		40
Pays-Bas	transport de personnes	4 782	1 120	156	1 276
	transport de marchandises	120 424	47 374	11 554	58 928
Portugal	transport de personnes	16 751	7 273	3 893	11 166
	transport de marchandises	139 672	23 210	7 360	30 570
	valeur globale ⁽¹⁾	168 285	7 144	2 757	9 901
Espagne	transport de personnes	381 116	65 794	12 046	77 840
	transport de marchandises	1 650 306	247 394	29 420	276 814
Suède	transport de personnes	18 359	1 994	333	2 327
	transport de marchandises	278 068	58 133	19 333	77 466
	valeur globale ⁽¹⁾	1 386	125	11	136
Royaume-Uni	transport de personnes	115 213	10 499	2 258	12 757
	transport de marchandises	1 381 332	125 164	13 392	138 556

Notes:

- (1) Ce total comprend les statistiques concernant les véhicules pour lesquels aucune ventilation (partielle ou totale) n'a été communiquée entre le transport de marchandises et le transport de personnes.
- (2) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents.
- (3) Les chiffres concernant la Grèce n'ont pas été inclus car ils ne permettent pas d'effectuer une réelle comparaison.

3.4 Nombre de jours de travail contrôlés dans les locaux de l'entreprise

État membre	Transport de personnes	Transport de marchandises	Transport pour compte propre	Transport pour compte d'autrui
Autriche	15 874	154 127	27 088	138 278
Belgique	35 404	555 560		
Danemark	5 053	52 690	9 981	42 709
Finlande	18 589	111 033	11 169	118 453
France	262 734	1 694 723	59 788	2 390 278
Allemagne	186 129	1 321 451	232 516	
Grèce ⁽¹⁾				
Irlande	37 197	881 041	270 992	647 221 + (25) ⁽²⁾
Italie	218 569	1 010 289	168 039	1 222 553
Luxembourg	5 874	23 518	2 112	27 280
Pays-Bas ⁽³⁾	140 800	211 430	47 082	164 348
Portugal	135	6 160	650	5 545
Espagne	368 974	1 417 257	281 126	1 505 105
Suède	40 094	168 177	816	52 305
Royaume-Uni	275 970	1 770 487	296 817	1 462 870

Notes:

- (1) Les chiffres donnés par la Grèce ne sont pas indiqués car ils ne permettent pas d'établir une réelle comparaison.
- (2) Transport pour compte propre et pour compte d'autrui, sans distinction.
- (3) Les chiffres concernant le transport de marchandises comprennent le transport de marchandises pour compte propre et pour compte d'autrui.

4. Infractions

Nombre d'infractions relevées

4.1 Article 6 du règlement (CEE) 3820/85: temps de conduite

État membre	Type d'infraction	PERSONNES				MARCHANDISES				PERSONNES ET MARCHANDISES	
		Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	Non-nationaux
Autriche ⁽¹⁾	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	} 532	} 166	} 98	} 264	} 6 722	} 3 866	} 1 217	} 5 083	} 7 254	} 5 347
Belgique	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	19	19	7	26	1 172	2 116	133	2 249	1 191	2 275
Danemark ⁽²⁾	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	} 15				} 214	} 6		} 6	} 229	} 6
Finlande	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	91 2 -	- - -	- - -	- - -	3 620 10 5	- - -	11 1 -	11 1 -	3 711 12 5	11 1 -
France ⁽³⁾	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives									55 716 1 007	10 981 43
Allemagne	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	7 459 442 140	820 39 18	593 20 22	1 413 59 40	225 052 2 882 2 766	28 626 433 146	15 896 101 190	44 522 534 336	232 511 3 324 2 906	45 935 593 376
Grèce ⁽⁴⁾											
Irlande ⁽⁵⁾	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	41 20 28			2 1 3	2 546 126 147			22 20 28	2 587 146 175	24 21 31

État membre	Type d'infraction	PERSONNES				MARCHANDISES				PERSONNES ET MARCHANDISES	
		Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	Non-Nationaux
Italie	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	1 025 143 1	61 4	4	65 4	19 449 3 423 912	1 047 56 9	115 7 7	1 162 63 16	20 474 3 566 913	1 227 67 16
Luxembourg ⁽²⁾	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	} 3				} 59	} 142	} 3	} 145	} 62	} 145
Pays-Bas	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	44	3	-	3	861 44	216	37	253	905 44	256 -
Portugal	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	272 85 52	94 6	20	114 6	4 386 424 10	288 42	37 1	325 43	4 658 509 62	439 49 -
Espagne	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	2 071 26 128	67 - -	9 - -	76	14 458 99 491	1 668 - -	23 - -	1 691	16 529 125 619	1 767
Suède ⁽²⁾	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	} 218	} 45	} 2	} 47	} 1 247	} 198	} 30	} 228	} 1 465	} 275
Royaume-Uni	- conduite journalière - 6 jours maximum ⁽⁶⁾ - 2 sem. consécutives	37 - 3	0 - 0	0 - 0	- - -	2 589 - 36	193 - 24	6 - 10	199 - 34	2 626 - 39	199 - 34

Notes:

- (1) L'Autriche n'a communiqué aucune donnée ventilée pour l'année 1999.
- (2) L'État membre n'a communiqué aucune donnée ventilée sur les infractions enregistrées.
- (3) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents. Aucune donnée ventilée n'a été communiquée sur le transport de marchandises personnes.
- (4) Données non communiquées.
- (5) L'Irlande n'a fourni aucune donnée ventilée sur la CEE et les pays tiers.
- (6) Ces infractions figurent dans la catégorie "Périodes de repos hebdomadaires".

4.2 Article 7 du règlement (CEE) 3820/85: pauses

État membre	Type d'infraction	PERSONNES				MARCHANDISES				PERSONNES ET MARCHANDISES	
		Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	Non-nationaux
Autriche ⁽¹⁾	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	} 788	} 227	} 283	} 510	} 7 960	} 2 663	} 1 713	} 4 376	} 8 748	} 4 886
Belgique	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	5 3	16 16	4 6	20 22	165 102	219 165	39 8	258 173	170 105	278 195
Danemark ⁽²⁾	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	} 79	} 1		} 1	} 1 622	} 4		} 4	} 1 701	} 4
Finlande	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	34 77				3 782 3 799		7	7	3 816 3 876	7
France ⁽³⁾	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes									} 33 106	} 5 490
Allemagne	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	3 502 4 233	204 535	338 338	542 873	90 492 94 361	13 043 11 583	8 199 6 750	21 242 18 333	93 994 98 594	21 784 19 206
Grèce ⁽⁴⁾											
Irlande	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	48 9			4	604 650			52 13	652 659	56 13
Italie	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	1 397 130	13 20	4	17 20	21 739 1 890	561 104	113 43	674 147	23 136 2 020	691 167

État membre	Type d'infraction	PERSONNES				MARCHANDISES				PERSONNES ET MARCHANDISES	
		Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	Non-nationaux
Luxembourg ⁽²⁾	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	} 3				} 54	} 138	} 3	} 141	} 57	} 141
Pays-Bas	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	596	3		3	789 294	46	5	51	1 385 294	54
Portugal	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	351	79 7	13	92 7	4 617 243	216 18	38 3	254 21	4 968 243	346 28
Espagne	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	837	24	3	27	6 338	601	8	609	7 175	636
Suède ⁽²⁾	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes	} 241	} 22	} 3	} 25	} 1 566	} 109	} 19	} 128	} 1 807	} 153
Royaume-Uni	- conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption - pauses trop courtes ⁽⁵⁾	334	0	0	0	5 845	143	9	152	6 179	152

Notes:

(1) L'Autriche n'a communiqué aucune donnée ventilée pour l'année 1999.

(2) L'État membre n'a communiqué aucune donnée ventilée sur les infractions enregistrées.

(3) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents. Aucune donnée ventilée n'a été communiquée sur les infractions relevées ni sur transport de personnes et de marchandises.

(4) Données non communiquées.

(5) Les données sont incluses dans les chiffres indiqués dans la rubrique "conduite au-delà de 4 h 30 sans interruption".

4.3 Article 8 du règlement (CEE) 3820/85: temps de repos

État membre	Type d'infraction	PERSONNES				MARCHANDISES				PERSONNES ET MARCHANDISES	
		Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	Non-nationaux
Autriche ⁽¹⁾	- journalier - hebdom.	} 449	} 201	} 210	} 411	} 5 724	} 2 385	} 1 298	} 3 683	} 6 173	} 4 094
Belgique	- journalier - hebdom.	23 1	14	5	19	526 38	1 049 96	106 5	1 155 101	549 39	1 174 101
Danemark ⁽²⁾	- journalier - hebdom.	} 279	} 1		} 1	} 3 400	} 19		} 19	} 3 679	} 20
Finlande	- journalier - hebdom.	298 7				6 035 67	2	40 8	42 8	6 333 74	42 8
France ⁽³⁾	- journalier - hebdom.									63 993 1 147	8 785 110
Allemagne	- journalier - hebdom.	5 689 777	274 328	404 20	678 348	189 408 5 666	18 675 777	14 146 886	32 821 1 663	195 097 6 443	33 499 2 011
Grèce											
Irlande	- journalier - hebdom.	71 20			4 2	2 681 234			28 12	2 752 254	32 14
Italie	- journalier - hebdom.	648 80	14 1		14 1	10 575 1 639	555 70	80 7	635 77	11 223 1 719	649 78
Luxembourg ⁽²⁾	- journalier - hebdom.	} 2	} 2		} 2	} 50	} 125	} 3	} 128	} 52	} 130
Pays-Bas	- journalier - hebdom.	1 303	11	3	14	4 129 22	821	217 730	1 038 730	5 432 22	1 052 730
Portugal	- journalier - hebdom.	267 134	40 14	14 9	54 23	2 856 359	120 28	13 2	133 30	3 123 493	187 53
Espagne	- journalier - hebdom.	1 018 82	32	5	37	9 311 313	812	113	925	10 329 395	962

État membre	Type d'infraction	PERSONNES				MARCHANDISES				PERSONNES ET MARCHANDISES	
		Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	Non-nationaux
Suède	- journalier - hebdom.	404 68	66	9	75	1 808 92	382 13	47 1	429 14	2 212 160	504 14
Royaume-Uni	- journalier - hebdom. ⁽⁴⁾	298 292	4 1	12 -	16 1	3 260 994	1 293 329	78 31	1 371 360	3 558 1 286	1 387 361

Notes:

- (1) L'Autriche n'a communiqué aucune donnée ventilée pour l'année 1999.
- (2) L'État membre n'a communiqué aucune donnée ventilée sur les infractions enregistrées.
- (3) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents.
- (4) Ces chiffres comprennent également les infractions relatives au dépassement des six périodes de conduite journalières.

4.4 Article 14 du règlement (CEE) n° 3820/85: horaire et registre de service

État membre	Type d'infraction	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux
Autriche ⁽¹⁾	- défectueux - utilisation incorrecte	} 83	} 49	} 19	} 68
Belgique ⁽²⁾	- défectueux - utilisation incorrecte				
Danemark ⁽³⁾	- défectueux - utilisation incorrecte				
Finlande	- défectueux - utilisation incorrecte	9			
France ⁽⁵⁾	- défectueux - utilisation incorrecte	} 437			} 153
Allemagne	- défectueux - utilisation incorrecte	243 173	7 27	39 61	46 88
Grèce ⁽⁴⁾	- défectueux - utilisation incorrecte				
Irlande ⁽³⁾	- défectueux - utilisation incorrecte				
Italie ⁽⁶⁾	- défectueux - utilisation incorrecte	290 895	43	1	44
Luxembourg ⁽³⁾	- défectueux - utilisation incorrecte				
Pays-Bas ⁽³⁾	- défectueux - utilisation incorrecte				
Portugal	- défectueux - utilisation incorrecte	93 222	5 8		5 8
Espagne	- défectueux - utilisation incorrecte	751	25	4	29
Suède	- défectueux - utilisation incorrecte	27			
Royaume-Uni	- défectueux - utilisation incorrecte	0 0	3 6	0 5	3 11

Notes:

- (1) L'Autriche n'a communiqué aucune donnée ventilée pour l'année 1999. Les données ventilées suivantes ont été données pour l'année 2000:

<u>Infractions au transport de personnes</u>	<u>Nationaux</u>	<u>CEE</u>	<u>Pays tiers</u>	<u>Total non Nationaux</u>
Données impossibles à distinguer	4	45	13	58
Défectueux	1	0	0	0
Utilisation incorrecte	17	1	2	3

- (2) Les données fournies par la Belgique portent sur les infractions relevées conformément au règlement (CEE) n° 3821/85. Les chiffres correspondants (5 603 infractions) n'ont donc pas été inclus dans ce tableau.
- (3) Aucune infraction enregistrée.
- (4) Données non communiquées.
- (5) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents. Elle n'a pas communiqué de chiffres ventilés par type d'infraction.
- (6) Les chiffres fournis sont partiels car il n'a pas été possible de resituer 3 370 infractions relevées en 1999 et 5822 en 2000. Ces chiffres sont néanmoins inclus dans le total des infractions relevées (cf. tableau 5.2, p. 9).