



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 14.12.2001

COM(2001) 767 final

RAPPORT DE LA COMMISSION

**concernant l'application en 1997-1998 du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à
l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des
transports par route**

**(20ème rapport de la Commission concernant l'application de la réglementation sociale
dans le domaine des transports par route)**

RAPPORT DE LA COMMISSION

concernant l'application en 1997-1998 du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route

(20ème 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. Initiatives nationales	
2.1 Mesures réglementaires.....	5
2.2 Mesures administratives	5
3. Sanctions	
3.1 Barèmes	6
3.2 Modifications	7
4. Relations et coopération entre les États membres	
4.1 Les contrôles concertés	8
4.2 Les échanges d'informations.....	8
5. Tableaux récapitulatifs	
5.1 Contrôles: récapitulatif	9
5.2 Infractions: récapitulatif	10
6. Conclusions et commentaires	
6.1 Conclusions et commentaires des États membres.....	11
6.2 Conclusions et commentaires de la Commission	14
Annexe A Tableau des sanctions.....	20
Annexe B Synthèse des données transmises par les États membres	
1. Période de référence	22
2. Calcul du nombre minimum de contrôles à effectuer	22
3. Contrôles	
3.1 Nombre de conducteurs contrôlés sur route	22
3.2 Nombre de conducteurs contrôlés dans les locaux de l'entreprise.....	23
3.3 Nombre de jours de travail contrôlés sur route	24
3.4 Nombre de jours de travail contrôlés dans les locaux de l'entreprise	25
4. Infractions: nombre d'infractions relevées par procès-verbal	
4.1 Article 6 du règlement (CEE) n° 3820/85: temps de conduite.....	26
4.2 Article 7 du règlement (CEE) n° 3820/85: interruptions	28
4.3 Article 8 du règlement (CEE) n°3820/85: temps de repos.....	30
4.4 Article 14 du règlement (CEE) n°3820/85: horaire et registre de service.....	32

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 1997-1998. 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.

Tous les États membres ont communiqué à la Commission des données sur la période observée. Certains d'entre eux ne l'ont fait que sous la menace d'une procédure d'infraction. La Grèce, dont les données n'ont pas pu être incluses dans le dernier rapport, a fourni des informations tronquées. En revanche, l'Autriche, qui avait envoyé des données partielles lors du rapport précédent, a fourni cette fois des statistiques complètes. 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. Ces lacunes ont retardé l'élaboration du rapport et ont empêché une comparaison immédiate et utile des statistiques.

Les informations reçues indiquent une augmentation globale des contrôles dans l'UE, alors que la plupart des États membres ont augmenté le nombre des contrôles, les données fournies par le Danemark, l'Allemagne et le Luxembourg montrent une baisse globale des jours de travail contrôlés. Les contrôles effectués dans les locaux des entreprises ont également augmenté dans l'ensemble. Par contre, le nombre de contrôles effectués le long des routes a diminué dans la plupart des États membres.

Les opérations de contrôle continuent de dépasser le nombre minimum requis. Seuls deux pays n'ont pas atteint les 1 % exigés. Il s'agit du Portugal et du Luxembourg, où le taux de contrôle est tombé au-dessous du seuil minimum dans les années 1997-1998. La plupart des États membres ont aisément dépassé la norme des 1 %. L'Irlande, l'Espagne et la France ont atteint plus de 2 %. Le record est détenu par l'Allemagne, avec un pourcentage de contrôle de plus de 4 %.

Le renforcement des contrôles a généralement conduit à une augmentation du nombre des infractions constatées. Dans certains cas cependant, l'augmentation du nombre d'infractions relevées est le fruit de l'amélioration des méthodes de collecte et d'exploitation des statistiques et signale un meilleur ciblage des actions entreprises par les services de contrôle. Le nombre d'infractions relevées a augmenté en Autriche, en Belgique, en Finlande, en France, en Allemagne, en Irlande, en Italie, au Luxembourg, aux Pays-Bas, en Suède et au Royaume-Uni. Les infractions au temps de conduite continuent d'être les infractions les plus fréquentes, devant celles concernant les temps de repos et les pauses, qui ont également augmenté. On observe par ailleurs, au cours de la période étudiée, une baisse des infractions relatives aux horaires et aux registres de service. Il convient de remarquer à ce propos que la plupart des États membres ont fourni des données plus complètes sur ce type d'infractions. Les données fournies par la Grande-Bretagne manquent de clarté car elles incluent les infractions relatives au dépassement de la période de six jours de conduite dans le total des infractions concernant la catégorie "Périodes de repos hebdomadaires" et les infractions concernant la conduite au-delà de 4h30 sans interruption dans la catégorie "Interruptions trop brèves".

Les États membres ont pris diverses mesures. Quelques uns, comme la France et la Belgique, ont renforcé leur personnel de contrôle en engageant des inspecteurs supplémentaires auxquels ils ont fait suivre une formation plus poussée. En Finlande, la loi relative aux transports routiers donne davantage de pouvoirs aux inspecteurs chargés d'effectuer les contrôles en collaboration avec les forces de police. En Irlande, les opérations "coup-de-poing" ont fait évoluer la pratique des contrôles. Les points de contrôles ne servent plus seulement à vérifier les tachygraphes mais à effectuer toute une série de contrôles. Ce nouveau type de démarche a permis de sensibiliser fortement le public et de faire mieux respecter les lois en vigueur. La Grande-Bretagne a instauré, outre les contrôles de routine, des contrôles "furtifs", afin de vérifier le respect des périodes de conduite.

Les Pays-Bas ont adopté des normes nationales plus strictes en ce qui concerne les périodes de conduite et de repos applicables au transport de passagers et de marchandises. Ce pays continue d'appliquer de préférence des mesures préventives plutôt que des mesures punitives pour faire respecter le règlement (CEE) n° 3820/85. En France, les infractions au transport graves ou répétées continuent d'être sanctionnées par un retrait provisoire ou définitif de la licence communautaire ou de l'autorisation de transport et une nouvelle mesure administrative a été instaurée: l'immobilisation du véhicule. L'Allemagne a révisé, au début de l'année 1999, sa législation concernant le régime des peines, mais le nouveau système ne sera pas appliqué dans les 16 Länder en même temps. Bien que les chiffres concernant les sanctions soient difficiles à comparer, il est évident qu'une grande disparité existe entre les États membres.

Enfin, la plupart des États membres sont parvenus à améliorer notablement l'efficacité des contrôles en mettant à jour les données informatisées détenues par les autorités de contrôle. Les données fournies montrent également qu'il convient de prendre des mesures pour que les sanctions adoptées dans les limites du marché intérieur soient efficaces, proportionnées et dissuasives.

En ce qui concerne la coopération, des contrôles concertés ont été régulièrement organisés au cours de la période de référence dans les États membres du Bénélux. Des contrôles coordonnés ont également été effectués par le Danemark en coopération avec l'Allemagne et la Suède, par la Suède en coopération avec la Norvège, le Danemark et la Finlande et par l'Irlande du nord avec la république d'Irlande. Cependant, si la coopération s'est améliorée, les informations fournies montrent que ce type d'action reste exceptionnel et que les États membres n'y recourent qu'occasionnellement.

En résumé, la Commission a l'intention de :

- prendre des mesures pour améliorer la communication de données
- réviser la directive 88/599/CE afin de renforcer l'efficacité et la cohérence des contrôles, de relever les seuils minimum de contrôle et, éventuellement, de définir un niveau de sanction minimum pour certaines infractions
- réviser le règlement (CEE) n° 3820/85¹
- réfléchir s'il convient de modifier les règles communautaires, notamment dans la perspective de l'utilisation prochaine du tachygraphe numérique
- soutenir et d'encourager la coopération et les échanges d'informations et de personnel, entre les États membres.

¹ COM(2001)573 final du 12.10.2001, proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

1. INTRODUCTION

Le présent rapport, qui porte sur la période 1997-1998 est le quatrième d'une série de rapports préparés par la Commission sur le règlement (CEE) n° 3820/85². Il se fonde sur les informations fournies par les États membres au moyen du compte rendu type instauré par la décision de la Commission du 22 février 1993³.

Tous les États membres ont transmis leurs informations sous une forme qui se rapproche beaucoup de celle du compte rendu type. À l'exception de la Grèce, qui a fourni des informations fragmentaires, toutes les déclarations des États membres sont complètes, mais manquent parfois d'homogénéité. Le Portugal, les Pays-Bas, la Grèce, la France, le Danemark, la Belgique, l'Autriche et le Royaume-Uni ont transmis leurs données avec du retard.

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

2. INITIATIVES NATIONALES

2.1. Mesures réglementaires

En Allemagne, la Fahrpersonalgesetz (loi relative au personnel de conduite) a subi en juin 1998 des modifications d'ordre purement rédactionnel. La dernière version de la "Fahrpersonalverordnung" (règlement relatif au personnel de conduite) et le règlement allemand du 6 juin 1990 relatif aux contrôles en vertu de la directive 88/599/CEE du Conseil, du 23 novembre 1988⁴, concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 et du règlement (CEE) n° 3821/85⁵ a été transmise à la Commission pour le rapport 1995-1996. Depuis lors, le règlement allemand concernant le personnel de conduite est demeuré inchangé et le règlement du 6 juin 1990 n'a pas encore été adapté à la directive 88/599/CEE du Conseil, du 23 novembre 1988, modifiée par le règlement (CE) n° 2135/98⁶. Les dispositions du règlement s'appliquent aux enregistrements du temps de conduite et du temps de repos pour les véhicules présentant un poids maximal autorisé compris entre 2,8 et 3,5 tonnes.

L'Irlande a adopté des mesures législatives pour renforcer son personnel.

Aux Pays-Bas, la législation nationale relative aux périodes de conduite et de repos dans le transport de passagers et de marchandises a été modifiée. Des normes nationales plus sévères ont été adoptées, conformément à la législation européenne.

2.2 Mesures administratives

Le gouvernement belge a engagé de nouveaux inspecteurs en 1998. Des efforts supplémentaires ont été accomplis pour mettre à jour les ordinateurs des directions de contrôle et pour améliorer la formation des inspecteurs (règlement A.D.R.).

² JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

³ JO L 72 du 25.03.1993, p. 33.

⁴ JO L 325 du 29.11.88, p. 55.

⁵ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

⁶ JO L 274 du 9.10.1998, p. 1.

En Finlande, un amendement à la loi sur les transports routiers est entré en vigueur le 1er janvier 1999. Cet amendement donne davantage de pouvoirs aux inspecteurs lors des contrôles effectués en collaboration avec la police. Depuis 1998, les statistiques sur les contrôles effectués par les inspecteurs sont directement accessibles par ordinateur. Par ailleurs, depuis le 15 août 1999, le service des douanes et des gardes-frontières participe aux contrôles portant sur les périodes de conduite et de repos.

En France, les commissions des sanctions administratives ont proposé que les commissaires de police gèrent les sanctions frappant les entreprises locales ayant commis des infractions graves ou réitérées à la législation des transports. Ces sanctions englobent le retrait temporaire ou permanent de la licence communautaire ou de l'autorisation de transport. C'est ainsi que 163 licences communautaires et 232 autorisations de transport ont été définitivement retirées et que 530 licences communautaires et 257 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 passé de 382 à 405 et, en 1998, le nombre d'inspecteurs divisionnaires est passé à 48. Le nombre de véhicules utilisés pour les opérations de contrôle est passé à 102.

L'Irlande a pris un certain nombre de mesures pour réactualiser les bases de données et les programmes informatiques.

Le Royaume-Uni continue de privilégier le contrôle de certains lieux et de certains conducteurs et transporteurs présumés à risques, en plus des contrôles de routine effectués pour vérifier le respect des périodes de conduite. Les informations proviennent en grande partie de contrôles "furtifs" (6 711 contrôles en 1997 et 5 984 contrôles en 1998)). Ces contrôles consistent à surveiller à l'insu du conducteur l'utilisation et la localisation du véhicule et à contrôler le registre du conducteur afin de vérifier que toutes les informations ont bien été consignées. Cette méthode permet de détecter les infractions systématiques aux dispositions relatives aux périodes de conduite.

3. SANCTIONS

3.1 Barèmes

L'Autriche, le Danemark, la Finlande, l'Irlande et le Royaume-Uni ont communiqué des informations sur leurs barèmes de sanction en cas de violation du règlement (CEE) n° 3820/85. L'Allemagne a transmis un tableau extrêmement détaillé sur sa législation. On constate que le montant des amendes appliqué 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 la somme dépend du type et de la gravité de l'infraction. Le montant d'une "amende journalière" dépend des revenus du prévenu et du nombre de personnes qui sont à sa charge. L'amende est comprise entre 6 et 12 "amendes journalières" en cas d'infraction aux dispositions relatives aux périodes de conduite et de repos. A titre d'exemple, la non-utilisation de la feuille d'enregistrement coûte 8 "amendes journalières", tandis que le non-respect des règles relatives à l'utilisation des feuilles d'enregistrement coûte 6 "amendes journalières".

L'Allemagne a fourni une documentation extrêmement détaillée sur les sanctions et les amendes forfaitaires. 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 d'interruption 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 133 euros.

Au Royaume-Uni, les amendes maximales infligées aux conducteurs et à quiconque ayant commis ou permis des infractions aux dispositions sur les périodes de conduite et les appareils de contrôle (tachygraphes) vont de 315 à 7 874 euros. Depuis juin 1996, l'Irlande du nord applique une amende maximale de 7 874 euros. Les infractions consistant à falsifier un diagramme et à changer ou contrefaire les scellements effectués sur un tachygraphe entraînent, outre une amende, une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à deux ans.

3.2 Modifications

Conformément à une décision du bureau du procureur général (College van Procureurs-generaal), ayant entraîné un arrêt de la Cour de justice daté du 23 janvier 1997 (Eckehard Pastoors and Trans-Cap GmbH contre l'État belge, affaire C-29/95)⁷, les inspecteurs belges ne sont désormais plus autorisés à demander le paiement immédiat de la totalité de la garantie aux conducteurs non-résidents ayant opté pour la poursuite d'une procédure pénale classique.

La France a étendu son régime des peines en instaurant une sanction administrative qui consiste à immobiliser les véhicules. Depuis le 30 août 1999, il est donc possible d'immobiliser les véhicules en cas d'infractions graves ou répétées à la législation des transports.

L'Allemagne a revu son régime de sanctions au début de l'année 1999. Les nouveaux barèmes ne seront pas appliqués dans les 16 Länder en même temps.

⁷ Recueil 1997, p. I-285.

4. RELATIONS ET COOPÉRATION ENTRE LES ÉTATS MEMBRES

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

4.1 Les contrôles concertés

La directive 88/599/CEE du 23 novembre 1988 invite les États membres à échanger les informations et à se prêter mutuellement assistance pour appliquer les mesures coercitives.

La Belgique indique que des contrôles concertés ont été régulièrement organisés avec les États membres voisins et que la coopération, notamment avec les pays membres du Bénélux, s'est renforcée.

Conformément à l'article 5 de la directive du Conseil mentionnée plus haut, le Danemark a effectué 6 contrôles coordonnés avec l'Allemagne et la Suède au cours de la période de référence. Ces contrôles ont été effectués avec des véhicules appartenant à plusieurs États membres. Quatre contrôles ont été réalisés le 7, le 9, le 14 et le 16 février 1997 à Rødby Havn et 2 contrôles de véhicules ont été effectués le 19 et le 26 novembre 1998 dans le port d'État de Helsingør. 109 infractions ont été constatées dont 87 concernaient le règlement (CEE) n° 3820/85 et 22 le règlement (CEE) n° 3821/85.

La Suède a indiqué que des contrôles coordonnés avaient été effectués avec la Norvège, le Danemark et la Finlande.

En Irlande du nord, les services d'inspection ont procédé à 3 opérations de contrôle conjointes avec des fonctionnaires de la république d'Irlande.

4.2 Les échanges d'informations

Les États membres n'ont exprimé aucun commentaire particulier à propos de cette rubrique. Néanmoins, au cours des deux dernières années, les pays membres du Bénélux ont régulièrement organisé des réunions afin d'échanger des informations et du personnel. Une administration centrale a été créée à Luxembourg afin de coordonner ces activités avec l'aide de la Commission. D'autres pays viennent de décider de participer à ces réunions. La France est devenue un membre actif. Plus récemment l'Espagne, l'Irlande, le Royaume-Uni et l'Allemagne ont exprimé leur intérêt pour ces initiatives.

5. TABLEAUX RÉCAPITULATIFS

5.1 Contrôles: récapitulatif

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

État membre	- a - Nombre minimal de journées de travail à contrôler	- b - Nombre de journées de travail contrôlées (nationaux)	- c - Nombre de journées de travail contrôlées (non-nationaux)	- d - Nombre total de journées de travail contrôlées	-e - Rapport entre le nombre minimal de journées de travail à contrôler et le nombre de journées contrôlées (j/a)
Autriche	597.511	625.100	213.660	838.760	1,40
Belgique (1)	682.000	706.921	369.053	1.075.974	1,58
Danemark	198.000	330.045	29.857	359.902	1,82
Finlande (2)	211.200	345.783		345.783	1,64
France (3)	2.500.000	5.441.807	1.128.918	6.570.725	2,63
Allemagne	3.538.238	9.079.879	5.143.663	14.223.542	4,02
Grèce (4)					
Irlande	378.385	940.866	4.693	945.559	2,50
Italie	2.549.475	4.135.385	293.087	4.428.472	1,74
Luxembourg	73.246	41.244	22.344	63.588	0,87
Pays-Bas	550.000	716.857	69.114	785.971	1,43
Portugal	591.250	207.843	24.816	232.659	0,39
Espagne	1.680.000	4.469.231	400.631	4.869.862	2,89
Suède	400.000	582.300	84.310	666.610	1,67
Royaume-Uni	2.006.141	3.341.691	138.981	3.480.672	1,73

Note:

- (1) Le tableau 5.1, de même que les tableaux 3.1 à 3.4 de l'annexe B, ne contient pas les chiffres relatifs aux contrôles effectués par la gendarmerie, par le ministère des Finances (douane) et par le ministère du Travail et de l'Emploi.
- (2) Les statistiques ne comprennent pas le nombre total de contrôles effectués auprès des non-nationaux.
- (3) La France distingue les résidents et les non-résidents.
- (4) Les chiffres concernant la Grèce n'ont pas été inclus car ils ne permettent pas d'effectuer une réelle comparaison.

5.2 Infractions: récapitulatif

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

Récapitulation par État membre

État membre	PASSAGERS				MARCHANDISES				Total
	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux	
Autriche	1.576	373	307	680	26.716	14.182	6.097	20.279	49.251
Belgique (1)	73	105	136	241	2.583	4.698	234	4.932	7.829
Danemark (2)	219			-	5.140			-	5.359
Finlande	1.316	-	1	1	6.570	1	12	13	7.900
France (3)									169.965
Allemagne	29.921	3.921	2.559	6.480	761.966	117.214	52.863	170.077	968.444
Grèce (4)									
Irlande (5)	265	13			6.882	256			7.416
Italie	5.264	173	304	477	42.209	1.581	364	1.945	49.895
Luxembourg	31	-	-	-	228	417	3	420	679
Pays-Bas	1.385	30	2	32	10.564	1.443	277	1.720	13.701
Portugal	659	121	35	156	4.960	463	17	480	6.255
Espagne	8.463	394	86	480	28.806	2.257	251	2.508	40.257
Suède	1.002	242	10	252	2.855	901	120	1.021	5.130
Royaume-Uni	743	9	18	27	10.998	1.429	78	1.507	13.275

Note:

- (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:	12 417
Ministère des Finances:	3 111
Ministère du Travail et de l'Emploi:	248
<u>TOTAL:</u>	<u>15 776</u>

- 6 173 infractions relevées en vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 n'ont pas été incluses.
- (2) Le Danemark ne fait pas de distinction entre les nationaux, les ressortissants de la CEE et les pays tiers.
- (3) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents. Il n'y a pas de chiffres détaillés sur les infractions commises dans les transports de personnes et de marchandises. La France a fourni en revanche des données sur les infractions relevées dans les locaux des entreprises (73 815) et au bord des routes (96 150).
- (4) Données non fournies.
- (5) L'Irlande donne uniquement des chiffres sur les infractions concernant les nationaux et d'autres États membres.

Nombre d'infractions relevées par procès-verbal: 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	530.653
7	Interruptions	373.674
8	Temps de repos	431.778 **
14	Horaire et registre de service	8.283 ***
Total		1.344.388

* Ces chiffres ne comprennent pas les infractions relevées par la gendarmerie, le ministère des finances et le ministère du travail et de l'emploi belges car ils n'ont pas été correctement ventilés.

** 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 6 173 infractions relevées conformément au 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 États membres

L'**Autriche** indique qu'il y a eu en 1996-1998 une augmentation globale du nombre de véhicules assujettis au règlement (CEE) n° 3820/85, ainsi que du nombre de conducteurs et de jours de travail contrôlés par les pouvoirs locaux. Le nombre de véhicules relevant du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85 a augmenté de 9,2 %, alors que le nombre de conducteurs et de jours de travail contrôlés au bord des routes a augmenté respectivement de 49 % et de 40,7 %. Par ailleurs, le nombre d'infractions relevées en 1997-1998 a augmenté de 13,5 %.

La **Belgique** a augmenté le nombre des contrôles en recrutant des inspecteurs supplémentaires. Des efforts ont également été accomplis pour améliorer l'exploitation des données informatisées au sein de la direction des contrôles et pour former les inspecteurs (règlement A.D.R.). Le non-respect des temps de conduite et de repos reste la première cause d'infractions chez les conducteurs. Ces infractions représentaient en 1998 45,55 % de toutes les infractions enregistrées, contre 41,5 % en 1997.

La Belgique signale une amélioration et une extension de la coopération avec les services des États membres et des pays tiers. La collaboration entre les pays membres du Bénélux, notamment, a joué un rôle important dans les contrôles.

La **Finlande** indique que les inspections réalisées en 1997-1998 dépassent nettement le niveau minimum requis par la directive 88/599/CEE. La police mobile et les inspecteurs ont contrôlé en tout 345 783 feuilles d'enregistrement, de sorte que la quantité des contrôles effectués pendant cette période par rapport au nombre de jours de travail s'est élevée à 1,6 %. Le rapport de la Finlande indique également que la collecte des statistiques a été plus efficace que par le passé. L'acquisition en 1998 de nouveau matériel informatique a permis d'améliorer la collecte des statistiques effectuée par les inspecteurs.

La Finlande précise que les contrôles ont concerné indifféremment le transport de marchandises et le transport de personnes. Selon les informations fournies, environ 3 feuilles d'enregistrement ont été examinées par véhicule contrôlé sur route, tandis que 14 tachygraphes par conducteur ont été vérifiés lors des contrôles effectués dans les locaux des entreprises. Les statistiques de la police mobile indiquent que 845 infractions ont donné lieu à des amendes en 1997 et 661 en 1998. Des infractions légères ont également été relevées au cours de ces 2 années, qui ont donné lieu à des avertissements sans procès-verbal. Au nombre de ces infractions figurait surtout le mauvais usage ou le non-usage du commutateur d'enregistrement horaire.

La **France** attend l'introduction du tachygraphe numérique qui permettra de contrôler beaucoup mieux l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif aux temps de conduite et de repos. L'introduction de ces nouveaux tachygraphes marque également la première étape d'un processus de révision plus systématique et plus large des mesures coercitives. .

La France fait remarquer qu'elle a présenté à la fin de l'année 1997 une note contenant plusieurs propositions de modification du règlement (CEE) n° 3820/85 visant à harmoniser certains aspects de la législation sociale concernant les transports routiers. Cette note demande notamment de réviser le règlement susmentionné, notamment en ce qui concerne la réduction du temps maximum de conduite et l'augmentation du temps maximum de repos. La France estime en outre dans cette note qu'il convient d'étudier attentivement la réduction du nombre des dérogations concernant les périodes de repos et la modification de la législation sur les exemptions applicable aux périodes de conduite hebdomadaires et aux interruptions.

Au cours des années 1997-1998, le nombre des contrôles effectués par les autorités allemandes a nettement dépassé la norme minimale requise. 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 ce pays présente le volume de transport de transit le plus élevé de l'Union européenne. Le nombre total de contrôles effectués au bord des routes a légèrement baissé en 1997-1998 par rapport à 1995-1996 (- 2,7 %). Alors que le nombre de contrôles effectués sur des véhicules nationaux et sur des véhicules provenant d'autres États membres est resté à peu près le même, on constate une baisse importante (de l'ordre de 20 %) des contrôles effectués sur les véhicules non communautaires. Une analyse approfondie de ces chiffres montre une chute brutale des contrôles en 1998 par rapport à 1997 (de l'ordre de 39 % pour les véhicules allemands, de 23 % pour les véhicules de l'Union européenne et de 23 % pour les véhicules non européens). Cette situation est due, en partie tout au moins, à la suppression des frontières extérieures de l'Union européenne avec l'Autriche (Accord de Schengen).

L'Allemagne indique également qu'il y a eu une diminution du nombre de jours de conduite contrôlés dans les locaux des entreprises de transport de passagers. Il y a eu, en revanche, peu de changements en ce qui concerne les contrôles effectués dans le secteur du transport de marchandises et du transport pour compte propre.

En Allemagne, le nombre d'infractions relevées en vertu du règlement (CEE) n° 3820/85 a baissé par rapport à 1995 et 1996 (entre 4 et 20 %). Seuls font exception les services de transport de passagers en provenance de pays non communautaires et les services de transport 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, ce qui signifie que le nombre important d'infractions constatées continue de représenter un grave danger pour la sécurité routière.

L'Allemagne demande en outre 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 compte rendu type de manière que les prochains rapports soient plus précis, notamment en ce qui concerne les infractions au règlement (CEE) n° 3821/85 et demande en outre que les États membres participent davantage aux échanges mutuels d'informations.

L'**Irlande** fait remarquer qu'il y a eu en 1997-1998 plusieurs décisions de justice qui ont fait que les fonctionnaires ont dû retourner dans les locaux des entreprises pour réaliser des entretiens sur les infractions commises, ce qui a réduit de 33 % le nombre de personnes en mesure de réaliser des contrôles supplémentaires au bord des routes. Depuis 1997, les opérations "coup-de-poing" ne portent plus seulement sur l'examen des tachygraphes mais englobent un grand nombre d'actions de contrôle. Il y a eu une augmentation du nombre total d'opérations effectuées et du nombre de jours consacrés à ces opérations "coup-de-poing". Cette nouvelle approche a permis de sensibiliser énormément le public et de faire mieux respecter la législation. Il y a eu cependant, avec ces contrôles intensifs, moins de véhicules contrôlés qu'avec les contrôles classiques réalisés par les agents compétents lors de leur service hebdomadaire. L'Irlande indique également qu'elle a engagé un consultant afin d'actualiser les bases de données et les programmes informatiques.

Les Pays-Bas font remarquer que leur politique de contrôle est axée sur la prévention, de préférence à la répression. La RVI (inspection nationale des transports) a poursuivi la mise au point de mesures de prévention visant à mieux faire respecter le règlement (CEE) n° 3820/85. Cette initiative consiste à conclure avec les entreprises 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 violations donnant lieu à un procès-verbal sont relevées, des mesures coercitives immédiates sont prises. Les données relatives à ces infractions sont ensuite exploitées pour 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 d'ouvrir en cas d'infraction une procédure d'information dans le pays du conducteur. La Suède demande également la création d'une liste de personnes devant être contactées dans chaque État membre.

Le **Royaume-Uni** fait remarquer que les données qu'elle a fournies ne reflètent pas l'étendue réelle des opérations de contrôle axées sur le respect des périodes de conduite. Les chiffres communiqués représentent les contrôles effectués par l'inspection des véhicules et par le service de l'environnement (Irlande du nord). Les services de police chargés de ces contrôles n'ont pas été en mesure de fournir des chiffres pour la période 1997-1998

Dans ses conclusions et commentaires, le Royaume-Uni confirme en outre que le dépassement des périodes de conduite de 6 jours équivaut à une infraction aux périodes de repos hebdomadaires et que la "conduite au-delà de 4h30 sans interruption" correspond à la catégorie "interruptions trop brèves". Le Royaume-Uni évite un double comptage en incluant les infractions à la période de conduite de 6 jours dans le total des infractions concernant le temps de repos hebdomadaire et la "conduite au-delà de 4 heures 30 sans interruption" dans la catégorie "interruptions trop brèves"

6.2 Conclusions et commentaires de la Commission

Le règlement (CEE) n° 3820/85 reste l'instrument qui permet de définir selon des normes communautaires communes les périodes de conduite et de repos maximales des transporteurs routiers. A condition qu'il soit appliqué de manière effective et uniforme, ce règlement peut permettre de renforcer la sécurité routière, la qualité des transports et la concurrence loyale au sein de l'Union. La Commission sait toutefois que les États membres continuent d'avoir des opinions différentes sur les modalités d'application de la réglementation. Et bien que les États membres aient fourni des informations dans un format très proche du format standard, les données ne sont pas encore uniformes. Par ailleurs, les contrôles et les inspections sont effectués avec une intensité et une fréquence variables par des autorités différentes agissant au nom de réglementations nationales distinctes. Les infractions sont ainsi pénalisées différemment selon les pays.

La Commission reconnaît qu'il est nécessaire d'intensifier la coopération entre les États membres pour coordonner le contrôle. De nouvelles mesures législatives sont également en train d'être préparées. La Commission va par ailleurs continuer de surveiller la situation dans tous les États membres.

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

La plupart des États membres sont parvenus à fournir des données plus détaillées. L'Autriche et la Finlande ont communiqué des informations plus détaillées sur les infractions visées dans les articles 6, 7, 8 et 14 du règlement (CEE) n° 3820/85, mais les retards pris dans la communication des données ou la fourniture de données incomplètes ne permettent toujours pas d'effectuer une comparaison détaillée. Les raisons de ces insuffisances varient d'un pays à l'autre.

Pour le présent rapport, la Grèce a fourni des statistiques incomplètes qui ne comprennent ni le type ni le nombre des infractions relevées, des mesures nationales et des sanctions adoptées. La Belgique continue de fournir des données qui ont été recueillies par différentes autorités dans un format qui n'est pas toujours le format standard. Par ailleurs, la France continue de distinguer les résidents et les non-résidents au lieu des nationaux et des non nationaux, ce qui peut influencer les comparaisons.

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

Le nombre total des contrôles continue d'augmenter dans l'UE. On constate cependant des disparités entre les États membres. L'Autriche, la Belgique, La Finlande, la France, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni affichent une nouvelle hausse, tandis que le Danemark, l'Allemagne et le Luxembourg connaissent d'une baisse d'activité.

Les données en provenance de l'Autriche indiquent une tendance à la hausse. La raison en est principalement que l'Autriche a fourni pour le présent rapport des informations portant à la fois sur 1997 et 1998, alors que les informations fournies pour le rapport précédent ne concernaient que l'année 1996.

L'Allemagne connaît une baisse d'activité, bien que le nombre des opérations de contrôle soit nettement supérieur au nombre minimum requis. Le niveau de contrôle au Portugal est resté à peu près le même (augmentation de 0,38 % à 0,39 %), mais ce pays ne respecte toujours pas le

seuil minimum de 1 % de l'ensemble des jours ouvrés. Il est intéressant de remarquer que le Luxembourg est passé au-dessous de ce seuil minimum, le taux de contrôle dans ce pays étant passé de 1,29 % à 0,87 %.

En règle générale, la plupart des États membres ont aisément dépassé le seuil de 1 %. L'Irlande et l'Espagne maintiennent un taux de contrôle supérieur à 2 %, tandis que la France a augmenté ses contrôles de 2 à plus de 2 %. L'Allemagne, avec plus de 4 %, conserve le pourcentage de contrôles le plus élevé de l'Union.

6.2.3 Le nombre d'infractions aux dispositions sur les horaires et le registre de service a diminué, mais toutes les autres catégories sont en hausse

On observe une augmentation du nombre d'infractions à l'article 6 (temps de conduite), à l'article 7 (interruptions) et à l'article 8 (temps de repos). La proportion d'infractions relatives aux temps de conduite est restée constante et significative (39,5 %) par rapport au total des infractions relevées (38,4 % en 1995-1996). En ce qui concerne la période actuelle, 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 continue de rester la plus importante. Le nombre total d'infractions en matière d'interruptions a augmenté par rapport aux chiffres communiqués pour le rapport précédent. En revanche, le pourcentage de ces infractions a diminué et représente aujourd'hui 27,8 % du nombre total d'infractions, contre 29,4 % en 1995-1996. Le nombre d'infractions concernant le temps de repos a augmenté et représente aujourd'hui 32,1 % du total des infractions. On constate une baisse des infractions concernant les horaires et le registre de service, celles-ci passant de 4 % en 1995-1996 à 0,6 % en 1997-1998.

La plupart des États membres ont transmis des données plus complètes sur ces infractions. L'Espagne a fourni, pour le présent rapport, davantage d'informations sur les infractions concernant le transport de passagers et de marchandises en provenance de pays tiers. En revanche, les données fournies par le Royaume-Uni ont semé quelque peu la confusion, dans la mesure où les chiffres concernant les infractions aux temps de conduite étaient inclus dans ceux concernant les infractions aux temps de repos ou aux interruptions.

6.2.4 Le nombre d'infractions constatées a augmenté dans la plupart des États membres

Le nombre d'infractions a généralement augmenté dans l'Union européenne. Des hausses ont été constatées en Autriche, en Belgique, en Finlande, en France, en Allemagne, en Irlande, en Italie, au Luxembourg, aux Pays-Bas, en Suède et au Royaume-Uni. Dans d'autres, il a baissé.

Cette hausse reflète, dans certains cas, un renforcement des contrôles, comme par exemple en Autriche et en Belgique. Dans d'autres cas, comme pour la Finlande, elle traduit l'amélioration des méthodes de collecte et d'exploitation des statistiques et, dans le cas de l'Irlande, un meilleur ciblage des actions entreprises par les services de contrôle.

Les données sur les infractions communiquées par les États membres révèlent ce qui suit : dans la plupart des États membres où les infractions ont augmenté, comme en Autriche, en Belgique, en Finlande, en France, en Irlande, en Italie, aux Pays-Bas, en Suède et au Royaume-Uni, on constate que le nombre total de jours de travail contrôlés a également augmenté. On constate une augmentation des infractions dans deux pays (Allemagne et Luxembourg), bien que moins de contrôles aient été effectués. Par conséquent, la hausse du nombre d'infractions relevées semble due essentiellement à une augmentation globale du taux

d'infractions. Les données en provenance du Danemark indiquent à la fois une baisse des contrôles et des infractions commises, alors qu'en Espagne et au Portugal, une augmentation du nombre total de jours de travail contrôlés a entraîné une diminution des infractions constatées.

Bien que les Pays-Bas aient continué d'appliquer des mesures préventives au cours de la période 1997-1998, ce pays rapporte une augmentation significative du nombre d'infractions commises. Cette hausse est cependant moins importante que l'augmentation des jours de travail contrôlés.

On observe, d'une manière générale, un accroissement du nombre des infractions constatées dans l'ensemble de l'Union. Il convient de constater qu'une intensification ou une réduction du nombre de contrôles ne correspond pas toujours à une hausse ou à une baisse du nombre d'infractions constatées. La Commission va continuer de réfléchir à la nécessité d'adopter des méthodes de contrôle plus efficaces et mieux harmonisées.

6.2.5 Les résultats des opérations de contrôle sont extrêmement variables

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 repérage des contrevenants éventuels un taux de réussite extrêmement variable. L'Allemagne et l'Autriche détiennent les taux de réussite les plus élevés pour les années 1997-1998, avec 6,8 et 5,9 infractions constatées pour 100 jours de travail contrôlés. Dans certains autres États membres, le seuil de détection varie entre un peu plus de 1 infraction constatée pour 100 journées de travail (Danemark, Italie, Luxembourg, Pays-Bas) et un peu plus de 2 (France, Finlande, Portugal). Par contre, le taux de réussite constaté en Belgique, en Irlande, en Espagne, en Suède et au Royaume-Uni est inférieur à 1 %.

Ce calcul permet de mesurer les avantages que l'on peut retirer d'un échange d'expériences et de l'adoption dans toute l'Union européenne de pratiques plus efficaces et adaptées au contexte national.

6.2.6 La mise en œuvre du tachygraphe numérique est pour bientôt

Le règlement (CE) n° 2135/98 adopté par le Conseil le 24 septembre 1998⁸ modifie le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et 3821/85. Ce règlement ouvre la voie au lancement du nouveau tachygraphe numérique qui devrait devenir obligatoire dans tous les États membres à la fin de 2003.

En mars 2000, le comité d'adaptation du tachygraphe, composé de représentants des États membres, d'autorités de contrôle, de partenaires sociaux et de fabricants, a adopté un document qui définit les spécifications du tachygraphe numérique. Cependant, le 19 septembre 2001, le comité n'a pas approuvé certains amendements de nature purement technique qui avaient été apportés aux spécifications adoptées en mars 2000. Faute d'avis, les mesures à prendre devront être soumises au Conseil, conformément à la procédure de comité prévue dans le règlement (CEE) n° 3821/85.

⁸ JO L 274 du 09.10.98, p. 1.

Par ailleurs, le groupe d'experts qui avait conseillé la Commission pour tout ce qui concerne le tachygraphe numérique a également été chargé de donner son avis sur la manière dont le tachygraphe pourrait le mieux tenir compte de la législation sociale actuellement applicable aux transports routiers. Les experts ont soumis en juillet 2001 le fruit de leurs réflexions à la Commission, qui portent sur l'interprétation commune du règlement (CEE) n° 3820/85, sur la révision du règlement (CEE) n° 3821/85 et sur les questions concomitantes concernant les contrôles effectués au bord des routes et le contrôle des entreprises. La Commission est en train d'examiner leurs recommandations.

6.2.7 L'interprétation du règlement (CEE) n° 3820/85 continue de s'affiner grâce à plusieurs arrêts de la cour de justice des Communautés européennes. La période couverte s'étend jusqu'au début de 2001

Dans son arrêt du 28 septembre 2000 (G. E. Hume, affaire C-193/99⁹), la Cour a estimé que l'article 8, paragraphe 5, du règlement, devait être interprété en ce sens que, lorsqu'un conducteur choisit de reporter sa période de repos hebdomadaire à la semaine suivant celle pendant laquelle le repos est dû, il doit prendre deux semaines de repos consécutives et sans interruption.

Il s'agissait de déterminer la relation entre une période de repos hebdomadaire repoussée à la semaine suivante et la période de repos hebdomadaire prise pendant la deuxième semaine. Il convient de se rappeler à ce sujet que l'article 8, paragraphe 5, du règlement, exige que la première de ces périodes soit "ajoutée" à la seconde. La Cour a fait remarquer qu'une comparaison entre les diverses versions linguistiques de cette expression montre que la période de repos hebdomadaire reportée doit être rattachée à la période de repos hebdomadaire de la semaine suivante.

Il convient en outre de remarquer que l'article 8, paragraphe 3, prévoit une règle générale concernant une période de repos hebdomadaire de 45 heures qui peut être réduite dans certains cas, chaque réduction devant être compensée par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée. La Cour a fait remarquer que l'article 8, paragraphe 5, du règlement, autorise le report d'une période de repos hebdomadaire, ce qui constitue une dérogation à la règle générale qui ne doit pas être interprétée au sens large. Par ailleurs, le champ d'application de cette disposition doit être déterminé au vu des objectifs poursuivis par le règlement qui consiste à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. L'article 8, paragraphe 5, doit par conséquent être interprété de manière à respecter ces objectifs.

6.2.8 La Cour de justice des Communautés européennes a également statué sur l'utilisation du tachygraphe (règlement (CEE) n° 3821/85)

Dans son arrêt du 18 janvier 2001 (Skills Motor Coaches Ltd, B. J. Farmer, C. J. Burley and B. Denman, affaire C-297/99¹⁰), la Cour a statué sur l'utilisation de l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Elle a estimé que l'obligation du conducteur d'enregistrer toutes les autres périodes de travail s'étend à la durée du trajet effectué pour prendre en charge un véhicule qui ne se trouve pas sur le lieu du domicile du conducteur ou qui se trouve au centre opérationnel de l'employeur, ainsi qu'au temps de conduite consacré à un service de

⁹ Recueil. 2000, p. I-7809.

¹⁰ Recueil 2001, p. I-573.

transport tombant en dehors du champ d'application du règlement (CEE) n°3821/85 et effectué avant de prendre en charge un véhicule auquel ce règlement s'applique.

6.2.9 Actualisation du règlement (CEE) n° 3820/85

Les autorités nationales compétentes et les entreprises de transports routiers ont signalé au fil des ans les faiblesses du règlement actuel. De plus, lors de la réunion du Conseil "Transports" du 2 octobre 2000, la Commission a fait remarquer que tous les États membres étaient d'accord pour que l'on apporte des amendements techniques à ce règlement. Le Conseil a donc demandé à la Commission de présenter une proposition afin d'amender le règlement dès que possible.

La Commission est en train de travailler activement à la révision du règlement (CEE) n° 3820/85. Une proposition de nouveau règlement COM(2001) 573 final a été présentée le 12 octobre 2001. La révision a essentiellement pour but de fournir un texte clair et cohérent qui précise, simplifie et réactualise les règles définies dans le règlement actuel. La Commission projette d'élargir le champ d'application du règlement en actualisant et en nuancant les exemptions et les dérogations actuelles afin de reconnaître le rôle croissant du secteur privé dans des domaines anciennement couverts par le secteur public et de faire en sorte que les dispositions applicables soient prises en compte par le nouveau tachygraphe numérique.

6.2.10 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

Le programme de travail de la Commission prévoit de renforcer la directive 88/599/CEE qui oblige les États membres à vérifier 1 % des journées de travail effectuées par les conducteurs, afin de vérifier le respect des dispositions relatives aux périodes de conduite et de repos. La Commission prévoit d'augmenter ce chiffre de 1 %, de manière progressive selon les cas, afin d'accroître le nombre des contrôles et de renforcer l'efficacité et la cohérence des contrôles effectués par les autorités compétentes des États membres.

6.2.11 Le Conseil a adopté une position commune visant à intégrer dans la directive 93/104/CE le temps de travail des transporteurs routiers

La Commission a rendu public, en novembre 1998, un train de mesures (COM 662/98)¹¹ destiné à intégrer certains secteurs, qui en sont actuellement exclus, dans le champ d'application de la directive générale relative au temps de travail, du 23 novembre 1993 (directive 93/104/CE¹²). Après un long débat dû au profond désaccord entre les États membres, le Conseil est parvenu à un accord politique le 22 décembre 2000 et une position commune a été publiée et présentée au Parlement le 23 mars 2001.

La position commune exclut les conducteurs travaillant pour leur compte du champ d'application de la directive et introduit également des règles moins strictes en matière d'horaires de nuit. Le Parlement, qui a achevé sa première lecture en juin 2001, souhaite que la directive englobe à nouveau tous les conducteurs et que l'on adopte la proposition originale de la Commission concernant les règles relatives aux horaires de nuit. Une procédure de

¹¹ JO C 43 du 17.2.99, p. 1.

¹² JO L 307 du 13.12.93, p. 18.

conciliation entre le Conseil et le Parlement a été ouverte à l'automne 2001 afin de concilier ces deux points de vue.

6.2.12 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 de suivre l'évolution dans ce domaine afin de garantir l'application uniforme et efficace de la législation sociale et d'encourager les bonnes pratiques. C'est pourquoi, dans sa proposition COM(2001)573 final concernant le règlement (CEE) n° 3820/85, la Commission envisage de créer un comité permanent où seront échangés les points de vue sur l'application du règlement et qui prendra, le cas échéant, des décisions rapides.

La Commission continue d'encourager tous les États membres à lancer des initiatives de coopération et à favoriser les échanges d'informations et de personnel. De telles actions permettront d'améliorer les pratiques de contrôle et de mieux comprendre la manière dont le règlement doit être mis en œuvre.

État membre	Type d'infraction	
	Infractions légères	Infractions graves
Autriche	€ 36	€ 2.180
Belgique	€ 62	€ 248
Danemark	Amende d'au moins 54 euros pour le conducteur et de 134 euros pour l'entreprise, le montant dépendant de la nature et de la gravité de l'infraction.	
Finlande	Les infractions sont punies "au jour". La somme d'une amende "journalière" dépend des revenus de l'inculpé et du nombre de personnes qui sont à sa charge. Le nombre d'amendes journalières" appliqué dépend de la gravité de l'infraction et peut aller de 6 à 12 jours.	
France	1517 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.
	Des infractions graves ou répétées peuvent entraîner le retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire ou de l'autorisation de transport. Le véhicule peut également être immobilisé.	
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 d'interruption 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.	
Irlande		1 270 euros et/ou six mois d'emprisonnement
Italie	16 euros minimum	4 447 euros
Pays-Bas	Des amendes fixes s'échelonnant de 45 à 1 365 euros sont appliquées pour chaque infraction à une disposition du règlement.	
Espagne	De 30 à 284 euros	De 284 à 1 388 euros (première catégorie) De 1 388 à 2 414 euros (deuxième catégorie)
Suède	Amende globale de 133 euros.	
Royaume-Uni		Les amendes maximales infligées aux conducteurs et à quiconque commet ou permet des infractions aux dispositions sur le temps de conduite et sur les tachygraphes vont de 315 à 7 874 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 deux ans d'emprisonnement.

Note:

Les données concernant la Belgique, l'Italie et l'Espagne reposent sur les chiffres communiqués par les experts nationaux de ces pays en 1995. 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. Les données relatives aux autres États membres n'ont pas été communiquées.

Statistiques**1. Période de référence**

Du 1er janvier 1997 au 31 décembre 1998

**2. Calcul du nombre minimum de contrôles à effectuer
(Article 2 de la directive 88/599/CEE)¹³**

État membre	Nombre de jours de travail effectués par conducteur pendant la période de référence - a -	Nombre total de véhicules soumis au règlement (CEE) n° 3820/85 (moyenne annuelle) - b -	Nombre total de jours ouvrés a × b - c -	Contrôle minimum (1% de c) - d -
Autriche	480	124.481	59.751.120	597.511
Belgique	440	155.000	68.200.000	682.000
Danemark	440	45.000	19.800.000	198.000
Finlande	440	48.000	21.120.000	211.200
France	480	521.875	250.500.000	2.500.000
Allemagne	480	737.133	353.823.840	3.538.238
Grèce (1)				
Irlande (2)	460	82.258	37.838.450	378.385
Italie	390	653.712	254.947.680	2.549.475
Luxembourg	450	16.277	7.324.650	73.246
Pays-Bas	500	110.000	55.000.000	550.000
Portugal	430	137.500	59.125.000	591.250
Espagne	480	350.000	168.000.000	1.680.000
Suède	400	200.000	40.000.000	400.000
Royaume-Uni	464	432.358	200.614.112	2.006.141

(1) Les chiffres donnés par la Grèce n'ont pas été inclus car ils ne permettaient 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.

¹³ JO L 325 du 29.11.88, p. 55.

3. Contrôles

3.1 Nombre de conducteurs contrôlés sur route

État membre	Type de transport	CEE		Pays tiers	Total non nationaux
		Nationaux	Autres États membres		
Autriche	transport de personnes	614	145	441	586
	transport de marchandises	32.502	6.046	11.419	17.465
	valeur globale (1)	97.561	37.730	26.550	64.280
Belgique	transport de personnes	4.497	4.757	225	4.982
	transport de marchandises	61.602	81.662	3.173	84.835
Danemark	valeur globale (1)	82.170	9.115	899	10.014
Finlande	transport de personnes	2.890			
	transport de marchandises	69.278			
France 2)	transport de personnes	59.750			23.473
	transport de marchandises	1.114.552			299.077
Allemagne	transport de personnes	177.775	79.257	43.953	123.210
	transport de marchandises	3.607.453	2.019.782	1.488.082	3.507.864
Grèce	transport de personnes	1.204		440	
	transport de marchandises	2.132		550	
Irlande	transport de personnes	4.061	1.042	150	1.192
	transport de marchandises	33.190	3.731	194	3.925
	valeur globale (1)	1.761	364	115	479
Italie	transport de personnes	100.035	10.377	1.750	12.127
	transport de marchandises	644.880	71.424	7.947	79.371
	valeur globale (1)	211.285	26.553	2.791	29.344
Luxembourg	transport de personnes	182	238	2	240
	transport de marchandises	5.004	5.643	246	5.889
Pays-Bas	transport de personnes	2.198	731	84	815
	transport de marchandises	64.296	27.743	5.999	33.742
Portugal	transport de personnes	16.729	5.931	1.824	7.755
	transport de marchandises	94.283	18.996	2.441	21.437
	valeur globale (1)	20.013	3.538	493	4.031
Espagne	transport de personnes	259.874	45.619	8.036	53.655
	transport de marchandises	953.125	158.631	17.206	175.837
Suède	transport de personnes	6.854	514	113	627
	transport de marchandises	111.429	22.650	4.653	27.303
	valeur globale (1)	439	48	9	57
Royaume-Uni	transport de personnes	45.227	3.160	425	3.585
	transport de marchandises	339.411	24.600	2.235	26.835

Note:

(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.

3.2 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	1.549	13.887	3.681	11.407
Belgique	69	7785		
Danemark (1)				
Finlande	1.726	6.612	460	7878
France	12.951	92.855	4851	100955
Allemagne	16.212	108775	19607	-
Grèce	1.014	453	3	880
Irlande	431	7.455	2.274	5.576
Italie	1.905	19.580	1.808	11.344
Luxembourg	1.056	3.494	56	74
Pays-Bas (2)	4.600	11.166	1.976	9.190
Portugal	186	1.674	131	1.729
Espagne	17.326	83.267	13.873	86.720
Suède	1.614	3.751	56	973
Royaume-Uni	5.091	23.818	2.711	21.093

Note

(1) Aucune donnée n'a été communiquée par le Danemark.

(2) Les chiffres concernant le transport de marchandises comprennent le transport pour compte propre et le transport 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	1.625	244	1.215	1.459
	transport de marchandises	97.850	11.838	28.170	40.008
	valeur globale (1)	288.943	97.223	74.970	172.193
Belgique	transport de personnes	18.524	20.293	1.013	21.306
	transport de marchandises	231.737	333.782	13.965	347.747
Danemark	valeur globale (1)	247.037	27.160	2.697	29.857
Finlande	transport de personnes	9.080			
	transport de marchandises	218.092			
France (2)	transport de personnes	187.796			68.288
	transport de marchandises	3.704.736			1.060.630
Allemagne	transport de personnes	352.081	130.649	59.348	189.997
	transport de marchandises	7.034.325	2.902.656	2.051.010	4.953.666
Grèce	transport de personnes	3.984		2.070	2.070
	transport de marchandises	13.104		784	784
Irlande	transport de personnes	3.563	682	230	912
	transport de marchandises	46.980	3.497	284	3.781
Italie	transport de personnes	284.225	26.598	3.770	30.368
	transport de marchandises	2.187.778	110.544	99.889	210.433
	valeur globale (1)	407.678	42.694	9.592	52.286
Luxembourg	transport de personnes	659	874	14	888
	transport de marchandises	16.516	20.610	846	21.456
Pays-Bas	transport de personnes	4.396	1.462	168	1.630
	transport de marchandises	128.592	55.486	11.998	67.484
Portugal	transport de personnes	17.209	5.068	2.004	7.072
	transport de marchandises	98.550	12.120	3.998	16.118
	valeur globale (1)	30.084	1.520	106	1.626
Espagne	transport de personnes	500.368	84.080	16.098	100.178
	transport de marchandises	1.741.786	268.287	32.166	300.453
Suède	transport de personnes	20.466	1.528	113	1.641
	transport de marchandises	339.214	67.792	14.741	82.533
	valeur globale (1)	1.058	103	33	136
Royaume-Uni	transport de personnes	149.207	17.785	2.688	20.473
	transport de marchandises	1.305.709	106.942	11.566	118.508

Note:

- (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.

3.4 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	18.494	218.188	44.072	189.098
Belgique	4.323	452.337		
Danemark	5.227	77.781	37.743	40.038
Finlande	16.9710	101.640	9.336	109.275
France	206.620	1.342.655	58.411	1.490.864
Allemagne	238.862	1.454.611	233.561	
Grèce	16.729	2.590		
Irlande	41.445	848.878	266.473	623.644
Italie	480.836	774.868	72.000	472.564
Luxembourg	3.773	20.296	341	578
Pays-Bas (1)	184.000	399.869	32.269	367.600
Portugal	5.989	56.011	4.340	57.660
Espagne	338.563	1.888.514	350.678	1.876.399
Suède	82.016	139.546	3.249	46.117
Royaume-Uni	381.239	1.505.536	242.368	1.263.025

Note:

- (1) Les chiffres concernant le transport de marchandises comprennent le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui.

4. Infractions

Nombre d'infractions relevées par procès-verbal

4.1 Article 6 du règlement (CEE) n° 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	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	422	95	72	167	11.246	6.445	2.107	8.552	11.668	8.719
Belgique(1)	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	18	26	45	71	583	1.042	40	1.082	601	1.153
Danemark (2)	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	2				95				97	
Finlande	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	174				1.965 10 4		4	4	2.139 10 4	4
France (3)	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives									51.886 952	10.669 48
Allemagne	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	11.113 662 163	1.455 70 20	636 35 10	2.901 105 30	284.811 9.973 3.409	48.301 1.834 1.214	17.320 193 1.076	65.621 2.027 2.290	295.924 10.635 3.572	68.522 2.132 2.320
Grèce (4)	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives										
Irlande	- conduite journalière - 6 jours maximum - 2 sem. consécutives	48 2 6	1 0 0		1 0 0	2.335 59 101	38 6 9		38 6 9	2.383 61 107	39 6 9

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	1.208	36	75	111	15.459	514	106	620	16.667	731
	- 6 jours maximum	498				1.649	40	3	43	2.147	43
	- 2 sem. consécutives	25				234	11		11	259	11
Luxembourg	- conduite journalière	-	-	-		81	151	1	152	81	152
	- 6 jours maximum	-	-	-		-	-	-			
	- 2 sem. consécutives	-	-	-		-	-	-			
Pays-Bas	- conduite journalière	91	6	-	6	2.106	543	75	618	2.197	624
	- 6 jours maximum	-	-	-		-	-	-			
	- 2 sem. consécutives	-	-	-		-	-	-			
Portugal	- conduite journalière	146	16	6	22	1.304	120	10	130	1.450	152
	- 6 jours maximum	26	5	-	5	436	30	4	34	462	39
	- 2 sem. consécutives	4	-	-		-	-	-		4	
Espagne	- conduite journalière	5.925	306	67	373	19.262	1.767	196	1.963	25.187	2.336
	- 6 jours maximum	7	-	-		41	-			48	
	- 2 sem. consécutives	92	-	-		531	-			623	
Suède (5)	- conduite journalière	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	- 6 jours maximum	}274	} 77	}3	} 80	} 690	} 275	} 37	} 312	} 964	}392
	- 2 sem. consécutives	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
Royaume-Uni	- conduite journalière	46	-	2	2	1.998	120	3	123	2.044	125
	- 6 jours maximum	*	*	*		*	*	*			
	- 2 sem. consécutives	3	-	-		107	135	10	145	110	145

Note:

- (1) Ces données ne concernent que l'année 1997, aucune ventilation n'ayant été fournie pour 1998. 1 805 infractions relevées en 1998 ont été incluses dans le total (cf. tableau 5.2).
- (2) Le Danemark n'a pas fourni de données ventilées.
- ré(3) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents. Aucune ventilation n'a été communiquée en ce qui concerne le transport de marchandises et de passagers.
- (4) Données non communiquées.
- (5) Total des infractions au temps de conduite, sans distinction.
- * Ces infractions figurent dans la catégorie "Périodes de repos hebdomadaires".

4.2 Article 7 du règlement (CEE) n° 3820/85: interruptions

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	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	642	123	74	197	10.267	4.633	1.635	6.268	10.909	6.465
Belgique	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	6 9	6 6	8 13	14 19	271 246	468 183	29 -	497 183	277 255	511 202
Danemark (1)	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	61				1.894				1.955	
Finlande	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	404 241		1	1	1.166 659		4 1	4 1	1.570 900	5 1
France (2)	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves									} }31.751	} } 5.333
Allemagne	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	3.584 4.012	545 326	122 71	667 397	106.926 118.076	15.026 14.162	6.425 6.794	21.451 20.956	110.510 122.088	22.118 21.353
Grèce (3)	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves										
Irlande	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	74 22	6 2		6 2	1.259 305	120 37		120 37	1.333 327	126 39
Italie	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	1.370 36	26 5	178 4	204 9	11.835 1.752	541 146	105 19	646 165	13.205 1.788	850 174

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	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	8 12	- -	- -		72 -	131 -	1 -	132	80 12	132 -
Pays-Bas	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	221 -	13 -	1 -	14 -	1.326 -	73 -	11 -	84 -	1.547 -	98 -
Portugal	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	114 151	40 30	10 9	50 39	2.094 324	110 59	- 2	110 61	2.208 475	160 100
Espagne	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	1.766 -	88 -	19 -	107 -	5.541 -	490 -	55 -	545 -	7.307 -	652 -
Suède	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	284	34	0	34	977	108	28	136	1.261	170
Royaume-Uni	- conduite au-delà de 4h30 sans interruption - interruptions trop brèves	} 147 }	}- }	} - }		} 5.188 }	} 88 }	} 4 }	} 92 }	} 5.335 }	} 92 }

Note:

- (1) Le Danemark n'a pas communiqué de données ventilées.
- (2) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents. Aucune ventilation communiquée en ce qui concerne les infractions relevées et le transport de personnes et de marchandises.
- (3) Données non communiquées.

4.3 Article 8 du règlement (CEE) n° 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	- journalier - hebdom.	373	128	84	212	5.203	3.104	2.355	5.459	5.576	5.671
Belgique	- journalier - hebdom.	32	61	70	131	849	1.888	125	2.013	881	2.144
Danemark (1)	- journalier - hebdom.	156				3.151				3.307	
Finlande	- journalier - hebdom.	370 23				2.735 31	1	2 1	2 2	3.105 54	2 2
France (2)	- journalier - hebdom.									59.300 854	8.535 106
Allemagne	- journalier - hebdom.	9.234 1.056	1.120 96	1.492 6	2.612 102	229.338 9.433	35.179 1.498	20.594 461	55.773 1.959	238.572 10.489	58.385 2.061
Grèce (3)	- journalier - hebdom.										
Irlande	- journalier - hebdom.	81 15	0 0		0 0	2.634 189	37 9		37 9	2.715 204	37 9
Italie	- journalier - hebdom.	1.213 99	17 1	47	64 1	5.212 410	267 49	110 14	377 63	6.425 509	441 64
Luxembourg	- journalier - hebdom.	- -	- -	- -		75 -	135 -	1 -	136 -	75	136

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
Pays-Bas	- journalier - hebdom.	1.073 -	11 -	1 -	12	7.132 -	827 -	191 -	1.018	8.205	1.030
Portugal	- journalier - hebdom.	129 7	12 1	2 1	14 2	711 91	86 58	1 -	87 58	840 98	101 60
Espagne	- journalier - hebdom.	652 21	- -	- -		3.301 130	- -	- -		3.953 151	
Suède	- journalier - hebdom.	325 47	128 1	6 0	134 1	1.101 87	511 7	51 4	562 11	1.426 134	696 12
Royaume-Uni	- journalier - hebdom.	286 250	7 2	16 -	23 2	2.685 1.020	867 219	39 22	906 241	2.971 1.270	929 243

Note:

- (1) Le Danemark n'a pas communiqué de données ventilées.
- (2) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents.
- (3) Données non communiquées.
- (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 registres de service

État membre	Type d'infraction	Nationaux	CEE	Pays tiers	Total non-nationaux
Autriche	- Défaut - Utilisation incorrecte	139	27	77	104
Belgique	- Défaut - Utilisation incorrecte				
Danemark (2)	- Défaut - Utilisation incorrecte				
Finlande	- Défaut - Utilisation incorrecte	52 52			
France (3) (4)	- Défaut - Utilisation incorrecte	} 426 }			} 105 }
Allemagne	- Défaut - Utilisation incorrecte	77 20	270 19	69 118	339 137
Grèce (2)	- Défaut - Utilisation incorrecte				
Irlande	- Défaut - Utilisation incorrecte	0 17	0 4		0 4
Italie (5)	- Défaut - Utilisation incorrecte	508 561	2 105	7	2 112
Luxembourg	- Défaut - Utilisation incorrecte	1 10	- -	- -	
Pays-Bas	- Défaut - Utilisation incorrecte	- -	- -	- -	
Portugal	- Défaut - Utilisation incorrecte	37 45	3 14	- 7	3 21
Espagne (2)	- Défaut - Utilisation incorrecte				
Suède (4)	- Défaut - Utilisation incorrecte	} 72 }	} 2 }	} 1 }	} 3 }
Royaume-Uni	- Défaut - Utilisation incorrecte	7 4	- -	- -	

Note:

- (1) Les données fournies par la Belgique portent sur les infractions relevées conformément au règlement (CEE) n° 3821/85. Les chiffres correspondants (6 173 infractions) n'ont donc pas été inclus dans ce tableau.
- (2) Données non communiquées.
- (3) La France ne distingue pas entre nationaux et non-nationaux, mais entre résidents et non-résidents.
- (4) Aucune ventilation communiquée.
- (5) Les chiffres fournis sont partiels car il n'a pas été possible de resituer 2 040 infractions relevées en 1997 et 3 385 en 1998. Ces chiffres sont néanmoins inclus dans le total des infractions relevées (cf. tableau 5.2).