

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 11/2005

arrêtée par le Conseil le 9 décembre 2004

en vue de l'adoption de la directive 2005/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2005/C 63 E/01)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ⁽³⁾ et le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽⁴⁾ jouent un rôle important pour la création d'un marché commun des services de transports terrestres, pour la sécurité routière et pour les conditions de travail.

⁽¹⁾ JO C 241 du 28.9.2004, p. 65.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 20 avril 2004 (JO C 104 E du 30.4.2004), position commune du Conseil du 9 décembre 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1. Règlement modifié par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

⁽⁴⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).

(2) Dans son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission a indiqué la nécessité de renforcer les contrôles et les sanctions, notamment en ce qui concerne la législation sociale applicable aux activités de transport routier, et plus précisément d'augmenter le nombre des contrôles, d'encourager les échanges d'informations systématiques entre États membres, de coordonner les activités d'inspection et d'améliorer la formation des agents de contrôle.

(3) Il est dès lors nécessaire d'assurer la bonne application et l'interprétation harmonisée des règles sociales dans le domaine des transports routiers en établissant des exigences minimales en vue d'un contrôle uniforme et efficace, par les États membres, du respect des dispositions applicables. Ces contrôles devraient servir à réduire et à prévenir les infractions. En outre, il conviendrait de mettre en place un mécanisme qui veille à ce que les entreprises classées «à haut risque» fassent l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents.

(4) Les mesures prévues dans la présente directive devraient non seulement aboutir à un renforcement de la sécurité routière, mais également contribuer à une harmonisation des conditions de travail dans la Communauté et promouvoir des conditions de concurrence équitables.

(5) Le remplacement des tachygraphes analogiques par des tachygraphes numériques permettra progressivement de contrôler plus rapidement et plus précisément un plus grand volume de données et les États membres seront ainsi en mesure de procéder à davantage de contrôles. Pour ce qui est des contrôles, le pourcentage des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules couverts par la législation sociale qui sont contrôlés devrait donc être progressivement porté à 4 %.

- (6) Toutes les unités chargées du contrôle devraient disposer d'un équipement standard suffisant pour leur permettre d'exercer effectivement leurs fonctions et de manière efficace.
- (7) Les États membres devraient s'efforcer de veiller à ce que, sans préjudice de la bonne exécution des tâches qui sont imposées par la présente directive, les contrôles sur route soient réalisés avec efficacité et célérité, l'objectif étant qu'ils soient effectués le plus rapidement possible et en faisant perdre le moins de temps possible aux conducteurs.
- (8) Il devrait y avoir dans chaque État membre un organisme unique chargé des contacts intracommunautaires avec les autres autorités compétentes concernées. Cet organisme devrait également élaborer les statistiques nécessaires. Les États membres devraient également mettre en œuvre une stratégie de contrôle nationale cohérente sur leur territoire et devraient pouvoir désigner un organisme unique chargé de coordonner sa mise en œuvre.
- (9) La coopération entre les autorités de contrôle des États membres devrait être davantage encouragée sous la forme de contrôles concertés, d'initiatives de formation conjointes, d'échange électronique d'informations ainsi que d'échange de renseignements et d'expériences.
- (10) De meilleures pratiques lors des opérations de contrôle dans le domaine des transports routiers, notamment pour veiller à une approche harmonisée en ce qui concerne l'établissement de la preuve du congé annuel ou du congé de maladie d'un conducteur, devraient être facilitées et favorisées au moyen d'un forum regroupant les organismes de contrôle des États membres.
- (11) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (12) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir établir des règles communes claires concernant les conditions minimales à respecter pour contrôler l'application correcte et uniforme des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (13) La directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 ⁽²⁾ devrait donc être abrogée,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive fixe les conditions minimales à respecter pour l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85.

Article 2

Systèmes de contrôles

1. Les États membres organisent un système de contrôles adéquats et réguliers de l'application correcte et cohérente visée à l'article 1^{er}, tant sur la route que dans les locaux des entreprises de toutes les catégories de transport.

Ces contrôles couvrent, chaque année, une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules de toutes les catégories de transport entrant dans le champ d'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85.

Les États membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. À cet effet, ils peuvent désigner un organisme pour la coordination des mesures prises en application des articles 4 et 6, auquel cas la Commission et les autres États membres en sont informés.

2. Chaque État membre organise les contrôles de façon à ce que, à partir du ... (*), 1 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 soient contrôlés. Ce pourcentage sera porté à 2 % à partir du 1^{er} janvier 2009 et à 3 % à partir du 1^{er} janvier 2011.

À partir du 1^{er} janvier 2013, ce pourcentage minimal peut être porté à 4 % par la Commission, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, à condition que les statistiques recueillies conformément à l'article 3 indiquent qu'en moyenne plus de 90 % de tous les véhicules contrôlés sont équipés de tachygraphes numériques. En prenant sa décision, la Commission tient également compte de l'efficacité des mesures de contrôle existantes, notamment la disponibilité des données de tachygraphes numériques dans les locaux des entreprises.

Au moins 15 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 25 % dans les locaux des entreprises. À partir du 1^{er} janvier 2008, au moins 30 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 50 % dans les locaux des entreprises.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 325 du 29.11.1988, p. 55. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 2135/98 (JO L 274 du 9.10.1998, p. 1).

(*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

3. Les informations transmises à la Commission conformément à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85 comprennent le nombre de conducteurs contrôlés sur la route, le nombre de contrôles effectués dans les locaux des entreprises, le nombre de jours ouvrés contrôlés ainsi que le nombre d'infractions signalées.

Article 3

Statistiques

Les États membres veillent à ce que les statistiques recueillies lors des contrôles organisés conformément à l'article 2, paragraphes 1 et 2, soient réparties dans les catégories suivantes:

- a) pour les contrôles effectués sur la route:
 - i) type de route: autoroute, route nationale ou route secondaire;
 - ii) type de tachygraphe: analogique ou numérique;
- b) pour les contrôles effectués dans les locaux des entreprises:
 - i) type d'activité de transport, à savoir internationale ou nationale, transport de passagers ou de marchandises, pour compte propre ou pour compte d'autrui;
 - ii) taille du parc de véhicules de l'entreprise;
 - iii) type de tachygraphe: analogique ou numérique.

Ces statistiques sont présentées à la Commission chaque année.

Les statistiques recueillies pour la dernière année écoulée sont conservées par les autorités compétentes des États membres.

Toute clarification supplémentaire qui doit être apportée aux définitions des catégories visées aux points a) et b) doit être établie par la Commission, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 4

Contrôles sur route

1. Les contrôles sur route sont organisés à des endroits différents et à n'importe quelle heure; ils couvrent une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle.

2. Les États membres veillent à ce que:

- a) des dispositions suffisantes soient prises concernant les postes de contrôle situés sur les routes existantes et en projet ou à proximité de celles-ci;
- b) les contrôles soient effectués selon un système de rotation aléatoire.

3. Les éléments sur lesquels doivent porter les contrôles sur route sont énumérés dans la partie A de l'annexe I. Si la situation l'exige, les contrôles peuvent se concentrer sur un élément spécifique.

4. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 2, les contrôles sur route sont effectués sans discrimination. En particulier, les agents de contrôle ne peuvent opérer aucune discrimination fondée sur l'un des motifs suivants:

- a) le pays d'immatriculation du véhicule;
- b) le pays de résidence du conducteur;
- c) le pays où l'entreprise est établie;
- d) le point de départ et d'arrivée du trajet;
- e) le fait que les véhicules soient équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique.

5. Les agents de contrôle reçoivent:

- a) une liste des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe I;
- b) certains équipements de contrôle standard, conformément à l'annexe II.

6. Si, dans un État membre, les constatations effectuées lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des données nécessaires, les autorités compétentes des États membres concernés s'accordent mutuellement assistance en vue de clarifier la situation.

Article 5

Contrôles concertés

Les États membres organisent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route des conducteurs et des véhicules relevant des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85. Ces contrôles sont entrepris simultanément par les autorités de contrôle de deux États membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.

Article 6

Contrôles dans les locaux des entreprises

1. Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différentes catégories de transport. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves aux règlements (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 ont été constatées sur la route.

2. Les contrôles dans les locaux des entreprises portent sur les éléments énumérés dans les parties A et B de l'annexe I.

3. Les agents de contrôle reçoivent:

- a) une liste des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe I;
- b) certains équipements de contrôle standard, conformément à l'annexe II.

4. Lorsqu'ils procèdent à un contrôle, les agents de contrôle d'un État membre tiennent compte de toute information fournie par l'organisme désigné pour la coordination des contrôles d'un autre État membre, visé à l'article 7, paragraphe 1, relative aux activités de l'entreprise en question dans cet autre État membre.

5. Aux fins des paragraphes 1 à 4, les contrôles effectués dans les locaux des autorités compétentes, sur la base de documents ou données pertinents fournis par les entreprises à la demande desdites autorités, ont la même valeur que les contrôles effectués dans les locaux des entreprises.

Article 7

Contacts intracommunautaires

1. Les États membres désignent un organisme qui est chargé des tâches suivantes:

- a) assurer la coordination avec des organismes équivalents dans les autres États membres concernés en ce qui concerne les mesures prises en application de l'article 5;
- b) transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85;
- c) être responsable au premier chef de l'assistance fournie aux autorités compétentes des autres États membres conformément à l'article 4, paragraphe 6.

Cet organisme est représenté au sein du comité visé à l'article 12, paragraphe 1.

2. Les États membres avertissent la Commission de la désignation de cet organisme et la Commission en informe les autres États membres.

3. Les échanges de données, d'expériences et d'informations entre États membres sont vivement encouragés, principalement mais pas exclusivement par le comité visé à l'article 12, paragraphe 1, et par tout organisme que la Commission peut désigner conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 8

Échange d'informations

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article 17, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3820/85 ou à l'article 19, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3821/85 sont échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article 7, paragraphe 2, de la présente directive:

- a) au moins tous les six mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive;
- b) à la demande spécifique d'un État membre dans des cas particuliers.

2. Les États membres veillent à mettre en place des systèmes d'échange électronique des informations. Conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, la Commission définit une méthode commune d'échange efficace des informations.

Article 9

Système de classification par niveau de risque

1. Les États membres mettent en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions aux règlements (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 commises par chaque entreprise.

2. Les entreprises classées «à haut risque» font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents. Les critères et les modalités d'application de ce système sont examinés par le comité visé à l'article 12, en vue d'établir un système d'échange d'informations sur les meilleures pratiques.

Article 10

Rapport

Au plus tard le ... (*) la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport analysant les sanctions prévues dans les législations des États membres en ce qui concerne les infractions graves.

Article 11

Meilleures pratiques

1. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle.

Ces lignes directrices sont incluses dans le rapport bisannuel visé à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85.

2. Les États membres mettent en place des programmes de formation conjoints consacrés aux meilleures pratiques et facilitent les échanges de personnel entre leurs organismes respectifs chargés des contacts intracommunautaires, au moins une fois par an.

3. Un formulaire électronique et imprimable est établi par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, pour être utilisé lorsqu'un conducteur a été en congé de maladie ou en congé annuel, ou qu'il a conduit un autre véhicule exclu du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85, pendant la période visée à l'article 15, paragraphe 7, premier alinéa, premier tiret, du règlement (CEE) n° 3821/85.

(*) Trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive

4. Les États membres veillent à ce que les agents de contrôle soient bien formés pour l'exécution de leurs tâches.

Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 13

Mesures de mise en œuvre

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, des mesures de mise en œuvre visant indifféremment:

- a) à promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en œuvre de la présente directive;
- b) à favoriser la cohérence des approches entre les autorités chargées du contrôle et une interprétation harmonisée entre celles-ci du règlement (CEE) n° 3820/85;
- c) à faciliter le dialogue entre les entreprises et les autorités chargées du contrôle.

Article 14

Négociations avec des pays tiers

Lorsque la présente directive est entrée en vigueur, la Communauté entame des négociations avec les pays tiers concernés en vue de l'application de règles équivalentes à celles fixées dans la présente directive.

Article 15

Mise à jour des annexes

Les modifications des annexes qui sont nécessaires pour leur adaptation à l'évolution des meilleures pratiques sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 16

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} janvier 2006. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 17

Abrogation

1. La directive 88/599/CEE est abrogée avec effet au ... (*).
2. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme étant faites à la présente directive.

Article 18

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 19

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

(*) Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

PARTIE A

Contrôles sur route

Les contrôles sur route portent, de manière générale, sur les éléments suivants:

- 1) les périodes de conduite quotidiennes, les interruptions et les périodes de repos quotidiennes et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conformément à l'annexe II de la présente directive et/ou sur les sorties imprimées;
- 2) pour la période visée à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 kilomètres par heure pour les véhicules de la catégorie N3 ou 105 kilomètres par heure pour les véhicules de la catégorie M3, les catégories N3 et M3 s'entendant comme celles définies à l'annexe I de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹⁾;
- 3) le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les dernières vingt-quatre heures d'utilisation du véhicule;
- 4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 3820/85.

PARTIE B

Contrôles dans les locaux des entreprises

Outre les éléments soumis aux contrôles sur route, les éléments suivants font l'objet de contrôles dans les locaux des entreprises:

- 1) les périodes de repos hebdomadaires et les périodes de conduite entre ces périodes de repos;
- 2) le respect de la limitation sur deux semaines des heures de conduite;
- 3) les feuilles d'enregistrement, les données et les copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte de conducteur;

Si une infraction est constatée, les États membres peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices de la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les sous-traitants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85.

⁽¹⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/78/CE (JO L 153 du 30.4.2004, p. 103).

ANNEXE II

Équipement standard à mettre à la disposition des unités chargées du contrôle

Les États membres veillent à ce que les unités chargées d'exécuter les tâches de contrôle figurant à l'annexe I disposent des équipements standard suivants:

- 1) un équipement permettant de télécharger des données à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur du tachygraphe numérique, de lire les données et de les analyser ou de les transmettre pour analyse à une base de données centrale;
 - 2) un équipement permettant de vérifier les feuilles du tachygraphe.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

- Eu égard à l'article 71 du traité CE et dans le cadre de la procédure de codécision applicable en vertu de l'article 251 du traité CE, le Conseil a arrêté une position commune sur un projet de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE et des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier, le 9 décembre 2004.
- Pour arrêter sa position commune, le Conseil a tenu compte de l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture, le 20 avril 2004 ⁽¹⁾, et de celui du Comité économique et social rendu le 2 juin 2004 ⁽²⁾.

Principaux objectifs du projet de directive

Le projet de directive vise à:

- établir les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier («temps de conduite et période de repos des conducteurs professionnels»), et par conséquent à prescrire un nombre minimal de contrôles auxquels doivent procéder les autorités de contrôle dans chaque État membre,
- donner une interprétation uniforme de la nature des contrôles en assurant une mise en œuvre harmonisée de cette législation communautaire relative au transport routier.

La législation actuelle prescrit que globalement au moins 1 % des jours ouvrés soient contrôlés ⁽³⁾; la Commission propose maintenant de porter ce pourcentage à un niveau qui soit à la fois ambitieux et réalisable et qui améliorera grandement la sécurité routière.

Avec l'introduction du tachygraphe numérique, les données seront plus facilement accessibles et plus précises; cela permettra aux États membres d'accroître le nombre et l'efficacité des contrôles tant sur la route que dans les locaux des entreprises de toutes les catégories de transport. En outre, le projet de directive oblige les États membres à collecter des statistiques sur ces contrôles et à les présenter à la Commission chaque année.

Les autres dispositions nouvelles figurant dans le projet de directive sont les suivantes:

- liste détaillée des éléments à contrôler sur la route et dans les locaux,
- augmentation du nombre de contrôles concertés entre les États membres,
- création d'un organisme chargé des contacts intracommunautaires qui assurera, entre autres, la coordination des contrôles concertés,
- échange plus fréquent d'informations relatives aux résultats des contrôles, et invitation adressée aux États membres d'établir un système d'échange électronique de données, et
- introduction de systèmes de classification par niveau de risque pour les entreprises, assortie de l'obligation de contrôler de manière plus étroite et plus intensive les entreprises classées «à haut risque».

Le projet de directive prévoit également l'établissement de lignes directrices sur les meilleures pratiques, des activités de formation conjointe et l'échange de renseignements et d'expériences.

⁽¹⁾ Doc. 8510/04 CODEC 567 TRANS 160 SOC 184.

⁽²⁾ JO C 241 du 28.9.2004, p. 65.

⁽³⁾ Voir article 2, paragraphe 2, de la directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 325 du 29.11.1988, p. 55).

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

Le Conseil estime que sa position commune apporte une valeur ajoutée non négligeable par rapport à la législation qui est actuellement en vigueur.

Compte tenu du renouvellement progressif de la flotte des entreprises de transport — et par conséquent de l'augmentation progressive du nombre de véhicules équipés du tachygraphe numérique — les États membres instaureront un système de contrôles qui garantira que d'ici à 2011, au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant du champ d'application du projet de directive seront contrôlés. Alors que la Commission prévoyait une augmentation immédiate des contrôles atteignant 3 % des jours ouvrés à compter de l'entrée en vigueur de la nouvelle directive, le Conseil a décidé d'atteindre cet objectif en relevant progressivement le nombre de contrôles de 1 à 2 % à partir du 1^{er} janvier 2009. En outre, une disposition a été introduite pour que le pourcentage minimal puisse être porté à 4 % à compter du 1^{er} janvier 2013, à condition que les statistiques montrent que plus de 90 % de la totalité des véhicules contrôlés sont équipés d'un tachygraphe numérique.

Afin d'assurer un bon équilibre entre les contrôles sur la route et dans les locaux des entreprises, la position commune comporte une disposition fixant à 30 % (au minimum) le nombre total des jours ouvrés contrôlés sur la route et à 50 % (au minimum) le nombre total des jours ouvrés contrôlés dans les locaux des entreprises à compter du 1^{er} janvier 2008.

Le Conseil a refusé d'inclure la directive 2002/15/CE (directive sur le temps de travail) dans le champ d'application du projet de directive, car il tenait à mettre l'accent sur l'application de temps de conduite et de périodes de repos effectifs. En outre, le recours au tachygraphe numérique ne permet pas de contrôler avec certitude le «temps de travail», ce qui par conséquent rendrait les contrôles routiers assez difficiles.

2. Amendements du Parlement

- En ce qui concerne les amendements du Parlement, le Conseil a été en mesure d'accepter l'amendement 27.
- Les amendements 3 (voir considérant 4), 12, 21 et 22 (seulement la partie concernant le «type de tachygraphe») et 23 ont été en partie acceptés.

En ce qui concerne l'amendement 19, le Conseil a pu accepter la demande du Parlement européen visant à réduire à 15 % le nombre minimal des jours ouvrés contrôlés sur la route. Dans ce contexte, il convient de noter que le Conseil a fixé à 25 % le nombre des jours contrôlés dans les locaux et a instauré une période transitoire (jusqu'au 1^{er} janvier 2008) pour que ce chiffre soit porté à 30 % (route) et 50 % (locaux des entreprises).

Le Conseil estime également que le contenu de l'amendement 24 est visé par l'article 4, paragraphe 2, point a). Il considère en outre que le principal objectif de l'amendement 28 est déjà prévu par l'article 4, paragraphe 6, et l'article 6, paragraphe 4. Le principe sous-tendant l'amendement 29 figure déjà à l'article 9 («système de classification par niveau de risque») de la position commune.

Pour ce qui est de l'amendement 42, le Conseil a décidé d'inclure les termes «période de repos hebdomadaire» dans la liste figurant à l'annexe I A.

- Le Conseil a rejeté les amendements 7, 63, 18, 20, 25, 31, 39, 40, 41 et 66 ainsi que les amendements dont la liste, assortie d'observations supplémentaires figure ci-après:
 - les amendements 1, 12, 15, 29, 34 et 36, car ils visaient à étendre le champ d'application du projet de directive.

- Le Conseil a également refusé d'inclure une définition du terme «conducteur» (amendements 13 et 14) et une disposition concernant les véhicules des pays tiers (amendement 16), car il estime que cette question relève du projet de règlement relatif aux temps de conduite et aux périodes de repos [«règlement sur l'harmonisation sociale»⁽¹⁾]; en outre, les dispositions pertinentes visées dans les amendements 32, 33, 35, 36, 37 et 38 ont été transférées dans le projet de règlement relatif aux temps de conduite et aux périodes de repos («règlement sur l'harmonisation sociale») et ne s'appliquent donc plus ici,
- l'amendement 5, puisque le Conseil estime que l'article 11 couvre suffisamment cette question,
- l'amendement 6, puisque le Conseil estime que cette disposition relève du projet de règlement proposé relatif aux temps de conduite et aux périodes de repos,
- l'amendement 11, puisque le Conseil estime que cette demande figure déjà implicitement dans la référence au règlement (CEE) n° 3820/85,
- l'amendement 26, car le Conseil a décidé de laisser cette question à l'appréciation des contrôleurs,
- l'amendement 30, bien que le Conseil souligne qu'une disposition plus limitée figure à l'article 13, point b).

III. CONCLUSION

Le Conseil estime que, en ce qui concerne les «dispositions clés» les plus importantes du projet de directive — relatives à l'augmentation du nombre des contrôles effectués passant de 1 à 3 % au cours des six prochaines années et à la fixation des pourcentages minimaux du nombre total des jours ouvrés contrôlés sur la route et dans les locaux des entreprises — il apparaît qu'il n'y a pas une grande divergence de vues entre le Parlement européen et le Conseil. La plupart des amendements que le Conseil a rejetés sont désormais prévus dans le projet de règlement sur l'harmonisation sociale ou auraient entraîné une extension majeure du champ d'application du projet de directive. Dans ces conditions, le Conseil compte bien parvenir à un accord avec le Parlement sur le projet de directive dans un proche avenir.

⁽¹⁾ Voir position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil.