RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/695 DE LA COMMISSION

du 2 mai 2022

portant modalités d'application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transport

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE ([1]) du Conseil, et notamment son article 9, paragraphe 1, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

(1) L'application efficace et économique de la législation de l'Union en matière de transport routier revêt une importance capitale pour améliorer la sécurité routière, les conditions de travail et la protection sociale des conducteurs et garantir une concurrence loyale entre les entreprises de transport routier.

(2) Les systèmes nationaux de classification par niveau de risque mis en place par les États membres pour mieux cibler les contrôles dans les entreprises à haut risque sont fondés sur différentes méthodes de calcul nationales. Cela entrave la comparabilité et l'échange d'informations sur les notes de risque dans le cadre de l'application transfrontière de la législation.

(3) L'article 9, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la directive 2006/22/CE impose à la Commission d'établir, au moyen d'actes d'exécution, une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise.

(4) Pour établir cette formule, la Commission devrait tenir compte de toutes les infractions susceptibles d'affecter le niveau de risque des entreprises, y compris les infractions au règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ([2]), au règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil ([3]), aux dispositions nationales transposant la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]), ainsi que les infractions visées à l'article 6 du règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil ([5]).

(5) La formule commune devrait tenir compte du nombre, de la gravité et de la fréquence de survenance des infractions, des résultats des contrôles lors desquels aucune infraction n'a été détectée, ainsi que de l'utilisation ou non d'un tachygraphe intelligent sur tous les véhicules de l'entreprise de transport routier, conformément au chapitre II du règlement (UE) nº 165/2014.

(6) La formule commune de calcul du niveau de risque d'une entreprise devrait contribuer de manière significative à l'harmonisation des pratiques de contrôle dans l'ensemble de l'Union, en ce qu'elle permet de traiter tous les conducteurs et toutes les entreprises de transport sur un pied d'égalité en ce qui concerne les contrôles et les sanctions prévus par les règles applicables de l'Union.

([1]) JO L 91 du 29.3.2019, p. 45.

([2]) Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

([3]) Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

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

([5]) Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

(7) Lorsque les mesures prévues par le présent règlement entraînent le traitement de données à caractère personnel, il convient qu'elles soient mises en application conformément au droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel et de la vie privée, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ([6]) et, le cas échéant, la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil ([7]).

(8) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 165/2014,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transport et les exigences relatives à son application sont définies à l'annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 2 mai 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

([6]) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

([7]) Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

ANNEXE

FORMULE COMMUNE DE CALCUL DU NIVEAU DE RISQUE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET EXIGENCES RELATIVES À SON APPLICATION

1) Le niveau de risque global d'une entreprise de transport est calculé à l'aide de la formule commune suivante:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

Légende:

R —	niveau de risque global de l'entreprise
n —	nombre d'infractions d'un type donné par contrôle individuel (tous types de contrôles)
i —	contrôle individuel
v —	note pondérée en fonction du type/de la gravité de l'infraction (MI/SI/VSI/MSI)
MSI —	infraction la plus grave (Most Serious Infringement)
VSI —	infraction très grave (Very Serious Infringement)
SI —	infraction grave (Serious Infringement)
MI —	infraction mineure (Minor Infringement)
N —	nombre de véhicules contrôlés lors d'un contrôle individuel
r —	nombre total de contrôles de l'entreprise
g —	pondération pour l'utilisation du tachygraphe intelligent conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014

2) Les principes et éléments suivants sont utilisés lors de l'application de la formule commune.

3) La période pendant laquelle une infraction est comptée dans la formule est de deux ans.

4) Les opérateurs de transport sont classés dans les tranches de risque suivantes en fonction de leur note:

— opérateurs n'ayant fait l'objet d'aucun contrôle (bande grise)

— 0-100 points: opérateurs à faible risque (bande verte)

— 101-200 points: opérateurs à risque moyen (bande orange)

— 201 points ou plus: opérateurs à risque élevé (bande rouge)

5) La note pondérée d'un contrôle individuel («i») est calculée en appliquant les facteurs de pondération suivants («v») en fonction du type d'infraction:

MI = 1

SI = 10

VSI = 30

MSI = 90

6) Le niveau de risque final de l'entreprise tient compte du nombre total de contrôles effectués («r»), tant sur la route que dans ses locaux, y compris les contrôles lors desquels aucune infraction n'a été constatée.

7) Les contrôles lors desquels aucune infraction n'est détectée sont enregistrés avec zéro point.

8) La note pondérée d'un contrôle individuel doit tenir compte de tous les véhicules contrôlés («N»).

9) La date de l'infraction qui est prise en compte dans la formule commune est réputée être la date à laquelle l'infraction est devenue définitive, c'est-à-dire qu'elle ne fait plus l'objet d'un réexamen. Les infractions ne sont comptabilisées qu'une seule fois dans la formule.

10) Si un contrôle effectué dans les locaux d'une entreprise de transport établit que l'ensemble de sa flotte est équipé du tachygraphe intelligent conformément au chapitre II du règlement (UE) nº 165/2014, sa note finale est multipliée par un facteur de 0,9 («g»).