COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.4.2023
COM(2023) 183 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur l'application en 2019-2020 du règlement (CE) nº 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions sociales de la législation sociale dans le domaine des transports par route et de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (31e rapport de la Commission sur l'application de la législation sociale dans le domaine des transports par route), ainsi que sur les contrôles effectués au titre de la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour les véhicules utilitaires lourds, les dimensions maximales autorisées et les poids maximaux autorisés

{SWD(2023) 74 final}

Introduction

Le présent rapport donne un aperçu de la mise en œuvre de la réglementation sociale de l'UE dans le secteur du transport routier dans les États membres pour la période allant du 1er janvier 2019 au 31 décembre 2020. Il met en évidence les principaux défis rencontrés dans la mise en œuvre et l'application des dispositions juridiques pertinentes, qui sont énoncées dans les quatre actes législatifs suivants:

1) le règlement (CE) nº 561/2006[1] (également appelé «**règlement relatif à la durée de conduite**»), établissant les exigences minimales concernant les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses, ainsi que les temps de repos journaliers et hebdomadaires;

2) la directive 2002/15/CE[2] (également appelée «**directive sur le temps de travail dans le transport routier**»), fixant les règles relatives à l'aménagement du temps de travail des travailleurs mobiles. Cette directive établit les exigences relatives à la durée maximale hebdomadaire du travail, les temps de pause minimaux et le travail de nuit. Elle s'applique aux conducteurs relevant du champ d'application du règlement relatif à la durée de conduite;

3) la directive 2006/22/CE[3] (également appelée «**directive de mise en œuvre**»), établissant des niveaux minimaux de contrôles sur route et de contrôles dans les locaux des entreprises de transport afin de vérifier le respect des dispositions du règlement relatif à la durée de conduite;

4) le règlement (UE) nº 165/2014[4] (également appelé «**règlement relatif aux tachygraphes**»), qui définit les exigences applicables à l'installation et à l'utilisation des tachygraphes dans les véhicules relevant du champ d'application du règlement relatif à la durée de conduite.

L'analyse de la mise en œuvre de la directive 96/53/CE du Conseil[5] (également appelée «**directive sur les poids et dimensions**»), établissant, pour les véhicules utilitaires lourds, les

[1] 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).

[2] 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).

[3] 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 164/2014 et de la directive 2002/15/CE concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

[4] 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).

[5] Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, est également incluse dans le présent rapport, conformément à l'article 10 octies de la directive.

Le présent rapport, qui s'appuie sur l'article 17 du règlement relatif à la durée de conduite, sur l'article 13 de la directive sur le temps de travail dans le transport routier[6] et sur l'article 10 octies de la directive sur les poids et les dimensions[7], se compose de données quantitatives et qualitatives sur les contrôles effectués par les autorités de contrôle des États membres sur la route et dans les locaux des entreprises, ainsi que sur les infractions constatées.

Le rapport s'articule en quatre sections. La section I analyse les données nationales concernant les contrôles effectués et les infractions constatées dans la mise en œuvre de la directive 2006/22/CE et du règlement (CE) nº 561/2006, tandis que la section II donne un aperçu descriptif de la mise en œuvre par les États membres de la directive 2002/15/CE. La section III analyse les données nationales concernant les contrôles effectués et les infractions constatées dans la mise en œuvre de la directive 96/53/CE du Conseil. La section IV tire les principales conclusions du présent rapport. Un document de travail des services de la Commission complète le rapport de la Commission par des informations supplémentaires sur les sanctions et la coopération entre les États membres, des commentaires provenant des autorités de contrôle et des statistiques plus détaillées relatives à la mise en œuvre du règlement (CE) nº 561/2006 et de la directive 2002/15/CE. Il ne complète pas les informations relatives à la directive 96/53/CE du Conseil.

Communication des données

Les rapports nationaux sur la mise en œuvre des dispositions de la directive 2002/15/CE et du règlement (CE) nº 561/2006 doivent être présentés au plus tard le 30 septembre de l'année suivant l'expiration de la période de deux ans concernée, au moyen du compte rendu type établi par la décision d'exécution de la Commission du 30 mars 2017[8]. Le délai de présentation des rapports couvrant les années 2019 et 2020 a expiré le 30 septembre 2021.

L'ensemble des États membres ont transmis leurs données nationales sur la mise en œuvre du règlement (CE) nº 561/2006, même si nombre d'entre eux n'ont pas respecté le délai. Les

[6] L'article 17 du règlement (CE) nº 561/2006 prévoit que les États membres communiquent à la Commission, tous les deux ans, les informations nécessaires pour lui permettre d'établir un rapport sur l'application de ce règlement et sur l'évolution de la situation dans les domaines en question. L'article 13 de la directive 2002/15/CE prévoit que les États membres soumettent un rapport à la Commission sur la mise en œuvre de la directive, en indiquant les vues des partenaires sociaux. Les rapports sur l'application de la directive 2002/15/CE et du règlement (CE) nº 561/2006 peuvent être présentés dans un seul document, étant donné que les deux actes législatifs concernent la même période de référence de deux ans et fixent des règles complémentaires pour les conducteurs professionnels.

[7] L'article 10 octies de la directive 96/53/CE du Conseil prévoit que les États membres transmettent, tous les deux ans, les informations nécessaires concernant le nombre de contrôles effectués sur les véhicules utilitaires lourds et le nombre de véhicules ou d'ensembles de véhicules en surcharge qui ont été détectés. L'article 10 octies de la directive 96/53/CE du Conseil dispose que ces informations peuvent faire partie des informations présentées en application de l'article 17 du règlement (CE) nº 561/2006.

[8] C(2017) 1927 final.

États membres ont fourni la ventilation demandée des statistiques détaillées sur les contrôles de conformité effectués sur la route et dans les locaux des entreprises. Toutefois, certains États membres n'ont pas fourni de données triées selon les catégories demandées, par exemple les données triées par type de tachygraphe[9] et par type d'infraction[10]. Certains États membres ont expliqué les raisons pour lesquelles ils n'ont pas présenté toutes les informations demandées[11].

Seuls 22 États membres ont présenté des informations sur la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE, parfois très limitées, et seuls 18 États membres ont fourni des données statistiques sur les contrôles effectués et leurs résultats. Vu l'absence de données quantitatives fournies par les États membres, il est difficile de procéder à une évaluation.

Étant donné que les obligations de déclaration concernant la mise en œuvre de la législation sociale et de la directive sur les poids et dimensions couvrent la même période, la Commission a jugé opportun de combiner les résultats des contrôles effectués dans un seul rapport conjoint. La directive sur les poids et les dimensions a été modifiée par la directive (UE) 2015/719[12], qui introduit une obligation de déclaration pour les États membres, au titre de l'article 10 octies, à compter du 7 mai 2017. Les informations nationales doivent être communiquées au plus tard le 30 septembre de l'année suivant l'expiration de la période de deux ans concernée. Le délai de présentation des rapports couvrant les années 2019 et 2020 a expiré le 30 septembre 2021. Un modèle Excel a été fourni aux États membres pour faciliter l'établissement de leur rapport.

Dix-neuf États membres[13] ont communiqué leurs informations nationales, parmi lesquels seule la Pologne a envoyé son rapport dans les délais. Tous les États membres, à l'exception de la Pologne, ont présenté des informations ventilées par année et l'Irlande a présenté des informations ventilées par trimestre de l'année et par type de véhicule (marchandises et personnes). Toutefois, dans certains cas, les informations étaient incomplètes. Malte a indiqué qu'elle n'était pas en mesure de fournir les données pour 2019 en raison d'un défaut majeur de son système de pesage. L'Allemagne a indiqué que les informations qu'elle a présentées concernent les contrôles effectués par l'Office fédéral pour le transport de marchandises et qu'elle ne disposait pas de statistiques uniformes quant aux contrôles relevant de la compétence fédérale. La Belgique a signalé qu'il restait un nombre de véhicules/ensembles de véhicules en surcharge détectés pour lesquels le nombre de contrôles

[9] C'est le cas de la Lituanie, qui a indiqué que les données n'étaient pas disponibles en raison d'une erreur technique.

[10] La Lettonie n'a pas fourni cette catégorisation pour les infractions commises dans les locaux des entreprises.

[11] Les autorités françaises ont indiqué que les données du ministère du travail, représentant environ la moitié des obligations nationales en matière d'inspections dans les entreprises, n'ont pas pu être extraites du système d'information, contrairement aux années précédentes. La Pologne a indiqué qu'aucune donnée n'était disponible sur le nombre d'agents de police effectuant des contrôles sur route.

[12] Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 115 du 6.5.2015, p. 1).

[13] Les États membres qui ont transmis leurs données nationales sont l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, la Slovaquie, la Slovénie et la Suède.

effectués n'était pas connu pour les années 2019 et 2020. La Croatie, Chypre, la Tchéquie, la France, la Hongrie, la Lituanie, le Portugal et la Roumanie n'ont pas transmis leurs données nationales pour le rapport actuel 2019-2020. L'absence de données quantitatives pour l'ensemble des États membres ne permet pas de procéder à une évaluation complète.

I. Vue d'ensemble des mesures d'application de la directive 2006/22/CE et du règlement (CE) nº 561/2006

1. Contrôles

Conformément à l'article 2 de la directive 2006/22/CE, les États membres sont tenus d'organiser un système de contrôles adéquats et réguliers, tant sur la route que dans les locaux des entreprises qui sont soumises aux dispositions du règlement (CE) nº 561/2006. L'article 2 dispose également que le nombre minimal de contrôles doit porter sur au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs[14] de véhicules relevant du champ d'application du règlement (CE) nº 561/2006.

Les données nationales montrent que le nombre total de jours ouvrés[15] contrôlés dans l'UE a diminué, passant d'approximativement 119,0 millions[16] (en 2017-2018) à 108,9 millions de jours ouvrés contrôlés au cours de la période de référence actuelle. Il s'agit d'une diminution de 8 %. En ce qui concerne les chiffres nationaux, la diminution du nombre de jours ouvrés contrôlés est des plus importantes à Malte (-901 %)[17], en Irlande (-69 %), en Bulgarie (-59 %) et au Portugal (-47 %), tandis que l'augmentation du nombre de jours ouvrés contrôlés est particulièrement notable en Grèce (+70 %) et en Roumanie (+44 %).

Comme illustré dans le graphique 1 ci-dessous, **la moyenne européenne des jours ouvrés contrôlés est de 4,5 %**, soit un pourcentage plus élevé que celui exigé dans la directive applicable[18]. Toutefois, ce pourcentage témoigne d'une tendance à la baisse par rapport aux périodes de référence précédentes (5,4 % en 2017-2018 et 6,3 % en 2015-2016).

[14] Ce chiffre est fondé sur le nombre de jours de travail pour une période de deux ans et le nombre de véhicules immatriculés au cours de cette période et relevant du champ d'application du règlement pour chaque État membre.

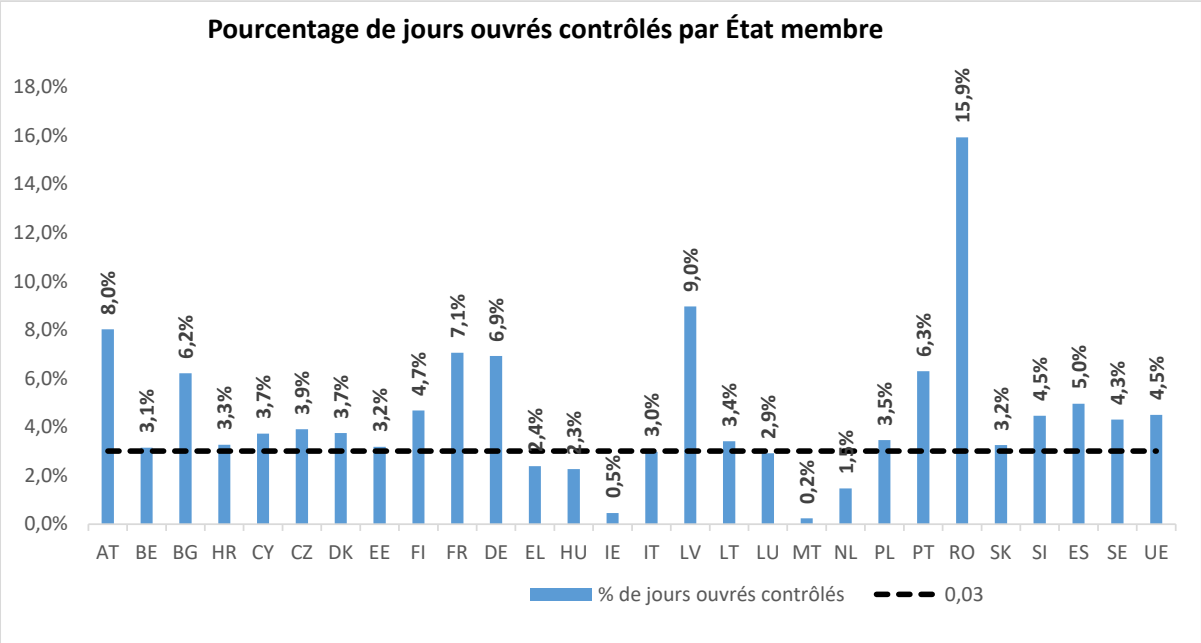
[15] L'expression «jours ouvrés» est utilisée dans la législation applicable de manière interchangeable avec l'expression «jours de travail effectués» par un conducteur: règlement (CE) nº 561/2006, directive 2006/22/CE et décision (UE) 2017/1013.

[16] Le nombre total de 125,7 millions de jours ouvrés contrôlés en 2017-2018 comprenait le Royaume-Uni.

[17] Malte a indiqué que la diminution du nombre de contrôles était due aux circonstances liées à la COVID-19 ainsi qu'au départ soudain de deux salariés qui, à l'époque, étaient les seuls responsables des inspections des tachygraphes. Les autorités maltaises ont reconnu la nécessité de remédier immédiatement à ce problème et de procéder à la formation de huit membres du personnel pour s'assurer qu'une telle situation ne se reproduise pas à l'avenir.

[18] En particulier en Allemagne, en Autriche, en Bulgarie, en France, en Lettonie, au Portugal et en Roumanie, qui représentaient un tiers des jours ouvrés contrôlés.

Graphique 1: pourcentage de jours ouvrés contrôlés par État membre



La plupart des États membres ont contrôlé plus de jours de travail que le minimum requis par la directive. Cependant, six États membres n'ont pas atteint le seuil de 3 %, à savoir la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, le Luxembourg, Malte et les Pays-Bas. Il s'agit du même nombre de pays que celui au cours de la période de référence précédente, où six États membres n'avaient pas atteint le seuil de 3 % en 2017-2018 et trois États membres en 2015-2016. Parmi les six États membres[19] qui n'avaient pas atteint le seuil de 3 % en 2017-2018, seuls la Grèce, l'Irlande et les Pays-Bas figurent encore dans ce groupe obtenant des «résultats insuffisants», lesquels sont rejoints par trois autres États membres, qui avaient obtenu de bons résultats lors de la période de référence précédente. La Grèce a considérablement redoublé d'efforts en matière d'application de la législation (passant de 0,1 % en 2015-2016 et de 0,7 % en 2017-2018 à 2,4 % au cours de la période actuelle), mais elle reste en deçà du seuil.

L'article 2 de la directive 2006/22/CE définit également le pourcentage de jours ouvrés à contrôler sur la route et dans les locaux des entreprises, à savoir au moins 30 % et au moins 50 % respectivement. Le calcul de ce pourcentage se fonde sur le nombre de contrôles effectivement réalisés par les autorités de contrôle et non sur le nombre minimal de jours ouvrés à contrôler.

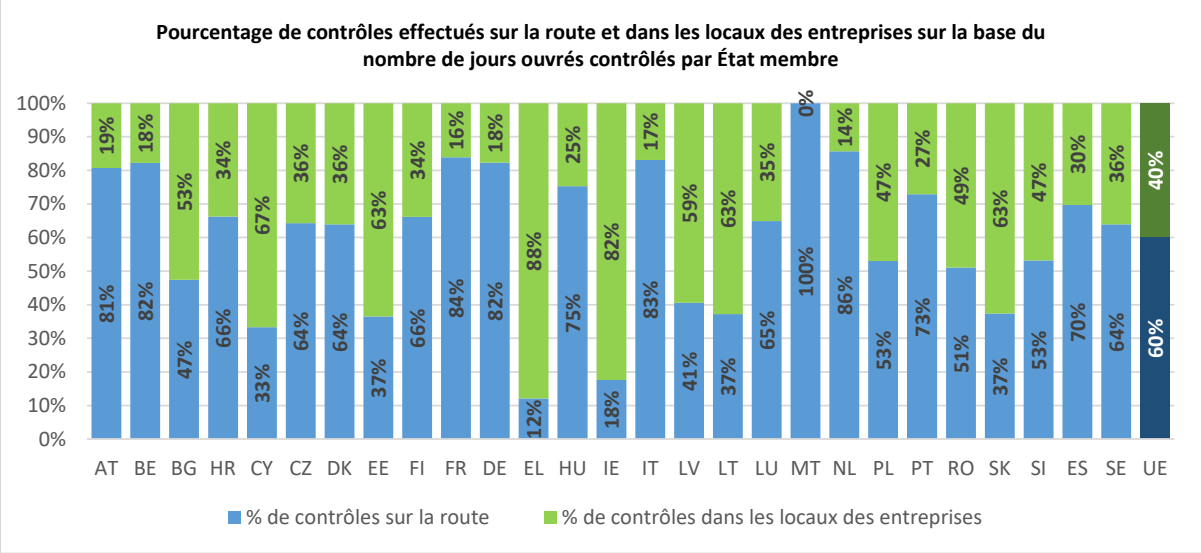
En moyenne, 60 % des jours de travail contrôlés l'ont été sur la route, tandis que 40 % ont été contrôlés dans les locaux des entreprises. Il s'agit d'une diminution des contrôles sur la route par rapport à la dernière période (73 % en 2017-2018) et d'une augmentation positive des contrôles effectués dans les locaux des entreprises par rapport à la dernière période (27 % en 2017-2018). Cette évolution peut s'expliquer en partie par les circonstances liées à la pandémie de COVID-19. Dans la plupart des États membres, une grande partie des

[19] Le Danemark, la Finlande, la Grèce, l'Irlande, la Lituanie et les Pays-Bas.

contrôles ont été effectués sur la route. La Grèce et l'Irlande ont déclaré un faible nombre de contrôles sur la route. Malte n'a signalé aucun contrôle dans les locaux des entreprises. Seuls six États membres ont atteint l'équilibre exigé entre les contrôles dans les locaux des entreprises et les contrôles sur route[20], contre huit États membres en 2017-2018.

Pour plus de détails sur le pourcentage national des contrôles effectués sur la route et dans les locaux des entreprises, se référer au graphique 2.

Graphique 2: pourcentage de contrôles effectués sur la route et dans les locaux des entreprises sur la base du nombre de jours ouvrés contrôlés par État membre



1.1 Contrôles sur route

Au total, 4 112 717[21] véhicules et 4 323 245 conducteurs ont fait l'objet de contrôles routiers dans l'ensemble de l'UE, contre 4 982 439 véhicules et 5 395 009 conducteurs contrôlés en 2017-2018[22]. La différence entre le nombre de véhicules et le nombre de conducteurs contrôlés peut s'expliquer par la conduite en équipage, c'est-à-dire lorsqu'il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Les différences entre le nombre de conducteurs et le nombre de véhicules sont principalement présentes dans les rapports de l'Allemagne, de la Belgique, du Danemark, de la Pologne, de la Roumanie et de la Slovénie.

Comparativement au rapport pour la période 2017-2018, le nombre déclaré de véhicules contrôlés a diminué de 869 722 véhicules. Cette évolution est principalement due au fait que le nombre de véhicules contrôlés par le Royaume-Uni (156 496 véhicules en 2017-2018) n'est pas inclus dans le présent rapport. Elle s'explique également par une diminution

[20] La Bulgarie, Chypre, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Slovaquie.
[21] La Lituanie n'a pas communiqué de données.
[22] Le nombre pour 2017-2018 inclut les données du Royaume-Uni (soit 17 461 entreprises). Sans les données du Royaume-Uni, la diminution atteint près de 33 %.

importante des chiffres déclarés par Malte (-73 %), qui n'a pas été compensée par l'augmentation des déclarations d'autres États membres[23].

Le nombre de conducteurs contrôlés a diminué de 1 071 764 conducteurs par rapport à la période 2017-2018. Cette tendance s'explique également par le fait que le nombre de conducteurs contrôlés par le Royaume-Uni (156 496 conducteurs en 2017-2018) n'est pas pris en considération dans le présent rapport et par les effets cumulés des baisses enregistrées dans plusieurs autres États membres.

Sur la base du pays d'immatriculation du véhicule, 63 % des véhicules contrôlés étaient des véhicules nationaux, 31 % provenaient d'autres États membres de l'UE et 6 % étaient des véhicules immatriculés dans des pays non membres de l'UE[24]. En général, la plupart des véhicules contrôlés sur la route étaient des transporteurs de marchandises (environ 91 % du total) et moins de 10 % seulement servaient au transport de passagers.

En 2019-2020, 74 % des véhicules contrôlés sur la route étaient équipés d'un tachygraphe numérique, contre 75 % au cours de la période de référence précédente. Par conséquent, aucun motif ne justifie que le seuil minimal de contrôles soit porté de 3 % à 4 %, dans la mesure où ce relèvement doit avoir lieu si 90 % des véhicules contrôlés sont équipés de tachygraphes numériques, conformément à l'article 2, paragraphe 3, de la directive 2006/22/CE.

1.2 Contrôles effectués dans les locaux des entreprises

Au cours de la période 2019-2020, 58 300[25] entreprises de transport ont été contrôlées, ce qui représente une baisse de 44 % par rapport aux 104 104[26] entreprises contrôlées en 2017-2018. Les contrôleurs dans les locaux des entreprises ont contrôlé quelque 34,3 millions de jours ouvrés, ce qui représente une augmentation d'environ 2 % par rapport aux 33,7 millions du rapport précédent, même en tenant compte de l'absence de contrôles dans les locaux des entreprises à Malte et de l'absence de données du Royaume-Uni. Dans l'ensemble, les autorités de contrôle des États membres ont vérifié les registres de 499 943 conducteurs dans les locaux des entreprises, soit un recul de 14 % par rapport aux 641 033 conducteurs contrôlés en 2017-2018.

2. Infractions

Bien que les 27 États membres aient communiqué des données sur les infractions constatées, ils n'ont pas tous[27] fourni d'informations détaillées sur les types d'infractions. **Au total, environ 2,25 millions d'infractions ont été signalées, un chiffre en baisse par rapport au**

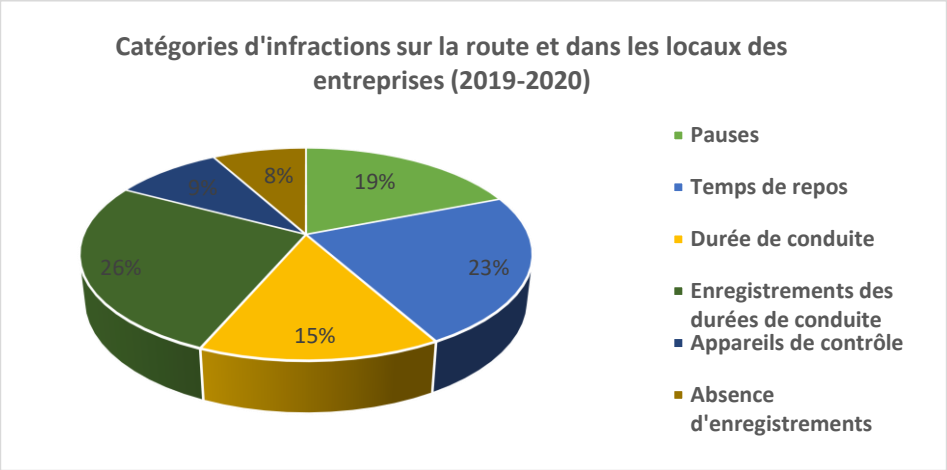
[23] Par exemple, augmentation de 81 % au Danemark et de 64 % au Luxembourg.
[24] La Lituanie n'a pas communiqué ces données. Chypre a indiqué que seuls les véhicules nationaux étaient contrôlés.
[25] Malte n'a pas transmis ces données.
[26] 86 643 entreprises contrôlées en 2017-2018, sans le Royaume-Uni.
[27] La Lettonie n'a pas communiqué les types d'infractions constatées lors des contrôles effectués dans les locaux des entreprises.

compte rendu précédent (3,41 millions d'infractions[28]). Cette tendance peut s'expliquer par la diminution du nombre de jours ouvrés contrôlés. La part d'infractions constatées sur la route est restée stable, à 60 % du total des infractions constatées (58 % dans le dernier rapport).

La part des types d'infractions dans le nombre total d'infractions constatées est restée comparable à celle de la période de référence précédente, avec quelques modifications. Le graphique 3 ci-dessous illustre la proportion moyenne, dans l'UE, d'infractions constatées par type de disposition enfreinte, tant sur la route que dans les locaux des entreprises en 2019-2020. Le nombre d'infractions concernant les temps de pause a augmenté, passant de 17 % à 19 %, alors que les infractions relatives aux enregistrements des durées de conduite sont passées de 27 % à 26 %. Les infractions relatives aux temps de repos représentent 23 % de toutes les infractions constatées dans le dernier rapport, les appareils de contrôle[29] 9 % (contre 12 % dans le rapport précédent) et l'absence/la disponibilité d'enregistrements pour d'autres tâches 8 % (contre 6 % dans le rapport précédent). Ces évolutions sont présentées dans le graphique 4 ci-dessous.

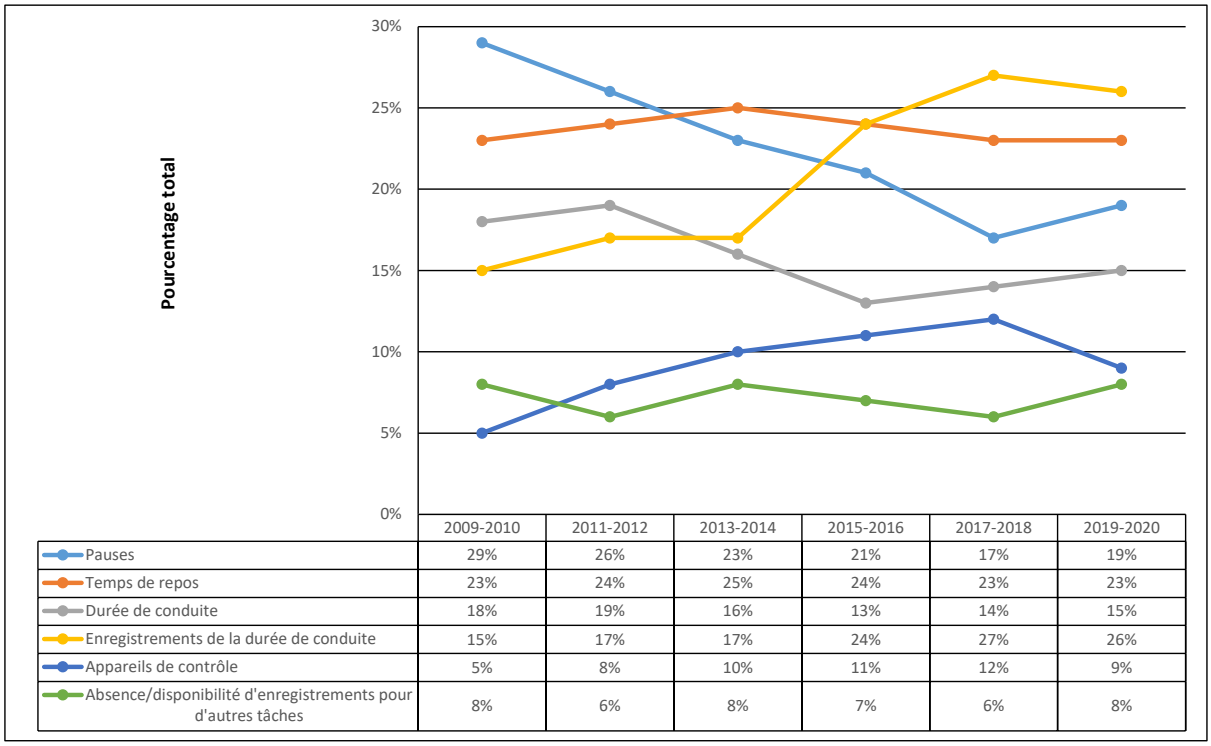
Le taux d'infraction moyen, calculé sur la base de 100 jours ouvrés contrôlés sur la route et dans les locaux des entreprises, a diminué pour passer de 2,7 en 2017-2018 à 2,1 au cours de la période de référence actuelle. **Le taux de détection dans les entreprises reste plus élevé que le taux de détection sur la route, ce qui confirme que les contrôles effectués dans les locaux des entreprises sont plus efficaces que les contrôles routiers ponctuels.** Toutefois, le taux de détection dans les locaux des entreprises a diminué par rapport à la période de référence précédente.

Graphique 3: catégories d'infractions sur la route et dans les locaux des entreprises (2019-2020)



[28] Ou 3,29 millions sans le Royaume-Uni.
[29] Les infractions relatives aux appareils de contrôle sont liées au fonctionnement incorrect, à la mauvaise utilisation ou à la manipulation de ces équipements.

Graphique 4: catégories d'infractions sur la route et dans les locaux des entreprises au cours des 10 dernières années



	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020
Pauses	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Temps de repos	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Durée de conduite	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Enregistrements de la durée de conduite	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Appareils de contrôle	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Absence/disponibilité d'enregistrements pour d'autres tâches	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1 Infractions constatées sur la route

Au cours de la période 2019-2020, environ 1,36 million d'infractions ont été constatées sur la route, **ce qui représente une baisse d'environ 30 % par rapport aux quelque 1,94 million d'infractions constatées en 2017-2018**[30]. La moyenne de l'UE pour les infractions constatées sur la route a diminué, passant de 2,11 à 1,82 par tranche de 100 jours ouvrés contrôlés. En moyenne, 53 % des infractions ont été commises par des conducteurs nationaux, tandis que la part des véhicules nationaux sur l'ensemble des véhicules contrôlés était de 63 %.

2.2 Infractions constatées dans les locaux des entreprises

Le nombre d'infractions constatées dans les locaux des entreprises était d'environ 890 000, ce qui représente une baisse significative par rapport au dernier rapport (1,46 million). Le taux moyen d'infractions constatées par tranche de 100 jours ouvrés contrôlés est passé de 4,35 à 2,59, ce qui représente une diminution de 40 % par rapport à la période 2017-2018. Le taux moyen d'infractions constatées dans les locaux par entreprise a légèrement augmenté, passant de 14 infractions par entreprise en 2017-2018 à plus de 15 infractions par entreprise.

2.3. Nombre d'agents de contrôle et d'équipements affectés à l'analyse des tachygraphes

[30] Ou environ 1,84 million d'infractions sans le Royaume-Uni.

Au cours de la période de référence actuelle, 54 679 agents de contrôle (contre 61 558 en 2017-2018) ont participé à des contrôles dans l'ensemble de l'UE. Il s'agit d'une tendance constante à la baisse, même en prenant en considération le fait que les chiffres du Royaume-Uni de la période de rapport précédente (soit 588 agents de contrôle) ne sont pas inclus.

Par ailleurs, 20 058 agents de contrôle ont été formés à l'analyse des enregistrements de tachygraphes numériques (contre 21 786 en 2017-2018). Les unités d'équipement fournies aux agents de contrôle pour l'analyse des enregistrements de tachygraphes sont passées de 9 677 en 2017-2018 à 13 067 en 2019-2020.

3. Interprétation du règlement (CE) nº 561/2006 par la Cour de justice de l'Union européenne

La Cour de justice de l'Union européenne a fourni une interprétation du règlement (CE) nº 561/2006 par l'ordonnance du 10 avril 2019 rendue dans l'affaire C-834/18[31]. La Cour a conclu que la notion de «temps de repos hebdomadaire», au sens de l'article 8 du règlement (CE) nº 561/2006, ne doit pas nécessairement prendre fin au cours de la «semaine», telle que définie à l'article 4, point i), dudit règlement.

4. Coopération entre les États membres

Conformément à l'article 5 de la directive 2006/22/CE, les États membres sont tenus d'effectuer au moins six contrôles concertés sur route par année avec au moins un autre État membre. La coopération entre les États membres, reposant sur des contrôles concertés, des initiatives de formation conjointes ou des échanges d'expériences et d'informations, joue un rôle crucial dans le renforcement du contrôle de l'application de la législation afin de réaliser les objectifs de la législation sociale dans le secteur des transports par route, à savoir l'amélioration des conditions de travail et de la sécurité routière, ainsi que la concurrence loyale. Le premier train de mesures sur la mobilité[32], qui a été adopté en juillet 2020 et est entré (partiellement) en vigueur le 20 août 2020, vise à promouvoir et à renforcer la coopération et l'assistance mutuelle entre les États membres, et à garantir une application plus efficace et plus cohérente des règles en vigueur. En outre, l'Autorité européenne du travail (AET), qui a été créée en 2019[33] dans l'objectif général d'assurer une mobilité équitable de la main-d'œuvre dans le marché intérieur, a commencé ses activités d'information, de formation et de soutien en faveur de l'application de la législation dans le domaine du transport routier. L'une des principales tâches de l'AET consiste à favoriser la coopération entre les États membres dans les activités transfrontières en matière de respect de la législation et à faciliter l'organisation d'inspections communes, y compris dans le domaine de la réglementation sociale de l'UE dans le secteur du transport routier.

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/fr/

[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR

[33] Règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 instituant l'Autorité européenne du travail, modifiant les règlements (CE) nº 883/2004, (UE) nº 492/2011 et (UE) 2016/589, et abrogeant la décision (UE) 2016/344 (JO L 186 du 11.7.2019, p. 21).

En raison de la crise de la COVID-19, de nombreuses actions conjointes en matière de contrôle prévues en 2020 n'ont pas pu avoir lieu. Toutefois, même en ce qui concerne l'année 2019, tous les États membres n'ont pas présenté des informations sur le nombre exact de contrôles concertés ou n'ont pas du tout indiqué s'ils avaient réalisé des contrôles concertés. Parmi les14 États membres ayant fourni des informations sur les contrôles[34], 12 États membres[35] ont respecté le nombre requis de contrôles concertés au cours de la période de référence.

La coopération entre les États membres s'est essentiellement opérée entre États membres voisins. En outre, pour la dernière période de référence, la plupart des États membres ont précisé que la coopération avait eu lieu dans le cadre d'Euro Contrôle Route (ECR).

II. Aperçu de la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE

Conformément à l'article 13 de la directive 2002/15/CE, les États membres sont tenus de soumettre un rapport, tous les deux ans, sur sa mise en œuvre et d'indiquer les points de vue des partenaires sociaux.

1. Le champ d'application de la directive 2002/15/CE

La directive établit des règles régissant, entre autres, les temps de pause adéquats pendant la période de travail, la durée de travail hebdomadaire maximale et le travail de nuit. Les dispositions qu'elle prévoit complètent les règles concernant les durées de conduite, les pauses et les temps de repos établis par le règlement (CE) nº 561/2006. Étant donné que cette directive fixe certaines dispositions concernant les temps de travail propres au secteur des transports routiers, elle est considérée comme une lex specialis par rapport à la directive générale 2003/88/CE[36] sur le temps de travail, qui fixe des exigences de base applicables à l'aménagement du temps de travail des travailleurs dans tous les secteurs.

2. Aspects de la mise en œuvre dans les États membres

Certains États membres et partenaires sociaux ont signalé des problèmes de mise en œuvre. Les autorités allemandes ont fait état d'un manque général de connaissance de la législation sur les durées de conduite et sur les temps de travail parmi les employeurs. D'après leur rapport, le temps de travail des travailleurs mobiles n'est généralement vérifié que dans le cadre des contrôles de la législation sur les durées de conduite et il n'est généralement pas suffisamment respecté.

Malte a indiqué que pour les véhicules qui ne sont pas obligés d'utiliser des tachygraphes conformément à l'exemption prévue à l'article 13, paragraphe 1, point e), du règlement relatif à la durée de conduite, la mesure du temps de travail est effectuée à l'aide des moyens

[34] La Belgique, la Croatie, Chypre, le Danemark, la Finlande, la Grèce, Malte, les Pays-Bas, le Portugal, la Slovénie et la Tchéquie. La Hongrie et Malte ont déclaré qu'aucun contrôle concerté n'a été effectué.
[35] L'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Pologne, la Roumanie, la Slovaquie et l'Espagne.
[36] Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail (JO L 299 du 18.11.2003, p. 9).

existants permettant de mesurer le temps de travail des conducteurs, par exemple les pointeuses.

Certains États membres ont signalé un manque d'agents de contrôles aux fins du contrôle du temps de travail. Les autorités italiennes ont souligné le problème lié à la réalisation du minimum requis de 50 % de contrôles dans les locaux des entreprises. Les principaux problèmes sont dus à la complexité particulière des contrôles dans ce secteur et à l'effort considérable requis en matière de ressources humaines. Lors des contrôles dans les locaux des entreprises, outre le contrôle du respect de la législation sociale de l'UE, la sécurité sociale et le statut salarial des travailleurs sont également vérifiés.

La Suède a fait part de la méthode utilisée par les autorités de contrôle pour vérifier le respect de la partie de la législation sociale sur laquelle les partenaires sociaux ont conclu des accords, par exemple le travail de nuit. Dans ce cas, les autorités suédoises n'envoient pas seulement des demandes écrites aux employeurs et aux conducteurs indépendants, mais contactent aussi personnellement les conducteurs contrôlés. L'objectif est de faire connaître les règles et de susciter des changements de comportement.

Certaines autorités ont également indiqué qu'il était nécessaire de clarifier davantage certaines définitions de la directive 2002/15/CE. En Allemagne, un Land a demandé des précisions sur la manière de traiter les «temps d'attente lors du chargement/déchargement». Il a également été constaté que le travail de déchargement n'est souvent pas enregistré comme «autre tâche», mais comme temps de repos. Dans certains cas, les entreprises ont également établi une distinction entre le temps de travail effectif et le temps de travail faisant l'objet d'une rémunération, de sorte que le temps était enregistré et rémunéré à un taux forfaitaire, mais pas comme «autre tâche».

Enfin, certaines autorités nationales ont signalé des difficultés pour contrôler le temps de travail des conducteurs participant à différents types d'activités de transport ou effectuant des opérations de transport pour plusieurs employeurs.

En revanche, la Bulgarie a indiqué qu'aucun problème important n'avait été rencontré dans l'exercice des contrôles prévus par la directive 2002/15/CE.

Malgré ces observations partagées, il reste difficile de dégager des tendances et de recenser les questions en suspens au niveau de l'UE en raison du nombre important de communications incomplètes par les États membres et des différentes pratiques nationales.

3. Interprétation de la directive 2002/15/CE

Quelques États membres ont fait état d'une interprétation judiciaire par les juridictions nationales de certaines dispositions de la directive 2002/15/CE en 2019-2020. La Suède a rappelé qu'elle attendait une décision de justice dans une affaire liée à la délimitation entre les responsabilités de l'Agence suédoise des transports et celles des partenaires sociaux lors de la signature de conventions collectives dérogeant à certaines parties de l'acte juridique national transposant la directive 2002/15/CE. La Suède a également indiqué que quelques autres litiges relatifs à la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE avaient été réglés par les

juridictions de première instance et qu'aucune décision de justice n'avait été prise par la Cour suprême. La même situation a été signalée par l'Estonie, qui a confirmé que, de manière générale, la transposition de la directive 2002/15/CE n'avait créé aucun problème social en 2019-2020 en Estonie.

L'Espagne a connu un certain nombre d'affaires judiciaires liées au temps de travail, aux temps de pause, aux périodes de disponibilité et aux conventions collectives concernant par exemple le calcul des heures de présence à la disposition de l'employeur, les paiements pour plus de 20 heures de disponibilité et les paiements des indemnités journalières.

4. Infractions aux règles relatives au temps de travail

Seuls onze États membres[37] ont fourni des données quantitatives sur les infractions constatées, même si certaines de ces données n'étaient pas complètes. Ce nombre est légèrement supérieur par rapport à la période de référence précédente, au cours de laquelle neuf États membres[38] avaient fourni ces informations. Le nombre insuffisant des contributions ne permet pas de tirer des conclusions à l'échelle de l'UE.

Certains États membres ont indiqué que la correction du comportement avait été rendue possible dans un certain délai afin d'éviter l'imposition d'une sanction. Les autorités de contrôle poursuivront la procédure en appliquant leurs sanctions uniquement s'il n'a pas été remédié au manquement constaté. À cet égard, l'industrie suédoise a indiqué que l'absence de sanctions directes était appréciée, car elle permet aux employeurs et aux travailleurs indépendants de mettre en œuvre de nouvelles méthodes de travail, en utilisant des nouvelles technologies ou en modifiant les procédures pour améliorer le respect de la législation.

5. Vues des parties prenantes sur la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE

Comme l'exige l'article 13 de la directive 2002/15/CE, dix États membres[39] ont clairement indiqué que les partenaires sociaux avaient été consultés aux fins de l'élaboration du présent rapport. Ce chiffre est légèrement inférieur à celui du dernier rapport[40], mais montre toujours que plus de la moitié des États membres n'associent pas les partenaires sociaux à l'établissement de rapports sur la mise en œuvre des règles relatives au temps de travail. L'Autriche a expliqué que les partenaires sociaux n'étaient pas consultés, mais que le projet de rapport annuel ne faisait pas seulement l'objet de discussions au parlement (comité social): il est disponible publiquement sur le site web de l'inspection du travail.

Dans six[41] des dix États membres, les points de vue des partenaires sociaux ont été pris en considération dans une section ou un paragraphe distinct.

[37] L'Allemagne, l'Autriche, Chypre, l'Espagne, la Finlande, la Hongrie, l'Italie, le Luxembourg, la Pologne, la Slovaquie et la Tchéquie.
[38] L'Autriche, Chypre, la Finlande, la France, l'Irlande, le Luxembourg, la Pologne et la Tchéquie.
[39] L'Allemagne, Chypre, l'Estonie, la Finlande, la France, l'Italie, la Pologne, le Portugal, la Slovaquie et la Suède.
[40] Le dernier rapport indiquait 12 États membres, dont le Royaume-Uni.
[41] L'Allemagne, la France, l'Italie, la Pologne, le Portugal et la Suède.

Il est impossible d'analyser plus en détail les avis des partenaires sociaux dans la mesure où ils ne constituent pas un échantillon représentatif.

III. Aperçu des mesures d'application de la directive 96/53/CE du Conseil

1. Contrôles

L'article 10 quinquies, paragraphe 1, de la directive 96/53/CE du Conseil, modifiée par la directive UE 2015/719, exige que les États membres prennent, le 27 mai 2021 au plus tard, des mesures spécifiques pour identifier automatiquement les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé et qui devraient donc être contrôlés par leurs autorités compétentes pour s'assurer du respect des exigences de la directive sur les poids et les dimensions. Selon les informations fournies par les États membres, l'Irlande et l'Allemagne utilisent un système de pesage automatique au moins depuis 2019. L'article 10 quinquies, paragraphe 1, prévoit également la possibilité d'utiliser les systèmes automatiques pour constater directement les infractions et imposer des sanctions, auquel cas ces systèmes doivent être certifiés. Selon les informations fournies par les États membres, aucun d'entre eux n'a choisi d'installer des systèmes certifiés. Par conséquent, une fois que des véhicules utilitaires lourds en circulation susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé ont été identifiés au moyen de systèmes automatiques, ces véhicules ont dû être soumis à un contrôle supplémentaire du poids sur la route au moyen de balances homologuées afin de constater les éventuelles infractions.

En outre, l'article 10 quinquies, paragraphe 2, prévoit que les États membres effectuent, chaque année civile, un **nombre approprié de contrôles du poids** des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui soit **proportionnel au nombre total de véhicules inspectés chaque année** sur leur territoire. Toutefois, la directive 96/53/CE du Conseil ne précise pas ce qui peut être considéré comme «proportionnel», laissant ainsi une certaine marge d'interprétation à la discrétion des États membres quant à la manière dont ils mettent en œuvre cette règle. Par ailleurs, la directive 96/53/CE du Conseil n'exige pas que les États membres communiquent le nombre total de véhicules contrôlés chaque année sur leur territoire, ce qui serait nécessaire pour comparer et obtenir des informations sur la proportion réelle de contrôles des poids maximaux effectués.

1.1 Contrôles sur route

Au total, environ **17 millions de véhicules et ensembles de véhicules ont été contrôlés sur route en 2019 et 2020** (11 350 448 véhicules en 2019 et 5 810 609 en 2020) sur les territoires des dix-neuf États membres qui ont fourni des données totales ou partielles. Le nombre de contrôles effectués est très inégal: l'Irlande a effectué le plus grand nombre de contrôles (environ 12,6 millions), suivie de loin par la Pologne (environ 3 millions) et l'Italie (près de 600 000). Cet écart peut s'expliquer par l'utilisation exclusive de systèmes de pesage automatique en Irlande[42].

[42] Tous les contrôles déclarés par l'Irlande ont été effectués au moyen de systèmes de pesage routier dynamique (PRD).

D'après les ensembles de données comparables de seize États membres[43], le nombre de contrôles a augmenté de 2 % sur leurs territoires.

1.2 Infractions

Plus d'un demi-million d'infractions pour dépassement du poids maximal ou de la charge maximale par essieu ont été constatées dans dix-neuf États membres (285 065 infractions en 2019 et 287 547 en 2020).

D'après les ensembles de données comparables de seize États membres[44] pour la période 2017-2018, le nombre d'infractions constatées sur leur territoire a augmenté de 4 % pour la période 2019-2020.

Dans l'ensemble, selon les données disponibles, **3,3 % des véhicules ou ensembles de véhicules contrôlés étaient en surcharge**. Ce pourcentage passe de 4,9 % en 2019 à 2,5 % en 2020, ce qui pourrait laisser penser, compte tenu du nombre semblable de contrôles effectués au cours de ces deux années, que le respect des règles relatives au poids a augmenté. Toutefois, les chiffres varient fortement d'un État membre à l'autre. De plus, selon les informations fournies par les États membres, d'autres circonstances, telles que les lieux, les jours et les heures choisis pour les contrôles sur route et l'expérience/la formation des agents de contrôle, peuvent influencer de manière significative l'efficacité de ces contrôles. À titre d'exemple de variations entre les États membres, l'Estonie fait état de 2 166 infractions constatées sur 2 929 contrôles effectués (efficacité de 72,2 %), tandis que la Pologne fait état de 7 217 infractions constatées sur 3 050 851 contrôles effectués (efficacité de 0,2 %).

IV. Conclusions

Les résultats généraux de l'analyse de la mise en œuvre et de l'application de la législation sociale de l'UE dans le secteur des transports par route montrent que les résultats globaux en matière de niveaux d'application et de conformité de 2019-2020 restent stables par rapport à ceux enregistrés pendant la période 2017-2018.

Toutefois, il est impossible de faire une comparaison directe de la mise en œuvre et de l'application de la législation sociale de l'UE dans le secteur des transports par route entre les deux périodes de référence, à savoir 2017-2018 et 2019-2020, en raison de la situation particulière liée à la crise de la COVID-19 et du fait que le Royaume-Uni n'est plus tenu de rendre compte de ses activités de contrôle.

La crise de la COVID-19 a eu une incidence négative sur le nombre de contrôles et d'actions concertées réalisés par les États membres. Néanmoins, certaines tendances peuvent être mentionnées.

[43] Les États membres qui ont transmis leurs données nationales pour l'ensemble de la période 2017-2018 sont l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la Grèce, l'Italie, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la Slovaquie et la Slovénie.

[44] Les États membres qui ont transmis leurs données nationales pour l'ensemble de la période 2017-2018 sont l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la Grèce, l'Italie, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la Slovaquie et la Slovénie.

On observe toujours une diminution continue du nombre de jours ouvrés contrôlés. Par rapport aux périodes de référence précédentes, le nombre déclaré de véhicules et le nombre déclaré de conducteurs contrôlés sur la route dans l'ensemble de l'UE ont diminué. Cette diminution a également été observée en ce qui concerne le nombre d'entreprises de transport contrôlées dans leurs locaux. Dans le même temps, le rapport entre les jours ouvrés contrôlés sur la route et dans les locaux des entreprises a évolué en faveur des jours ouvrés contrôlés dans les locaux (60 % sur la route et 40 % dans les locaux, contre 73 % et 27 % respectivement dans le dernier rapport), ce qui constitue une évolution positive rapprochant des exigences légales le rapport entre ces deux types de contrôles.

Le nombre d'infractions constatées dans les locaux des entreprises et sur la route a diminué par rapport au dernier rapport, ce qui peut s'expliquer par la diminution du nombre de contrôles effectués. Le taux de détection dans les entreprises reste plus élevé que le taux de détection sur la route, ce qui confirme que les contrôles effectués dans les locaux des entreprises sont plus efficaces que les contrôles routiers ponctuels. Toutefois, le taux de détection dans les locaux des entreprises a diminué par rapport à la période de référence précédente.

Les taux de détection des infractions varient considérablement dans l'ensemble de l'UE (allant de 0,12 à 8,39). Ce constat, conjugué à la tendance à la baisse du nombre de jours ouvrés contrôlés et aux capacités de mise en application limitées (ressources humaines et financières, compétences et équipements de contrôle) dans les États membres, indique qu'il est impératif de mieux cibler les contrôles. L'accès aux données, telles que le niveau de risque, sur la route revêt une grande importance, notamment pour mieux cibler les contrôles et réduire les contrôles «propres» inutiles, c'est-à-dire les contrôles effectués alors qu'aucune infraction n'est constatée. L'accès des inspecteurs routiers aux données relatives au niveau de risque est obligatoire conformément aux nouvelles exigences introduites par le premier train de mesures sur la mobilité[45]. La Commission adoptera un acte d'exécution sur les modalités de cet accès[46]. En outre, la Commission étudiera comment les technologies de numérisation et d'automatisation pourraient contribuer à rendre les contrôles de conformité plus intelligents (plus efficaces, plus efficients, dématérialisés, fondés sur l'accès aux données numériques et sur l'échange de ces données).

En ce qui concerne les contrôles concertés et conjoints entre les États membres, il apparaît clairement qu'ils contribuent au partage de connaissances et à l'établissement d'une approche harmonisée de la compréhension et de l'application des règles de l'UE en vigueur. Par conséquent, la Commission encourage les États membres à redoubler d'efforts pour améliorer la coopération, au moyen d'inspections communes et de contrôles concertés, et à bénéficier de l'assistance offerte par l'Autorité européenne du travail.

L'importance relative des différents types d'infractions reste identique à la précédente période de référence. Dans les locaux des entreprises, les infractions liées aux

[46] Conformément à l'article 16, paragraphe 6, du règlement (UE) nº 1071/2009, modifié par le règlement (UE) 2020/1055.

enregistrements des durées de conduite représentent près de la moitié de toutes les infractions constatées, ce qui indique que les entreprises éprouvent des difficultés à conserver les données pertinentes de manière appropriée. En revanche, les infractions liées aux temps de repos et aux durées de conduite représentent près de la moitié de toutes les infractions constatées sur la route.

En ce qui concerne la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE, vu l'absence de données quantitatives et qualitatives détaillées dans de nombreux rapports nationaux, il est difficile de procéder à une évaluation approfondie. La Commission tient à souligner l'importance de ces rapports et rappelle qu'une action en justice peut être engagée à l'encontre des États membres qui ne respectent pas l'obligation de présenter les informations demandées à l'article 13 de la directive 2002/15/CE.

En ce qui concerne la **mise en œuvre de la directive 96/53/CE**, vu le manque d'informations de la part de nombreux États membres, il est difficile de tirer des **conclusions**. À cet égard, le résultat général est le suivant: même si les niveaux globaux d'application et de conformité pour la période 2019-2020 ont tous deux légèrement augmenté (2 % de contrôles supplémentaires et 4 % d'infractions constatées supplémentaires par rapport à la période 2017-2018), il existe des **différences considérables entre les États membres** en ce qui concerne le nombre de contrôles et d'infractions constatées au cours d'une période donnée.

Ces différences sont également observées en matière d'efficacité des contrôles, mesurée par le pourcentage d'infractions constatées par contrôle effectué.

Étant donné que les systèmes de pesage routier dynamique doivent être mis en œuvre dans tous les États membres à partir du 27 mai 2021, l'analyse des données futures et leur comparaison avec les ensembles de données actuelles seront essentielles pour tirer des conclusions sur les résultats et l'efficacité de ces systèmes automatiques.

Aucune conclusion générale ne peut être tirée quant à l'**adéquation et à la proportionnalité des contrôles des poids maximaux.** Cela s'explique, d'une part, par l'absence de critère objectif et uniforme pour définir la «proportionnalité» dans le texte juridique. Contrairement au critère de 3 % prévus à l'article 2 de la directive 2006/22/CE, la directive 96/53/CE du Conseil laisse une certaine marge d'appréciation aux États membres quant à la manière dont ils mettent en œuvre cette règle. D'autre part, la directive sur les poids et les dimensions n'exige pas que les États membres communiquent le nombre total de véhicules contrôlés chaque année sur leur territoire, ce qui entrave l'évaluation de la proportionnalité des contrôles des poids en l'absence d'un rapport constant, c'est-à-dire que plus le nombre de véhicules contrôlés sur le territoire d'un État membre est élevé, plus le nombre de contrôles du poids des véhicules effectués devra être important.

La Commission estime que l'application du premier train de mesures sur la mobilité permettra d'améliorer les niveaux globaux d'application et de respect de la législation au cours des prochaines périodes de référence. Un acte d'exécution adopté par la Commission

sur une formule harmonisée d'évaluation du risque[47] permet aux autorités chargées de l'application de la législation de cerner rapidement le profil d'entreprise qu'elles ont l'intention de contrôler et de savoir si une entreprise présente un faible risque (en raison d'un faible niveau d'infractions à la législation) ou un risque élevé (niveau élevé d'infractions à la législation). En outre, un système de détection précoce à distance d'éventuelles manipulations et mauvaises utilisations fournira aux autorités chargées de l'application de la législation un outil de sélection des véhicules à contrôler. Tous ces éléments devraient permettre de réduire le nombre de contrôles inutiles et d'économiser des ressources du côté tant des autorités chargées de l'application de la législation que des conducteurs.

La Commission continuera à suivre la mise en œuvre de la législation sociale dans le secteur des transports par route avec l'aide des États membres. Elle invite les États membres à inclure les points de vue des partenaires sociaux quant à la mise en œuvre des règles relatives au temps de travail, comme le prévoit la directive 2002/15/CE.

La Commission insiste sur l'importance de la communication par les États membres d'ensembles de données complets sur la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE et son application, ainsi que sur l'application de la directive 96/53/CE du Conseil, pour la prochaine période de référence, afin de satisfaire aux exigences énoncées à l'article 13 de la directive 2002/15/CE, à l'article 10 octies de la directive 96/53/CE du Conseil et à l'article 17 du règlement (CE) nº 561/2006.

[47] 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 (JO L 129 du 3.5.2022, p. 33).