

NOTE DE SYNTHÈSE

Portée de l'évaluation

Cette étude d'évaluation ex-post couvre les textes législatifs suivants, qui font partie de la législation sociale de l'Union européenne relative aux activités de transport routier :

- **le Règlement (CE) n° 561/2006**, qui établit les limites relatives aux temps de conduite journaliers, hebdomadaires et par quinzaine permis pour les conducteurs, ainsi que les exigences minimales applicables aux pauses et aux périodes minimales de repos journalières et hebdomadaires ;
- **la Directive 2002/15/CE**, qui complète les dispositions du Règlement (CE) n° 561/2006 en limitant le temps de travail des travailleurs mobiles, c'est-à-dire le temps passé à travailler, qu'il s'agisse ou non de conduire ;
- **la Directive 2006/22/CE**, qui impose des exigences minimales relatives au contrôle par les États membres d'une proportion donnée des jours ouvrés de tous les travailleurs mobiles en vue de détecter les infractions au Règlement (CE) n° 561/2006. L'évaluation couvre la période allant de 2007 à 2014.

Méthodologie de l'évaluation

Les principaux outils de recherche utilisés sont les suivants:

- recherches documentaires et examen de la documentation existante ;
- analyse des données officielles biennales de suivi présentées à la Commission par les États membres ;
- des entretiens avec six organisations ;
- cinq enquêtes personnalisées ciblant les groupes suivants de parties prenantes : ministères nationaux des transports, autorités chargées de la mise en application, entreprises, syndicats et parties prenantes générales telles que des associations sectorielles. Près de 1 500 réponses ont été reçues au total, dont 1 300 d'entreprises de transport ;
- des entretiens avec 90 parties prenantes (dont 37 avec des conducteurs) ;
- des visites dans huit sites différents (deux entreprises de transport de marchandises, trois aires de stationnement afin d'interroger des conducteurs, une autorité chargée de faire appliquer la législation, une réunion de syndicats au niveau européen et une réunion d'autorités chargées de faire appliquer la législation au niveau européen ;
- des études de cas couvrant neuf pays, à savoir la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Suède, l'Espagne, la Pologne, la Roumanie et le Royaume-Uni.

Les principales limitations de cette recherche sont liées à un manque de données quantitatives, dû à la fois à la difficulté d'évaluer certains aspects importants (comme le respect de la législation sociale relative aux activités de transport routier - la détection des infractions ne pouvant être utilisée qu'à titre d'approximation), au manque de suivi à un niveau de détail suffisant, et à la nature subjective de certains impacts (comme les « conditions de travail »). Ces limitations ont été compensées – dans la mesure du possible – par une analyse qualitative complémentaire menée sur la base d'un examen de la documentation et des données existantes et de concertations avec les parties prenantes.

Résultats de l'évaluation

Pertinence

La législation sociale relative aux activités de transport routier s'avère demeurer un outil pertinent et proportionné pour répondre aux trois **risques** du secteur – 1) l'inégalité

concurrentielle sur le marché du transport, 2) la détérioration des conditions sociales et de travail des conducteurs et 3) la détérioration du niveau de sécurité routière – notamment en raison d’une concurrence de plus en plus intense dans le secteur du transport routier. Ce contexte augmente le risque de non-respect des règles de conduite et de sécurité par les entreprises et les conducteurs, soumis à une pression accrue afin de maintenir leur compétitivité.

Il est conclu que la **portée** de la législation sociale reste pertinente à ce jour, tant en termes des catégories de véhicules que des catégories de conducteurs couverts, compte tenu du système de dérogations et d’exemptions et des modalités d’emploi modernes.

L’analyse montre que les **besoins du secteur** n’ont pas changé de manière substantielle, malgré le fait que de plus en plus de défaillances fondamentales rendent plus difficiles le respect des règles normatives liées aux temps de conduite et de travail. À ce titre, les représentants de l’industrie ont plaidé l’assouplissement de la réglementation, avec – dans une certaine mesure – le soutien des conducteurs (bien que variable en fonction du type de travail réalisé par ceux-ci). Pour le secteur du transport de passagers spécifiquement, on note l’existence de besoins de services distincts de ceux observés dans le transport de marchandises. Les représentants de l’industrie soutiennent qu’il est difficile d’assurer la conformité à la législation sociale actuelle relative aux activités de transport routier, accusant également son manque de souplesse. Ils souhaitent que la législation adresse de façon distincte le contexte spécifique du secteur du transport de passagers.

Efficacité

Concernant l’impact des dispositions sur les **conditions de travail**, la législation n’affecte que certains des facteurs qui touchent aux conditions générales de travail, à savoir la fatigue et le stress. Il transparaît que la législation sociale n’a pas eu d’impact significatif sur le niveau de fatigue des conducteurs – tant en termes de temps de travail ni de temps de conduite – en partie parce que les règles en la matière sont similaires aux dispositions précédentes. Par ailleurs, un faible niveau de priorité semble être accordé à l’application des règles de la Directive sur le Temps de Travail, et un faible niveau de conformité est observé dans l’ensemble de l’Union Européenne. La stabilité apparente de la situation peut néanmoins être considérée comme un succès compte tenu du développement d’une concurrence accrue et d’autres pressions dans le secteur. Divers facteurs contribuant au **stress** ont par ailleurs été évalués. L’analyse a révélé que la modulation de la rémunération en fonction des résultats, les contrôles sur route, les longues périodes d’éloignement du domicile et les contraintes de temps, en particulier, continuent de contribuer à des niveaux accrus de stress chez les conducteurs. Toutefois, un grand nombre de parties prenantes consultées dans le cadre de cette étude (syndicats, associations, ministères et autorités de mise en application) considèrent que la législation sociale relative aux activités de transport routier a eu un impact positif sur les conditions de travail. En revanche, les conducteurs et les entreprises ont une opinion beaucoup plus partagée (qui n’est malgré tout ni complètement positive, ni complètement négative, d’un côté comme de l’autre) – potentiellement parce que les principaux inconvénients de la Réglementation identifiés par ceux-ci (comme par exemple le manque de souplesse et le montant élevé des amendes) ont tendance, dans la pratique, à annuler les bénéfices potentiels visés au niveau des conditions de travail.

Bien que les niveaux de **sécurité routière** se soient améliorés au cours des dix dernières années, il est impossible d’apprécier l’impact de la législation sociale relative aux activités de transport routier sur cette évolution, étant donné que de nombreuses autres mesures liées à la sécurité routière ont été mises en œuvre au cours de la même période et que les données disponibles pour chaque accident ne permettent généralement pas d’en identifier la cause. Toutefois, les groupes consultés dans le cadre de cette étude sont pour la plupart d’avis que les actes juridiques analysés ont eu un effet positif, ou tout au moins neutre, sur les niveaux de sécurité routière.

L'analyse a montré que les **conditions de concurrence égales** n'ont pas encore été atteintes. Cela tient en partie aux souplesses *intentionnelles* introduites dans les textes de loi et au fait que la responsabilité de mise en place des systèmes de sanctions continue de relever des pouvoirs publics nationaux. D'autre part, des facteurs *non intentionnels* entravent le développement de conditions de concurrence égales, comme des différences d'interprétation des règles et de mise en œuvre des systèmes d'application des règles (conformément à la Directive 2006/22/CE) dans l'ensemble des États membres.

En ce qui concerne l'efficacité des **contrôles de mise en œuvre**, la directive qui leur est spécifique a contribué à une application plus uniforme des règles dans l'ensemble de l'Union Européenne. Parallèlement, les principales différences subsistant portent sur le système de classification des risques, les systèmes de sanctions, la coresponsabilité et l'utilisation des formulaires d'attestation des activités des conducteurs. Les **mesures de coopération** n'ont pas suffi à éviter des diversités d'application entre les États Membres. Les impacts directs du principe de coresponsabilité sur l'amélioration de la conformité sont assez faibles dès lors qu'il est difficile à mettre en œuvre dans la pratique, mais certains éléments indiquent qu'il comporte des bénéfices à long terme, en particulier en termes de sensibilisation des clients des opérateurs de transport aux règles sociales. L'examen d'autres aspects qui ne sont pas spécifiquement réglementés dans la législation sociale révèle des problèmes généralisés associés à des **ressources financières et humaines insuffisantes**. Globalement, les mesures de contrôle ne s'avèrent donc que partiellement efficaces face au risque de non-conformité. Concernant l'efficacité des **exigences de communication des résultats et statistiques**, il ressort que les indicateurs figurant dans les rapports des États membres permettent un contrôle et un suivi adéquats de la mise en œuvre des exigences fondamentales de la législation. Le caractère compréhensif et cohérent des données de suivi présentées, la fréquence et la ponctualité de leur transmission a augmenté au fil du temps. Cependant, des difficultés persistent pour la transmission de données relatives aux indicateurs pour lesquels les États membres ne sont pas en mesure de collecter des informations au niveau de détail requis par la Commission. En ce qui concerne plus spécifiquement la directive 2002/15/CE, la disponibilité des données relatives aux contrôles et à la conformité est très limitée, principalement du fait que les États membres n'ont que l'obligation de transmettre des données d'ordre qualitatives (tandis que les données d'ordre quantitatif sont uniquement fournies à titre volontaire).

Concernant la **clarté** des dispositions, certaines incertitudes ont subsisté après l'entrée en vigueur des textes juridiques. Dans plusieurs cas, les efforts d'éclaircissement complémentaires ont permis de neutraliser ces incertitudes, mais le manque d'uniformité dans l'application des textes persiste en raison de la nature non contraignante de ces éclaircissements. Néanmoins, les consultations menées auprès des agents chargés des contrôles ont confirmé que les efforts de clarification ont en général été appréciés et sont jugés utiles.

Le système **d'exemptions et de dérogations** semble approprié et proportionné compte tenu du type d'opérations de transport principalement couvertes. Seuls des problèmes très spécifiques ont été identifiés, concernant quatre exemptions du Règlement (CE) n° 561/2006 (dont certaines dispositions semblent mériter des clarifications complémentaires) et cinq dérogations (où un doute subsiste quant à la nature des activités incluses) alors qu'une seule semble être pertinente.

Efficienne

La disponibilité limitée des données sous-jacentes exige d'interpréter les **coûts estimés pour les autorités chargées de la mise en application** avec prudence. L'analyse suggère que, dans l'ensemble, les coûts permanents du personnel requis pour assurer le contrôle représente une grande partie du coût global des contrôles. La principale catégorie de coût s'ajoutant aux coûts de personnels s'avère être liée aux systèmes de classification

des risques, bien que celui-ci soit impossible à quantifier. Parallèlement, les systèmes de classification du risque sont considérés de manière générale comme ayant entraîné des améliorations en termes d'efficacité et d'efficacités, et sont un des domaines clés sur lesquels il est recommandé de se concentrer en vue d'améliorer encore davantage l'efficacité des contrôles. Aucune autre catégorie de coûts ayant un impact significatif sur le coût total n'a été identifiée.

En termes de bénéfices, le programme commun TRACE (sur les causes d'accidents de circulation en Europe) reçoit de façon générale une opinion positive, et le potentiel de numérisation accrue des systèmes de contrôles semble être important. En particulier, un degré plus élevé de numérisation de ces systèmes pourrait mener à i) une compilation plus facile des rapports et à ii) l'accès à l'information en temps réel sur le statut des véhicules et des conducteurs, ce qui à son tour permettrait de générer des économies supplémentaires. Les évaluations qualitatives fournies par les agents de contrôle ayant répondu à l'enquête suggèrent que les exigences dans le cadre de la Directive 2006/22/CE ont mené à l'augmentation des coûts, tout en contribuant à une plus grande efficacité en termes d'amélioration de la conformité. Bien que ne se basant que sur des estimations qualitatives, l'analyse porte à penser que les augmentations de coûts rapportées se sont généralement accompagnées de bénéfices en termes de conformité.

Dans l'ensemble, les **augmentations des coûts pour les opérateurs de transport** associés aux efforts de conformité avec la législation ont été estimées à environ 1 à 3 % du chiffre d'affaires annuel des opérateurs lié au transport. Cette augmentation concerne surtout les principaux éléments suivants :

- le matériel (par ex. les outils permettant de télécharger les données de tachygraphes numériques) ;
- l'effort administratif et suivi, par ex. le coût lié à la compréhension des règles complexes, à l'inspection des données, à la planification, etc. ;
- les coûts de personnel et formation ;
- les coûts informatiques et d'acquisition de licences d'utilisation des logiciels.

La disparité des augmentations de coûts signalées par les entreprises interrogées (certaines ayant indiqué des augmentations de coûts de l'ordre de 20 à 25 %) indiquent que toutes les entreprises ne sont pas affectées de la même façon et que des facteurs spécifiques à chaque entreprise sont probablement également à prendre en compte. La majorité (plus de 50 %) des entreprises ayant répondu à l'enquête ont déclaré ne pas avoir eu à modifier leurs opérations afin de maintenir le même niveau de revenu après l'introduction du Règlement (CE) n° 561/2006. Les entreprises ont toutefois signalé certains coûts supplémentaires, notamment :

- 35 % des opérateurs ont identifié la nécessité de modifier la planification des distributions en journée, et 25 % ont déclaré avoir dû adapter les schémas de distribution nocturnes ;
- 29 % des opérateurs ont identifié la nécessité de recruter davantage de conducteurs, la moyenne étant de 2 conducteurs supplémentaires (pas nécessairement à temps plein) ;
- 11 % des opérateurs ont identifié la nécessité d'acheter des véhicules supplémentaires (en moyenne 2 véhicules supplémentaires).

Il n'est pas possible d'évaluer ces coûts supplémentaires par rapport à l'ampleur des (éventuels) bénéfices, dès lors que ceux-ci sont liés à des considérations subjectives ou diffuses qu'il est impossible de quantifier.

Concernant les **coûts liés à la communication des résultats et statistiques** associées à la conformité à la réglementation, les autorités nationales et les ministères ne considèrent généralement pas que les exigences de rapport nécessitent des coûts supplémentaires significatifs. Sur la base de la valeur déclarée par la Slovénie, le niveau global de ces coûts est estimé de 7 à 8 millions d'euros par an pour la période 2011-2012. Pour les opérateurs et les conducteurs, les coûts administratifs liés aux activités de rapport à l'aide de tachygraphes numériques ont été estimés à 61 millions d'euros annuels. Pour les tachygraphes analogues, ce coût a été estimé à 51 millions d'euros annuels.

Cohérence

En ce qui concerne la **cohérence entre les actes juridiques faisant l'objet de cette étude**, l'analyse comparative des deux actes juridiques montre que le Règlement (CE) n° 561/2006 et la Directive 2006/15/CE sont juridiquement cohérents pour ce qui est de leurs objectifs, de leur portée générale et de leurs définitions/dispositions. Les catégories des travailleurs couverts par les deux actes sont complémentaires avec certains chevauchements (pour les conducteurs) et certains travailleurs hors du champ d'application (travailleurs indépendants en déplacement). Bien qu'il n'y ait pas de problème de cohérence au sens strictement juridique, l'analyse a mis en avant des problèmes pratiques concernant i) les deux systèmes de pauses prévus par la Directive et le Règlement et ii) la combinaison des exigences relatives au temps de conduite et de travail.

Des mécanismes intégrés destinés à assurer la **cohérence entre les différents textes législatifs extérieurs à la législation sociale relative aux activités de transport routier** sont fournis dans la quasi-totalité des textes législatifs analysés dans le cadre de cette étude, à travers l'utilisation de références croisées.

Seul un nombre limité de problèmes potentiels d'incohérences, de chevauchements et de lacunes ont été identifiés. Tous les problèmes étaient liés à des différences de définitions entre les différents textes législatifs, à savoir entre les définitions des termes « véhicule », « autorité compétente », « opérations de cabotage », « transport international » et « contrôle technique ». Un autre aspect problématique est le manque de définitions dans la législation sociale relative aux activités de transport routier. C'est le cas de la définition du terme « entreprises », qui ne figure pas dans la législation sociale relative aux activités de transport routier en dépit du fait que ce terme est utilisé dans la Directive 2002/15/CE. Ces disparités ne semblent toutefois pas avoir d'impact significatif sur l'application correcte de la législation sociale relative aux activités de transport routier ni sur ses objectifs d'amélioration de la sécurité routière et des conditions de travail, ni sur l'harmonisation des conditions de concurrence.

En ce qui concerne la Directive 2003/88/CE et l'accord AETR, l'articulation entre ces textes et la législation sociale relative aux activités de transport routier est sans ambiguïté d'un point de vue juridique, même si d'un point de vue plus pratique, la similitude de leurs portées a été signalée comme une potentielle source de confusion en termes de leurs mises en œuvre. D'autre part, certaines divergences ont été observées entre la Directive 2003/59/CE et le Règlement (CE) 561/2006. Même si celles-ci n'engendrent pas de problèmes sur le plan juridique, un alignement de la portée des deux textes serait bénéfique pour l'amélioration de la sécurité routière.

Eu égard à la **cohérence avec les objectifs politiques généraux de l'Union européenne**, on peut conclure que la législation sociale relative aux activités de transport routier s'inscrit globalement dans la lignée des politiques sociales et de transport de l'UE et contribue de ce fait dans une certaine mesure à la réalisation de leurs objectifs. Certains objectifs clés de la politique de l'Union européenne ne sont cependant pas reflétés dans la législation sociale relative aux activités de transport routier, à savoir l'utilisation efficace des ressources, les objectifs liés à l'environnement et au développement durable, et l'adéquation de l'infrastructure et de l'emploi. Ces aspects, bien que cruciaux pour la

politique et la législation relatives au transport, et plus particulièrement au transport routier, n'ont pas de lien clair avec la législation sociale en soi. En l'absence de preuves sur ces points, l'absence de liens explicites ne suppose pas que la portée de l'intégration n'est pas entièrement exploitée.

Valeur ajoutée au niveau européen

Les opinions des parties prenantes concernant la valeur ajoutée confirment de manière générale la notion que l'on retrouve dans la législation elle-même et dans la documentation existante, à savoir que le niveau d'exigences de l'Union Européenne est le plus pertinent en termes de règles sociales en matière de transport routier. Les objectifs d'harmonisation de la législation dans ce domaine et la création de conditions de concurrence égales sont, de manière générale, jugés positivement. Toutefois, certains problèmes liés à l'efficacité de la réalisation de ces objectifs demeurent, reconnaissant l'existence de dérogations que les États membres peuvent appliquer et la faiblesse des mécanismes d'application.

Coordination

La coordination des contrôles relatifs au Règlement (CE) 561/2006 et à la Directive 2002/15/CE est généralement élevée (c.-à-d. les contrôles de la conformité aux deux textes législatifs sont effectués en même temps par les autorités chargées de l'application des règles). Il semble y avoir un degré plus élevé de coordination des contrôles dans les locaux des entreprises que sur route, où les enregistrements requis en termes de temps de travail ne peuvent pas tous être rendus disponibles dans le véhicule et où les agents de contrôle ne sont pas toujours compétents en matière de contrôle de la conformité aux dispositions relatives au temps de travail. Au niveau des entreprises, la coordination des procédures liées aux règles applicables au temps de travail et de conduite peut se faire à travers l'utilisation de systèmes informatiques. Toutefois, la conception de la législation semble indiquer qu'un certain degré de double emploi et de complexité en termes d'enregistrements ne peut être totalement évité.

Recommandations

Mesures visant à améliorer le système de mise en application

Les règles sociales ne sont pas appliquées de façon uniforme, or c'est là un objectif crucial en vue d'assurer une concurrence équitable et des conditions de concurrence égales. Il y a dès lors lieu d'encourager une **harmonisation plus poussée** en :

- assurant le respect des exigences minimales relatives aux contrôles définies dans la législation ;
- introduisant des orientations supplémentaires pour l'établissement de sanctions en cas d'infraction ;
- soutenant des mesures complémentaires au niveau européen en matière de formation des agents chargés de l'application (comme TRACE) en vue d'améliorer la capacité de contrôle et de sensibiliser les États membres à l'importance d'assurer une formation de haute qualité ;
- explorant et encourageant l'utilisation de pratiques de contrôle novatrices qui tirent le plus grand parti de ressources limitées ;
- améliorant le niveau de coopération administrative en :
 - o améliorant les échanges de données entre États membres,

- normalisant le format des échanges d'information concernant les infractions détectées vis-à-vis d'une entreprise d'un autre État membre,
- introduisant un échange de données relatives aux contrôles au cours desquels aucune infraction n'est constatée, afin de faciliter l'amélioration des systèmes nationaux de classification du risque,
- envisageant d'augmenter le nombre requis de contrôles concertés dans le cadre d'une évaluation d'impact,
- encourageant une participation accrue des autorités chargées de la mise en application aux réseaux collaboratifs.

Afin d'**améliorer l'application du principe de coresponsabilité**, il est recommandé:

- d'émettre au niveau européen des orientations (ou éclaircissements) définissant les tâches, les rôles et les responsabilités des différents acteurs de la chaîne de sous-traitance ;
- de sensibiliser les clients des opérateurs de transport aux règles sociales relatives aux activités de transport routier en promouvant des exemples de meilleures pratiques ;
- d'analyser l'impact de l'introduction de la coresponsabilité obligatoire dans le cadre d'une évaluation d'impact ;
- d'envisager l'introduction de dispositions relatives à la coresponsabilité dans la directive sur le temps de travail.

Mesures visant à clarifier la législation

Il est recommandé d'**atténuer les incertitudes existantes** concernant les dispositions spécifiques des règles selon le type d'incertitudes :

- pour les incertitudes pour lesquelles le problème principal est un manque d'uniformité d'application, une approche juridiquement contraignante est recommandée ;
- pour les cas où il n'a pas encore été essayé d'apporter des clarifications non contraignantes, il est recommandé d'y pallier dans un premier temps à l'aide d'orientations.

En cas de révision de la législation, la procédure serait simplifiée si ces incertitudes persistantes étaient clarifiées dans les textes juridiques.

De plus, en vue de **simplifier les textes juridiques**, il est recommandé :

- d'inclure une définition explicite des « pauses » dans la Directive 2002/15/CE, qui soit cohérente par rapport au Règlement (CE) n° 561/2006 ;
- de mettre à jour les références croisées incluses dans la Directive 2002/15/CE afin de supprimer les références au Règlement antérieur (CEE) n° 3820/85, remplacé par le Règlement (CE) n° 561/2006 ;
- de clarifier les relations entre les exemptions dans le cadre du Règlement (CE) n° 561/2006 et les obligations visées dans la Directive 2002/15/CE, à l'aide de références croisées explicites ;
- d'envisager de combiner les dispositions relatives aux temps de travail et de conduite dans un seul acte législatif (refonte horizontale) ;
- d'inclure dans la Directive 2002/15/CE une définition du terme « entreprise » ou une référence croisée adéquate, ce qui faciliterait la lecture des textes et en améliorerait l'impression de cohérence ;

- d'aligner la portée du Règlement (CE) 561/2006 et celle de la Directive 2003/59/CE.

Mesures visant à mieux tenir compte des risques et besoins du secteur

Les mesures spécifiques suivantes devraient être envisagées :

- En vue d'améliorer l'application des règles concernant les **régimes de paiement**, il est recommandé d'envisager :
 - o l'introduction de directives et de procédures d'essai permettant de différencier ce qui constitue exactement un régime de paiement en fonction des résultats qui n'est pas considéré comme représentant un « risque pour la sécurité routière » ;
 - o la suppression de la clause conditionnelle de l'article respectif (c'est-à-dire l'interdiction stricte de tout paiement reposant sur les résultats).
- Afin de pallier les problèmes grandissants dans l'industrie de **périodes prolongées loin du domicile**, en particulier dans le contexte de l'insuffisance d'installations de stationnement, de repos et sanitaires adéquates, il est recommandé d'étudier la possibilité de modifier la législation en réponse à ces préoccupations ou la nécessité d'autres interventions.

En ce qui concerne les besoins du secteur, les demandes spécifiques de **souplesse** accrue émises par les industries devraient être étudiées de façon plus poussée dans le contexte d'une évaluation d'impact, et ce en vue de parvenir à un équilibre entre souplesse et protection des conditions de travail des conducteurs et de la sécurité routière.

L'équipe chargée de l'étude recommande des travaux supplémentaires afin d'identifier et d'étudier d'autres **outils possibles pour s'attaquer aux problèmes ne relevant actuellement pas** des règles sociales, comme les approches de gestion de la fatigue fondées sur les risques et les conditions applicables d'emploi, autres que celles portant sur l'organisation du temps de travail.

Mesures destinées à améliorer la transmission et le suivi de données

En vue d'atténuer les difficultés liées à la fourniture des données et d'améliorer la transparence et la comparabilité des rapports, les consultants recommandent:

- de demander aux États Membres de clarifier davantage les définitions qu'ils utilisent actuellement dans les données qu'ils présentent ;
- d'élaborer et diffuser des orientations sur les interprétations des principales données disponibles, de manière à améliorer l'harmonisation de la communication de l'information ;
- d'examiner les domaines potentiels de simplification/réduction des exigences de communication de l'information, en particulier eu égard à la nécessité de ventiler l'information de façon détaillée ;
- d'exiger des pays de présenter des rapports plus détaillés sur le fonctionnement de leurs systèmes de classification des risques ;
- d'assurer l'exactitude des informations présentées en identifiant et en diffusant les meilleures pratiques.

En ce qui concerne la communication des statistiques la Directive 2002/15/CE, il n'est pas recommandé d'étendre les exigences de communication de l'information. Les efforts

devraient principalement viser l'amélioration des transmissions de données requises sur la base de données qualitatives.