

Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes

2017/0122(COD) - 04/04/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 394 voix pour, 236 contre et 5 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes.

La proposition à l'examen s'inscrit dans un train de mesures législatives («L'Europe en mouvement» pour une mobilité propre, compétitive et connectée), dont l'objectif est de garantir une concurrence équitable, simplifier les règles existantes, préserver le marché intérieur et veiller au respect des droits des travailleurs du secteur du transport routier.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Champ d'application

En vue de garantir des conditions de concurrence équitables à l'échelle européenne dans le transport routier, le règlement devrait s'appliquer à tous les véhicules de plus de 2,4 tonnes utilisés pour le transport international. Il est proposé de définir le «lieu de résidence» comme le lieu de résidence officiel du conducteur dans un État membre.

Repos hebdomadaire des conducteurs

Les entreprises de transport devraient organiser le travail de telle sorte que les conducteurs puissent passer dans leur lieu de résidence ou un autre lieu de leur choix au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de 45 heures pris en compensation de la réduction d'un repos hebdomadaire avant la fin de chaque période de quatre semaines consécutives.

Le conducteur devrait signaler par écrit à l'entreprise de transport, au moins deux semaines avant le temps de repos prévu, si celui-ci se déroulera ailleurs qu'à son lieu de résidence. Lorsqu'un conducteur choisit de prendre son repos à son lieu de résidence, l'entreprise de transport devrait lui fournir les moyens nécessaires pour le rejoindre.

Afin de garantir des conditions de travail satisfaisantes aux conducteurs, le repos hebdomadaire normal devrait être passé en dehors de la cabine du véhicule. Il devrait être pris dans un lieu d'hébergement de qualité adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, en dehors de la cabine, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats pour le conducteur.

Lorsque le travail d'un conducteur comprend de façon prévisible des activités exercées pour le compte de l'employeur autres que ses tâches de conduite professionnelle (ex: chargement et déchargement, recherche d'un emplacement de stationnement, entretien du véhicule, préparation du trajet, etc.), le temps nécessaire pour exécuter ces tâches serait pris en compte pour déterminer à la fois son temps de travail et la possibilité d'un repos et d'une rémunération suffisants.

Les conducteurs d'autocars devraient pouvoir prendre leurs pauses de manière plus flexible, sans prolonger leur durée de conduite ou réduire la durée de leurs pauses et temps de repos.

Zones de stationnement réservées

Les États membres devraient :

- garantir la disponibilité d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres et adaptées aux besoins des conducteurs. Les zones de stationnement réservées devraient offrir tous les équipements (sanitaires, culinaires, de sécurité et autres) nécessaires pour un repos dans de bonnes conditions ;
- veiller à ce que des contrôles aléatoires soient effectués régulièrement pour vérifier la conformité des caractéristiques des zones de stationnement avec les critères applicables aux zones de stationnement réservée. Les conducteurs devraient recevoir des informations sur les aires de repos et de stationnement sécurisées pour permettre une meilleure planification des itinéraires ;
- communiquer à la Commission, au plus tard, six mois après l'entrée en vigueur du règlement, les lieux où sont situées les zones de stationnement réservées disponibles sur leurs territoires et notifier par la suite tout changement relatif à ces informations. La Commission dresserait la liste de toutes les zones de stationnement réservées accessibles au public sur un site internet officiel unique régulièrement mis à jour.

Durées réelles de conduite

Il serait interdit aux entreprises de transport d'accorder un supplément de rémunération aux conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la rapidité de la livraison si une telle rémunération encourage les infractions au règlement.

Les députés ont proposé que le conducteur puisse déroger exceptionnellement aux règles pour pouvoir atteindre, dans un délai de deux heures, le centre d'opérations de son employeur auquel il est rattaché, après un repos de 30 minutes, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Cette période de deux heures au maximum serait compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Tachygraphe

Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, les députés ont proposé de rendre obligatoires, pour le transport international, les systèmes tachygraphiques actuels et intelligents.