

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) - 08/04/2020 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'un 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.

Cette proposition a été présentée dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité. Son objectif consiste à harmoniser les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos dans le secteur du transport par route ainsi que la mise en œuvre de ces dispositions par l'utilisation de tachygraphes en vue d'empêcher les distorsions de concurrence, d'améliorer la sécurité routière et d'assurer aux conducteurs de bonnes conditions de travail dans l'Union européenne.

La position du Conseil en première lecture reflète le compromis intervenu dans les négociations entre le Conseil et le Parlement européen. Elle comporte les principaux éléments suivants:

Application aux véhicules utilitaires légers

La position du Conseil inclut les véhicules utilitaires légers dans le champ d'application du règlement, y compris les véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes et qui sont utilisés dans le transport international pour le compte d'autrui. Ces véhicules relèveront également du champ d'application du règlement (UE) n° 165/2014 et devront donc être équipés de tachygraphes intelligents.

La Commission mettra à profit une période transitoire (allant jusqu'au 1^{er} juillet 2026) pour adopter des actes d'exécution établissant les dispositions détaillées concernant les données, les fonctions et l'installation des tachygraphes pour les véhicules utilitaires légers dans un délai de 18 mois après l'entrée en vigueur du règlement modificatif, afin que la production des appareils nécessaires et leur installation dans les véhicules puissent être organisées pendant le reste de la période.

Organisation du temps de repos hebdomadaire

La position du Conseil maintient la règle selon laquelle un conducteur doit, au cours de deux semaines consécutives, prendre au moins deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures.

Toutefois, une certaine souplesse a été introduite en ce qui concerne les conducteurs effectuant un transport international de longue distance de marchandises. Ces conducteurs pourraient, en dehors de

l'État membre d'établissement, prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à condition de prendre, au cours de quatre semaines consécutives, au moins deux temps de repos hebdomadaires normaux. Dans ce cas, après que deux temps de repos hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive, le temps de repos hebdomadaire suivant serait précédé d'un temps de repos en compensation des deux temps de repos réduits.

Aux fins de l'exécution du contrôle des temps de repos sur la route au cours d'une période de quatre semaines, la durée de conservation des éléments justificatifs à bord du véhicule a été fixée à 56 jours.

Interdiction du repos pris dans la cabine

La position du Conseil confirme que le temps de repos hebdomadaire normal (au moins 45 heures) doit être passé en dehors du véhicule. Ce repos devrait être pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats. L'employeur devrait prendre en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule.

Retour régulier du conducteur

La position du Conseil stipule que l'entreprise de transport doit organiser le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner régulièrement à leur lieu de résidence afin d'y prendre un long temps de repos. Elle renforce cette exigence en termes de documentation et de contrôle et apporte davantage de précisions concernant le lieu auquel retourne le conducteur.

Les chauffeurs auraient le droit de rentrer chez eux toutes les trois ou quatre semaines, en fonction de leurs horaires de travail. Le texte du Conseil prévoit que les conducteurs retournent au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur temps de repos hebdomadaire, situé dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou retournent à leur lieu de résidence, étant entendu qu'ils sont libres de choisir où passer leur temps de repos, et que l'employeur a la responsabilité de garantir que ce retour peut être effectué régulièrement.

Aires de stationnement sûres

Bien que le temps de repos hebdomadaire normal ne puisse être pris sur une aire de stationnement, l'UE encouragera la construction et l'utilisation d'aires de stationnement sûres et sécurisées. La Commission élaborerait, par voie d'actes délégués, des normes et une procédure de certification pour ces aires de stationnement. Elle devrait également créer un site web pour faciliter la recherche de ces aires.

Durée de conduite dans des circonstances exceptionnelles

Dans des conditions strictes et moyennant des mesures de précaution, les conducteurs pourraient dépasser la durée de conduite journalière et hebdomadaire d'une heure au maximum, ou de deux heures au maximum, à condition d'avoir observé une pause ininterrompue de 30 minutes immédiatement avant la conduite supplémentaire afin d'atteindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence. Cette dérogation pourrait être utilisée uniquement avant le début de temps de repos plus longs et une compensation intégrale serait requise.

Dans des cas d'urgence, où les États membres pourraient accorder une dérogation temporaire aux dispositions régissant les durées de conduite et les temps de repos, la Commission devrait publier immédiatement ces informations sur un site internet public.

Introduction de tachygraphes intelligents dans les parcs de véhicules

En ce qui concerne les données enregistrées par le tachygraphe intelligent, la position du Conseil prévoit que les tachygraphes doivent pouvoir enregistrer la position du véhicule chaque fois qu'il franchit la frontière d'un État membre et chaque fois que le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement, et mentionner également si le véhicule a servi au transport de marchandises ou de voyageurs.

La seconde version de tachygraphes serait introduite en trois étapes différentes pour les véhicules effectuant des transports internationaux. Les nouveaux camions devraient être équipés de ce dispositif en 2023; les véhicules équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique devraient être mis en conformité d'ici la fin de 2024; et ceux équipés de la première version de tachygraphes intelligents, en 2025.