

# Transport par route: harmonisation en matière sociale, durées de conduite, pauses et temps de repos des conducteurs

2001/0241(COD) - 11/08/2003 - Proposition législative modifiée

La Commission a modifié sa proposition à la lumière de l'avis du Parlement européen. En première lecture, le Parlement a adopté 69 amendements. La Commission en a accepté 22 en totalité, 9 sont reformulés, 8 sont repris en substance et 8 en partie. Les amendements retenus par la Commission visent notamment à: - reformuler l'exigence de remédier rapidement à toute incohérence entre la réglementation communautaire et l'AETR; - établir explicitement que les autorités chargées de faire respecter le règlement dans les États membres, siégeant en comité permanent, s'efforcent de parvenir à une interprétation commune du règlement; - insister sur la nécessité de renforcer les contrôles routiers pour faire en sorte que les véhicules non originaires de l'État membre respectent la réglementation; - traduire le fait que le règlement vise aussi à promouvoir de meilleures pratiques de supervision et d'application ainsi que de meilleures méthodes de travail dans le secteur d'activité; - étendre le champ d'application du règlement pour y faire entrer les services de livraison point-à-point à l'aide de véhicules dont le poids maximal autorisé dépasse 2,8 tonnes; - établir que les dispositions du règlement s'appliquent aux véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR; - préciser et limiter l'exemption concernant les véhicules utilisés par les services de la protection civile, de l'armée et des pompiers aux activités qui relèvent strictement de la fonction de ces services de façon à garantir que l'utilisation des véhicules est contrôlée; - porter le rayon d'action proposé dans lequel l'exemption peut s'appliquer aux véhicules de dépannage de 50 à 100 km; - ajouter une nouvelle exemption concernant les véhicules commerciaux historiques afin de préciser l'application des exemptions dans ce domaine; - exclure les trajets effectués entièrement sur site (toutefois, les véhicules utilisés pour effectuer des trajets qui commencent ou finissent sur site, mais qui empruntent par ailleurs une route publique, doivent entrer dans le champ d'application du règlement); - supprimer la limitation de la définition aux véhicules dotés d'un dispositif mécanique de propulsion. Si un État membre souhaite promouvoir l'utilisation de véhicules propulsés par d'autres sources d'énergie, la directive offre une possibilité de dérogation nationale avec limitation de distance et de poids; - limiter la définition du conducteur aux personnes se trouvant à bord d'un même véhicule; - faire figurer la définition du temps de conduite dans un nouveau paragraphe 4 de l'article 4; - développer la définition de la "pause" pour établir clairement que son objectif principal est le repos; - réviser la définition du repos journalier normal afin de réintroduire la possibilité d'un repos journalier fractionné. La définition du repos hebdomadaire est modifiée afin de tenir compte de la réintroduction de la semaine calendaire fixe comme base de calcul dès lors qu'un repos hebdomadaire peut tomber à cheval sur deux semaines. La Commission réintroduit la possibilité de ramener la durée du repos hebdomadaire à 36 heures consécutives au point d'attache ou dans la ville de résidence du conducteur et à 24 heures hors du point d'attache avec une compensation. Toutefois, afin de faciliter l'application du règlement et de tenir compte de la fatigue accumulée, ce repos compensatoire doit être pris en bloc avant la fin de la semaine suivant celle au cours de laquelle le repos hebdomadaire réduit est entamé; - exclure la possibilité de prendre un repos hebdomadaire dans un véhicule à l'arrêt. La Commission a adopté la solution de compromis consistant à proposer que seul un repos hebdomadaire réduit loin du point d'attache puisse être pris dans le véhicule; - préciser que, pour des raisons pratiques et dans des situations précises uniquement, il soit possible d'interrompre au maximum deux fois un repos journalier normal; - prévoir que ceux qui imposent des horaires impossibles aux conducteurs et les contraignent donc à enfreindre les dispositions du présent règlement, ainsi que ceux qui acceptent de tels horaires, doivent aussi assumer une part de responsabilité; - reconnaître la nécessité d'une dérogation de portée limitée visant à exclure les services postaux locaux, lorsque la conduite ne constitue pas l'activité principale du conducteur; - préciser que les sanctions doivent être non discriminatoires. S'agissant des amendements au règlement 3821/85/CEE, la Commission a retenu les suggestions du Parlement visant à: - établir explicitement que, concernant les données des futurs

tachygraphes numériques, la conservation des enregistrements est obligatoire pour les entreprises. La Commission reconnaît également la nécessité de faire en sorte que les entreprises soient explicitement tenues de télécharger les données à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur de sorte que ces données puissent être contrôlées. La fréquence minimale obligatoire de téléchargement peut varier d'un État membre à l'autre, mais l'objectif principal doit consister à imposer des enregistrements continus et consultables aux fins de contrôle périodique. La directive est modifiée de façon à prévoir le stockage approprié et chronologique de tous ces enregistrements; - préconiser d'instaurer l'obligation explicite pour le conducteur reprenant un véhicule après une absence (en principe un repos journalier ou hebdomadaire) de déclarer toute autre activité effectuée ou "disponibilité" depuis qu'il a quitté le véhicule en saisissant ces informations manuellement sur le tachygraphe numérique; - porter respectivement à 28 et 27 le nombre de jours précédents sur lesquels les agents de contrôle peuvent vérifier la durée de conduite et de repos, de façon à tirer pleinement profit des données fournies par le tachygraphe numérique. Enfin, la Commission a introduit de nouvelles dispositions: - la définition de la "pause" a encore été affinée pour préciser la nature des pauses en excluant expressément la possibilité qu'elles recouvrent une activité de conduite; - la définition d'"autre tâche" a été rattachée à la définition du "temps de travail" figurant dans la directive 2002/15/CE; - la définition de la durée de conduite journalière a été éclaircie pour plus de précision; - la définition d'une entreprise de transport a été précisée de façon à recouvrir à la fois les sociétés qui effectuent des transports pour compte d'autrui et celles qui opèrent pour leur propre compte; - la Commission est toujours d'avis que 45 minutes constituent une pause raisonnable après 4,5 heures de conduite. La proposition initiale de la Commission concernant les pauses visait à éviter le recours abusif à la disposition actuelle permettant de fractionner la pause de 45 minutes en périodes de 15 minutes.

L'objectif de l'amendement du Parlement est de faire en sorte qu'il ne soit permis de réintroduire une coupure de 15 minutes que si elle précède un repos d'au moins 30 minutes. La Commission a reformulé le texte pour refléter cet objectif; - le nouveau texte établit clairement que le conducteur est tenu de prendre un repos journalier; - le texte modifié reprend la disposition du règlement actuel et laisse aux entreprises une grande souplesse dans l'attribution des repos hebdomadaires. Cela signifie, premièrement, que la possibilité de prendre des repos hebdomadaires réduits est réintroduite. Deuxièmement, cela implique que, avec un premier repos hebdomadaire au début d'une semaine puis un deuxième repos hebdomadaire à la fin de la semaine suivante, les conducteurs peuvent travailler sur des périodes plus longues sans dépasser la durée de conduite totale de 90 heures; - il est précisé que le fait de conduire sur le territoire d'un État membre en ayant enfreint la réglementation en vigueur ne constitue pas une nouvelle infraction. En revanche, le principe de l'extraterritorialité des contrôles routiers est introduit. **IMPLICATIONS FINANCIERES** : - lignes budgétaires concernées : 06 01 04 03 - enveloppe totale de l'action : 40.000 EUR /an - incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement 83.200 EUR.