Transport routier, temps de travail: contrôle de l'application de la législation sociale (mise en oeuvre règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85, abrog. directive 88/599/CEE)

2003/0255(COD) - 17/03/2004

La commission a adopté le rapport de M. Helmuth MARKOV (EUL/NGL, D) qui modifie la proposition en première lecture de la procédure de codécision. Bien que la commission se félicite de la directive en principe, elle adopte une série d'amendements exigeant des contrôles plus stricts de la mise en œuvre de la directive et alignant ses dispositions sur celles de la proposition de règlement sur l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, que le Parlement a amendée en première lecture en janvier 2003. Alors que la Commission propose que chaque État membre devrait organiser les contrôles de manière à ce qu'ils couvrent au moins 3 % des jours de travail effectués chaque année par les conducteurs de véhicules, les députés estiment qu'un chiffre de 2 % est suffisant. Alors que la Commission propose qu'au moins 30 % du nombre total des jours ouvrables contrôlés devraient l'être sur la route, la commission souhaite porter ce chiffre à 15 %. Et elle ajoute qu'au moins 50 % des contrôles effectués dans les locaux des entreprises devraient porter sur de très petites entreprises (pas plus de trois véhicules), afin que les inspecteurs ne se concentrent pas uniquement sur les grandes entreprises et qu'ils ne laissent pas les petites entreprises de côté. En ce qui concerne les infractions (reprises à l'article 9), la commission est d'avis que la marge que propose la Commission pour dépasser la durée maximale hebdomadaire du travail de soixante heures (20 % ou plus) est trop généreuse et favorisera les abus généralisés concernant les périodes de conduite maximum. Elle propose par conséquent que dépasser la durée maximale hebdomadaire du travail de soixante heures de 10 % ou plus soit considéré comme une infraction. Elle souhaite aussi que ces infractions concernent également les conducteurs indépendants et les conducteurs de véhicules qui sont affectés au transport de marchandises et dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 3,5 tonnes. Une série d'amendements cherchent à améliorer l'enregistrement et à garantir que davantage d'informations soient fournies au sujet du lieu des inspections, du nombre de véhicules appartenant à l'entreprise propriétaire du véhicule inspecté, etc. Les députés suggèrent également que les aires de repos et de stationnement et autres lieux sûrs sur les autoroutes, ainsi que des relais routiers, puissent faire office de postes de contrôle. Enfin, la commission invite la Commission à publier une proposition, dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de la présente directive, sur l'harmonisation des sanctions prévues en cas d'infractions définies. Étant donné que les amendes varient considérablement d'un État membre à l'autre, une harmonisation semble donc s'imposer d'urgence pour éviter les distorsions de concurrence.