

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) - 20/04/2004 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Helmuth MARKOV (GUE/NGL, D) sur la législation sociale concernant le transport routier. Les principaux points de contentieux portent sur les pourcentages de jours qui doivent être contrôlés chaque année aussi bien que sur la définition des infractions qui devraient constituer un délit sérieux. Quoique le Parlement approuve la directive dans son principe, il propose un certain nombre d'amendements qui exigent des contrôles plus stricts quant à sa mise en oeuvre. Le Parlement reprend tout d'abord la définition de "conducteur" de la première lecture du Parlement en vue de l'adoption d'un règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Aux fins de la présente directive, le terme "conducteur" désigne la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord du même véhicule dans le but de le conduire. La présente directive devrait s'appliquer aux véhicules immatriculés dans la Communauté effectuant des transports routiers: - entièrement dans la Communauté; ou - entre la Communauté et un pays tiers qui n'est pas une partie contractante de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) ou lorsque le transport traverse un tel pays. Pour le Parlement, l'AETR s'applique lorsque le transport par route est effectué par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un pays qui est une partie contractante à l'AETR, à l'ensemble du trajet entre la Communauté et le territoire d'une partie contractante, ou à la partie traversant le territoire d'une partie contractante. Lorsque le transport par route est effectué par des véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas une partie contractante à l'AETR, la présente directive s'applique à l'ensemble du trajet effectué dans la Communauté. En outre, les États membres devraient conférer aux fonctionnaires préposés aux contrôles, avant le 1er janvier 2005, toutes les compétences légales nécessaires pour leur permettre d'effectuer correctement les tâches d'inspection. Le Parlement accepte la proposition de la Commission d'organiser les contrôles de manière à ce qu'ils couvrent au moins 3% des jours pendant lesquels travaillent les conducteurs des véhicules. Ce pourcentage minimal pourra, après approbation du Parlement, être augmenté à condition que les transporteurs disposent d'un tachygraphe numérique en bon état de fonctionnement. Alors que la Commission propose qu'il n'y ait pas moins de 30% des jours ouvrables contrôlés sur la route, le Parlement propose de ramener ce pourcentage à 15%. Au moins 50% des contrôles effectués dans les locaux des entreprises devraient porter sur de très petites entreprises (pas plus de trois véhicules). Pour se rendre compte au mieux du respect des dispositions de la législation appropriée, le Parlement est d'avis que la répartition des postes de contrôle et des véhicules contrôlés doit être la plus grande possible. Il faut donc plus d'informations. De plus, pour mieux déceler de possibles discriminations, il préconise que les États membres prennent note de l'État membre de provenance des véhicules, des conducteurs ou entreprises contrôlés. Le Parlement précise que les contrôles sur route ont lieu lorsque les véhicules circulent ou ont l'intention de démarrer au point de contrôle concerné. Les véhicules à l'arrêt qui, à l'évidence, stationnent pour respecter les prescriptions en matière d'interruption du temps de conduite et de temps de repos ne devraient être contrôlés que si des motifs concrets de suspicion existent ou si une situation de danger l'impose. Il considère en outre qu'un dépassement de 10% (au lieu de 20% comme proposé par la Commission) ou plus de la durée maximale hebdomadaire du travail de soixante heures constitue une infraction grave. Il est enfin demandé à la Commission de soumettre au Parlement, trois ans après l'entrée en vigueur de la directive, de présenter un rapport analysant les sanctions prévues dans la législation des États membres pour des délits précis. Dans le même temps, la Commission publiera une proposition de directive sur l'harmonisation de ces sanctions.

