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) - 09/12/2004 - Position du Conseil

La position commune, adoptée à la majorité qualifiée, introduit des modifications substantielles à la proposition de la Commission.

- La première modification concerne les dispositions relatives aux sanctions et aux infractions graves. Le Conseil a extrait les dispositions concernant l'immobilisation des véhicules, les sanctions applicables par les autorités de contrôle, ainsi que la coresponsabilité et les sanctions financières proportionnées infligées aux acteurs de la chaîne de transport en cas d'infraction, afin de les insérer dans la proposition de règlement concernant les périodes de conduite et de repos destiné à remplacer l'actuel règlement 3820/85 /CEE.

- La deuxième modification porte sur le lien établi entre l'augmentation du pourcentage minimum de contrôles et de la proportion minimale de contrôles effectués dans les locaux ou sur la route, et l'introduction du tachygraphe numérique. Compte tenu du renouvellement progressif de la flotte des entreprises de transport - et par conséquent de l'augmentation progressive du nombre de véhicules équipés du tachygraphe numérique - les États membres instaureront un système de contrôles qui garantira que d'ici 2011, au moins 3% des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant du champ d'application du projet de directive seront contrôlés. Alors que la Commission prévoyait une augmentation immédiate des contrôles atteignant 3% des jours ouvrés à compter de l'entrée en vigueur de la nouvelle directive, le Conseil a décidé d'atteindre cet objectif en relevant progressivement le nombre de contrôles de 1% à 2% à partir du 1er janvier 2009. En outre, une disposition a été introduite pour que le pourcentage minimal puisse être porté à 4% à compter du 1er janvier 2013, à condition que les statistiques montrent que plus de 90% de la totalité des véhicules contrôlés sont équipés d'un tachygraphe numérique.

- Afin d'assurer un bon équilibre entre les contrôles sur la route et dans les locaux des entreprises, la position commune comporte une disposition fixant à 30% (minimum) le nombre total des jours ouvrés contrôlés sur la route et à 50% (minimum) le nombre total des jours ouvrés contrôlés dans les locaux des entreprises à compter du 1er janvier 2008.

- Par ailleurs, le Conseil établit une distinction entre la désignation d'un organisme de coordination international chargé de rassembler les statistiques relatives aux contrôles en provenance des différentes autorités compétentes et d'assurer la coordination avec les organismes équivalents des autres États membres, et la désignation facultative d'un organe de coordination chargé de préparer et de superviser la mise en oeuvre de la stratégie nationale de contrôle. Pour certains États membres, ces deux fonctions pourraient être assumées par deux organisations différentes.

La Commission a accepté dans leur intégralité ou en partie 21 amendements sur les 38 proposés par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil a repris 7 amendements dans leur intégralité, sur le principe ou en partie, dans sa position commune.

- Le Conseil a notamment accepté la demande du Parlement visant à réduire à 15% le nombre minimum des jours ouvrés contrôlés sur la route. Dans ce contexte, le Conseil a fixé à 25% le nombre des jours

contrôlés dans les locaux et a instauré une période transitoire (jusqu'au 1er janvier 2008) pour que ce chiffre soit porté à 30% (route) et 50% (locaux des entreprises). En outre, les statistiques recueillies sur les contrôles vont désormais inclure le type de tachygraphe utilisé afin d'éviter toute discrimination et serviront à déterminer si la condition préalable à une augmentation ultérieure du pourcentage des contrôle. La position commune demande aux États membres de conserver les statistiques recueillies au cours de l'année précédente et elle interdit toute discrimination lors des contrôles routiers qui serait fondée sur le fait que les véhicules sont équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique.

- En revanche, le Conseil a refusé les amendements visant à : inclure une définition du terme « conducteur » ; demander que les contrôles portent également sur la vérification des attestations de conducteur des pays tiers; demander aux autorités de contrôle des États membres d'équilibrer les contrôles réalisés dans les locaux des entreprises, en exigeant qu'au moins 50% des contrôles portent sur des PME; garantir que les conducteurs en train de dormir ne sont pas inutilement dérangés par un contrôle ; prévoir que, dans le cadre de l'assistance mutuelle entre les États membres, l'État membre d'immatriculation enquête sur les infractions potentielles en effectuant un contrôle dans les locaux de l'entreprise concernée; obliger les États membres à publier les statistiques recueillies; élargir les cas d'infractions graves à la disposition relative au temps de travail maximum prévue par la directive 2002/15/CE; expliciter la nature du rapport de la Commission sur les sanctions (la position commune conserve uniquement la nécessité de présenter un rapport sur les infractions graves et supprime la liste commune des infractions graves); offrir à la Commission la possibilité de publier les lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle dans un document séparé de l'actuel rapport bisannuel.