

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

2001/0241(COD) - 09/12/2004 - Position du Conseil

La position commune, adoptée à l'unanimité, introduit quelques changements d'ordre général dans la proposition de la Commission. Les éléments qui apportent une valeur ajoutée par rapport à la législation en vigueur sont les suivants:

- la période de repos journalier ininterrompu minimum portée de 8 à 9 heures;
- le temps de conduite maximum par semaine calendrier réduit à 56 heures (pour l'instant, il est possible de conduire jusqu'à 74 heures par semaine calendrier);
- l'obligation faite au conducteur, au cours de deux semaines consécutives, de prendre au moins une période de repos hebdomadaire normal comprenant une période ininterrompue d'au moins 45 heures;
- les États membres disposent du cadre juridique leur permettant, sous certaines conditions: d'immobiliser temporairement un véhicule; de retirer, de suspendre ou de restreindre la licence d'une entreprise; de retirer, de suspendre ou de restreindre le permis de conduire d'un conducteur. En outre, des lignes directrices visant à promouvoir une application harmonisée de ces dispositions seront élaborées conformément à la procédure de comité;
- le fait que la période qui peut effectivement être contrôlée par les services de contrôle est étendue, de manière significative, de « la semaine en cours et le dernier jour de conduite de la semaine précédente » à « la semaine en cours et les quinze jours précédents ». Après le 1er janvier 2008, cette période sera encore étendue, à savoir qu'elle comprendra « le jour même et les 28 jours précédents ». Ces dispositions permettent aux services de contrôle de tirer parti du tachygraphe numérique;
- le nombre et la portée réduits des exemptions générales;
- le fait que les autorités compétentes dans les États membres pourront infliger des sanctions pour une infraction constatée sur leur territoire, même si l'infraction en question a été commise en dehors de celui-ci;
- le fait que d'autres acteurs de la chaîne du transport peuvent, à certaines conditions, être tenus pour partiellement responsables des infractions.

En ce qui concerne l'introduction du tachygraphe numérique (c'est-à-dire l'installation de ce nouvel appareil sur tous les nouveaux poids lourds), le Conseil a prolongé d'un an le délai applicable, soit jusqu'au 5 août 2005. Par ailleurs, en modifiant l'instrument pertinent (règlement 3821/85/CEE), la position commune apporte un certain nombre d'améliorations en ce qui concerne l'utilisation de ce dispositif.

La Commission a accepté intégralement ou partiellement 47 des 69 amendements proposés par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil a intégré dans sa position commune 34 amendements parmi ces 47, soit tels quels, soit en substance.

La position commune reprend intégralement ou en partie un certain nombre d'amendements acceptés par la Commission qui tendent à :

- revenir à la méthode de calcul basée sur la semaine calendaire ;
- ajouter une dispense générale pour les véhicules historiques utilisés à des fins non commerciales ; les services postaux locaux pourront continuer à être exclus, au motif que la conduite n'est pas leur principale activité ;
- introduire une plus grande souplesse pour les entreprises ;
- introduire amendements faisant partie du compromis concernant le repos journalier et le repos hebdomadaire ;
- introduire un principe de responsabilité partagée de tous les intervenants de la chaîne du transport. La position commune élargit la liste des intervenants dont la responsabilité est susceptible d'être engagée à titre solidaire et se concentre sur les horaires contractuels.

D'autres amendements, rejetés par la Commission, sont intégrés dans la position commune. Ils visent notamment à :

- reprendre les dispenses générales plus larges prévues pour des véhicules spéciaux utilisés à des fins médicales et est repris dans la position commune ;
- réintroduire les dispenses générales pour les véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes et les livraisons à partir des fermes, de même que pour la totalité des véhicules de service public dont la liste figure dans le règlement actuel ;
- réintroduire la dispense pour les véhicules servant au transport de déchets d'animaux ou de carcasses, sous forme de dérogation nationale ;
- remplacer les moyens de défense que peut invoquer une entreprise de transport pour se dégager de sa responsabilité par deux exigences nouvelles relatives à la tenue de registres et à la vérification du temps de travail total des conducteurs.

Les amendements non repris dans la position commune visent en particulier à :

- étendre le champ d'application du règlement aux services de messagerie et de courrier express, ainsi qu'aux véhicules immatriculés dans des pays tiers, pour toute la durée de leur voyage à l'intérieur de l'Union ;
- clarifier la définition de «conducteur» et ajouter une définition du temps de conduite ;
- réintroduire les deux types de repos hebdomadaire réduit (36 heures au point d'attache; 24 heures loin du point d'attache) avec une compensation pour les conducteurs qui effectuent des trajets longue distance sur une période de trois semaines ;
- réintroduire le repos journalier fractionné, auquel la Commission a souscrit pour donner une plus grande liberté d'action aux entreprises ;
- introduire des mesures d'application de ce règlement ;

- prévoir que les contrôles routiers doivent obligatoirement porter sur la journée en cours et les 27 jours précédents. La position commune maintient une mesure laissant une liberté de décision au personnel chargé d'effectuer les contrôles, mais assortie de la possibilité de faire porter les contrôles sur les 28 jours précédents à compter du 1.1.2008 ;
- introduire un délai pour équiper tous les véhicules en service d'un tachygraphe numérique ;
- insérer dans le corps du règlement les durées de travail hebdomadaire maximales prévues par la directive sectorielle sur le temps de travail (directive 2002/15/CE) ;
- introduire une dispense générale pour les véhicules utilisés à des fins humanitaires ;
- exclure du champ du règlement les véhicules d'un poids maximal autorisé de 3,5 tonnes utilisés à des fins non commerciales ;
- réintroduire l'intégralité de l'article 5 du règlement 3820/85/CEE concernant l'âge minimal des conducteurs de véhicules de transport de marchandises ou de passagers de grande capacité ;
- limiter l'obligation imposée aux conducteurs d'enregistrer les temps de conduite effectués au volant de véhicules exclus du champ d'application du règlement aux véhicules urbains de transport de passagers. La position commune inclut la conduite de tous les véhicules commerciaux n'entrant pas dans le champ du règlement, mais précise que dans ce cas, la conduite doit être enregistrée comme «autre activité» ;
- instaurer une pause de 30 minutes toutes les 4h30, pouvant être prise en deux fois 15 minutes. La position commune conserve l'interruption de 45 minutes, mais prévoit que cette interruption pourra être divisée en pauses d'au moins 15 minutes chacune ;
- appliquer de nouveau les dérogations nationales à certains groupes de véhicules qui sont supprimés dans la proposition de la Commission ;
- introduire des dispositions légales, qui vont à l'encontre des règles en matière de comitologie ;
- inviter la Commission à soumettre une proposition en vue d'harmoniser l'interprétation de ces règles.