

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) - 02/02/2006 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé, sur la base de deux rapports d'Helmuth **MARKOV** (GUE/NGL, DE), l'accord obtenu en conciliation entre le Parlement et le Conseil sur la législation sociale applicable dans le transport routier. Les principaux points de divergence entre le Parlement et le Conseil concernaient : l'instauration d'une échelle commune de sanctions en cas d'infraction à la législation, l'inclusion de la directive sur le temps de travail, l'introduction du tachygraphe numérique, le nombre minimum de contrôles à effectuer par les États membres et les temps de pause et périodes de repos des chauffeurs.

S'agissant de la proposition de règlement, les principaux éléments de l'accord dégagé en conciliation peuvent se résumer comme suit:

- **Accord AETR** : suite à l'accord conclu avec le Conseil au sujet du champ territorial du règlement (COD /2001/0241) par rapport à celui de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), le Parlement a accepté de retirer son amendement équivalent à la proposition de directive. En outre, les deux parties sont convenues que la Communauté entamerait des négociations avec les pays tiers concernés en vue de l'application de règles analogues à celles qui sont énoncées dans la directive. Dans l'attente de l'achèvement de ces négociations, les États membres seront tenus d'inscrire dans les relevés qu'ils envoient à la Commission des données relatives aux contrôles effectués sur les véhicules de pays tiers.

Dans une déclaration commune, la Commission et les États membres s'engagent à déployer tous les efforts afin d'obtenir que, dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, les dispositions de l'AETR soient alignées sur celles de la directive; si tel n'était pas le cas, la Commission proposerait les initiatives nécessaires pour qu'il soit remédié à cette situation.

- **Pourcentages minimaux de contrôle** : à la demande du Parlement, le Conseil a accepté que les contrôles effectués par les États membres soient portés, à partir de 2008, à au moins 2% des jours de travail des conducteurs de véhicules relevant du champ de la nouvelle législation et que ce pourcentage minimal atteigne au moins 3% à compter de 2010. Le Conseil proposait initialement 2% en 2009 et 3% en 2011. De plus, la Commission sera autorisée à porter, à partir de 2012, le pourcentage minimal des contrôles à 4%.

Les deux parties ont décidé également que 15 % au moins des jours de travail contrôlés devaient l'être sur la route et 30% au moins dans les locaux des entreprises. À compter de janvier 2008, ces pourcentages seront portés à 30% et 50%. Par conséquent, les contrôles seront effectués principalement dans les entreprises, où il est possible de conduire des inspections plus approfondies que sur la route.

Par ailleurs, les contrôles sur la route seront effectués en différents lieux et à n'importe quelle heure et couvriront une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle. Il est prévu également de contrôler les journées de travail selon un système de rotation aléatoire, afin d'assurer l'équilibre géographique requis.

- **Échelle commune des infractions et des sanctions** : à la demande du Parlement, le Conseil a admis l'inscription dans l'annexe de la directive d'une liste non exhaustive des infractions communes, qui reprend les principaux éléments contenus dans l'amendement du Parlement. Sont classés parmi les infractions, entre autres, un dépassement des temps de conduite maximaux fixés pour une journée, six jours ou deux semaines, un écart par rapport au temps de repos journalier ou hebdomadaire minimal, un écart par rapport à la durée minimale de pause, ou encore la présence d'un tachygraphe qui n'est pas installé selon les exigences de la législation de l'UE.

En outre, la Commission s'engage dans une déclaration à présenter, dans l'avenir, une liste plus détaillée qui assortira les infractions susmentionnées de limites précises, dont le dépassement constituera une infraction grave.

- **Directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier** : cet aspect a été le plus controversé. S'en tenant à sa position commune, le Conseil refusait d'établir un lien avec la directive 2002/15/CE sur le temps de travail, qui permettrait aux autorités de contrôle des États membres chargées des inspections de vérifier le respect des périodes maximales de travail fixées dans la directive en question, de manière, par exemple, à prendre en compte la fatigue résultant pour les conducteurs du chargement ou du déchargement d'un camion.

Le Conseil a rejeté toutes les propositions de compromis présentées à ce sujet par la délégation du PE. Les deux institutions sont finalement convenues de souligner dans les considérants de la directive l'importance de la directive 2002/15/CE sur le temps de travail pour la création d'un marché commun des transports terrestres, la sécurité routière et les conditions de travail. Il est introduit un considérant qui évoque la nécessité de traiter aussi les risques liés à la fatigue des conducteurs en mettant en œuvre la directive 2002/15/CE.