

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

2001/0241(COD) - 15/03/2006 - Acte final

OBJECTIF : compléter la législation sur le temps de travail et renforcer les règles sociales dans le secteur du transport routier.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement 561/2006/CE du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements 3821/85/CEE et 2135/98/CE du Conseil et abrogeant le règlement 3820/85/CEE du Conseil.

CONTENU : le présent règlement simplifie, clarifie et met à jour le règlement actuel de 1985 sur les temps de repos de conduite des chauffeurs professionnels (de marchandises et de passagers) et a pour objet d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière. Le règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier.

Parmi les principaux apports du nouveau règlement, on trouve :

- **Tachygraphes numériques** : à partir du 01/05/2006, tous les nouveaux véhicules, c'est-à-dire les véhicules mis en service pour la première fois, devront être équipés de tachygraphes numériques et les conducteurs devront posséder une carte à puce.

- **Une limite de durée de la conduite hebdomadaire claire de 56 heures** (ou à 90 heures par période de conduite de deux semaines consécutives) ; le temps de conduite maximal par jour ne devra pas dépasser 9 heures (ou 10 heures pas plus de deux fois par semaine) ;

- **Une impossibilité de contourner les pauses**: à l'issue d'une période de conduite de quatre heures et demie, les conducteurs devront faire une pause obligatoire d'au moins 45 minutes, sauf s'ils prennent une période de repos. Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes, suivie d'une autre pause d'au moins 30 minutes, répartie sur la durée de la période de conduite de manière à satisfaire à la règle générale imposant une période d'au moins 45 minutes de repos pour quatre heures et demie de conduite.

En outre, toute période qu'un conducteur passe à se rendre à un lieu pour prendre en charge un véhicule, ou pour rentrer de ce lieu, lorsque ledit véhicule ne se trouve ni au domicile du conducteur, ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur est normalement basé, ne sera pas comptabilisée comme repos ou pause, sauf si le conducteur se trouve à bord d'un transbordeur ou d'un train et qu'il a accès à un dispositif de couchage, comme une couchette ;

- **Repos quotidien simplifié** : le repos quotidien peut être actuellement coupé en trois périodes distinctes, dont l'un doit être un minimum de 8 heures. À l'avenir, il ne pourra être coupé qu'en deux périodes de 3 heures et 9 heures minima. Le repos quotidien minimal est donc augmenté d'une heure et simplifié.

- **Repos hebdomadaires réguliers:** le conducteur a maintenant le droit à un repos de week-end (45 heures) au moins une fois tous les quinze jours. L'effectivité de ce repos peut être facilement vérifiée lors d'un contrôle sur route et dans les locaux de l'entreprise.

- **Une politique d'interprétation et d'application uniforme du règlement:** un nouveau comité comportant des agents de contrôle des États membres, ainsi que les partenaires sociaux au niveau européen, conseillera la Commission sur le choix d'une approche commune d'application des règles. Par ailleurs, de nouvelles définitions précises sont incorporées pour clarifier le texte.

- **Extraterritorialité des sanctions:** jusqu'alors, les agents de contrôle ne pouvaient sanctionner que les infractions commises sur leur territoire national ou au mieux par leurs propres ressortissants à l'étranger. Maintenant, quelque soit le lieu de commission de l'infraction, un inspecteur, lors d'un contrôle sur la route, peut la sanctionner.

- **Coresponsabilité de toute la chaîne de transport:** ce principe reconnaît que les opérateurs sont souvent le maillon faible de la chaîne de transport. Ils peuvent être souvent soumis à une pression anormale, particulièrement de la part des expéditeurs, qui leur imposent des commandes aux délais infernaux les amenant à violer les règles. Cette disposition qui est déjà dans la nouvelle directive sectorielle sur le temps de travail est maintenant élargie à toutes les règles sociales communautaires.

- **Série commune de sanctions à la disposition du personnel d'application :** une série commune de sanctions est énoncée. Chaque État membre doit les mettre à la disposition de ses inspecteurs. Ces sanctions comprennent également le pouvoir d'immobiliser des véhicules si l'infraction constatée est telle que laisser le conducteur continuer son trajet constituerait un risque pour la sécurité routière.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 11/04/2007, à l'exception de l'article 10, paragraphe 5, de l'article 26, paragraphes 3 et 4, et de l'article 27, qui entrent en vigueur le 01/05/ 2006.