

Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes

2017/0122(COD) - 31/05/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: adapter et clarifier les règles sociales de l'Union dans le domaine du transport routier afin d'améliorer les conditions de travail et les conditions économiques dans le secteur.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: le droit de l'UE réglemente les durées de conduite et les temps de repos des conducteurs. Le [règlement \(CE\) n° 561/2006](#) relatif à la durée de conduite et le [règlement \(UE\) n° 165/2014](#) relatif aux tachygraphes contribuent à améliorer les conditions de travail des conducteurs, à assurer une concurrence loyale entre les transporteurs et à renforcer la sécurité routière en Europe.

À la suite de l'évaluation de la mise en œuvre de l'ensemble des règles sociales de l'Union existant dans le domaine du transport routier, certaines insuffisances du cadre juridique existant ont été recensées.

L'existence de règles peu claires et inadaptées en ce qui concerne le repos hebdomadaire, les installations de repos, les pauses dans le cadre de la conduite en équipage et l'absence de règles relatives au retour des conducteurs à leur lieu de résidence ont conduit à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes dans les États membres.

L'objectif de la présente proposition est de remédier aux lacunes recensées et de contribuer à améliorer les conditions de travail et les conditions économiques dans le secteur des transports pour faire en sorte que le secteur du transport routier soit sûr, efficace et socialement responsable.

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée combine deux options stratégiques: la première option est axée sur le renforcement du contrôle tandis que la deuxième fixe des critères spécifiques pour le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier et prévoit certaines mesures de contrôle.

Les incidences de ces options seraient une amélioration des conditions de travail et de repos des conducteurs (diminution de l'indice de fatigue de 28%, et du temps passé loin de leur lieu de résidence, de 43% pour les conducteurs de l'UE-13 et de 16% pour les conducteurs de l'UE-15).

CONTENU: la proposition apporte un nombre limité de modifications au règlement (CE) n° 561/2006 relatif à la durée de conduite et au règlement (UE) n° 165/2014 relatif aux tachygraphes.

Durée de conduite: les principales modifications proposées sont les suivantes:

- les personnes privées utilisant des véhicules pour transporter des biens privés pour leur propre compte ne seraient pas tenues de enregistrer leurs durées de conduite et leurs temps de repos et ne seraient donc pas tenues d'utiliser un tachygraphe;
- une définition uniforme de la notion de transport de marchandises «à des fins non commerciales» serait introduite;
- les conducteurs seraient tenus de enregistrer leurs tâches autres que la conduite et les temps de disponibilité; cela permettrait de disposer d'un enregistrement complet de toutes les activités des conducteurs pour contrôler efficacement le rythme de travail des conducteurs;
- les conducteurs pourraient aménager leurs temps de repos hebdomadaire de manière plus souple sur une période de quatre semaines consécutives. Le repos compensant la réduction d'un temps de repos hebdomadaire devrait être pris en même temps qu'un repos hebdomadaire normal dans les trois semaines. Toute compensation d'une réduction du repos hebdomadaire devrait être jointe à un repos hebdomadaire normal d'au moins 45 heures;
- les conducteurs ne seraient pas autorisés à prendre un repos hebdomadaire de 45 heures ou plus dans un véhicule. Les employeurs devraient mettre un lieu d'hébergement décent à la disposition des conducteurs si ces derniers ne sont pas en mesure de prendre un repos hebdomadaire dans un lieu privé de leur choix;
- les entreprises de transport seraient tenues d'organiser le travail de façon à ce que les conducteurs puissent retourner à leur lieu de résidence pour leur repos hebdomadaire au moins une fois sur une période de trois semaines consécutives;
- les conducteurs pourraient reporter le début de leur temps de repos hebdomadaire pour atteindre leur lieu de résidence, à condition qu'ils respectent les limites relatives aux durées de conduite journalière et hebdomadaire et la durée minimale obligatoire du temps de repos hebdomadaire;
- les dérogations temporaires aux règles générales accordées par les États membres dans des cas d'urgence devraient être justifiées;
- les États membres devraient informer la Commission de leurs règles nationales en matière de durées de conduite, de pauses et de temps de repos applicables aux conducteurs d'autobus exemptés de l'application du règlement;
- les sanctions nationales infligées pour des infractions au règlement devraient être proportionnées à la gravité de l'infraction selon la classification de la législation pertinente de l'Union.

Tachygraphe: les modifications proposées visent à améliorer les caractéristiques des tachygraphes «intelligents» afin de permettre de localiser plus précisément les véhicules utilisés pour des opérations de transport transfrontières.

La proposition introduit l'obligation pour les conducteurs de enregistrer à l'aide d'un tachygraphe la position de leur véhicule après le franchissement d'une frontière, au point d'arrêt approprié le plus proche.

