**PROCÉDURE LÉGISLATIVE ORDINAIRE – Première lecture**

**Suite donnée à la résolution législative du Parlement européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 en ce qui concerne les 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, et le règlement (UE) nº 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes**

(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)

**1. Rapporteur:** Wim VAN DE CAMP (PPE/NL)

**2. Numéros de référence:** 2017/0122 (COD) / A8-0205/2018 / P8\_TA-PROV(2019)0340

**3. Date d’adoption de la résolution:** 4 avril 2019

**4. Base juridique:** Article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne

**5. Commission parlementaire compétente:** Commission des transports et du tourisme (TRAN) et commission de l’emploi et des affaires sociales (EMPL)

**6. Position de la Commission:** La Commission peut accepter certains amendements, tandis que d’autres devraient être rejetés. La Commission émet une réserve sur tous les points qui ne sont pas abordés ici.

*Extension du champ d’application du règlement 561/2006 en ce qui concerne le temps de conduite et de repos aux véhicules légers de plus de 2,4 tonnes (amendement 373).*

Le Parlement européen propose d’inclure les véhicules utilitaires légers (VUL) de plus de 2,4 tonnes dans le champ d’application des règles relatives aux durées de conduite, ce qui comprend également l’obligation pour les opérateurs d’acheter et d’installer des tachygraphes dans ces véhicules.

La Commission n’a pas proposé d’inclure les VUL dans le champ d’application des règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014. À la place, elle a suggéré d’étendre uniquement les règles relatives à l’accès à la profession aux opérateurs utilisant des VUL. Même si le Conseil n’a pas étendu l’application des règles sociales (y compris l’obligation d’utiliser un tachygraphe) aux VUL dans son approche générale, il convient de noter que l’extension adoptée par le Parlement européen dans sa première lecture est limitée au transport international. Des exceptions existent également pour les véhicules utilisés dans un rayon de 150 km autour du centre d’opérations de l’entreprise (amendement 374) et pour les véhicules utilisés pour le compte propre de l’entreprise ou du conducteur (amendement 375). L’exigence imposée par les amendements du Parlement européen est donc limitée aux opérations exigeant le respect de conditions de concurrence équitables (entre les opérateurs de différents États membres) et lorsque la sécurité routière revêt une importance particulière compte tenu du fait que le transport international est généralement associé à de plus longues distances parcourues. L’amendement du Parlement européen pourrait par conséquent être considéré favorablement, sous réserve de l’ajout d’une période transitoire suffisante pour permettre au secteur de s’adapter à cette exigence.

*Suppression de la possibilité de prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs (amendement 379)*

La Commission a proposé de donner aux conducteurs la possibilité de prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, ce qui devrait leur permettre de rentrer chez eux à la fin de la troisième semaine afin de prendre un temps de repos hebdomadaire normal. Le Parlement européen a supprimé cette proposition, ce qui signifie que la règle actuelle permettant de prendre un temps de repos hebdomadaire réduit toutes les deux semaines reste en vigueur.

La règle actuelle sur la distribution des temps de repos hebdomadaires réduits et normaux n’offre pas aux conducteurs la possibilité de prendre ce repos à leur lieu de résidence, ni ne les y incite, c’est pourquoi la Commission considère la position du Parlement européen trop rigide et mal adaptée aux besoins des conducteurs et, plus généralement, du secteur. Une solution devrait être trouvée pour garantir le degré de flexibilité nécessaire, en tenant compte des objectifs visant à assurer de bonnes conditions de travail pour les conducteurs et un niveau de sécurité routière élevé. D’après l’approche générale du Conseil de décembre 2018, la possibilité pour les conducteurs de prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs s’appliquerait au transport international, en revanche, les États membres peuvent prévoir qu’un conducteur effectuant exclusivement un transport se déroulant entièrement sur son territoire prenne, au cours de deux semaines consécutives, au moins deux temps de repos hebdomadaires normaux ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit.

*Retour du conducteur à son lieu de résidence (amendement 385)*

La Commission a proposé une nouvelle règle relative au retour normal des conducteurs à leur lieu de résidence au moins toutes les trois semaines. Le Parlement européen a proposé que le retour au lieu de résidence s'effectue au moins toutes les quatre semaines et a ajouté l’obligation pour les employeurs de fournir aux conducteurs les moyens nécessaires pour rejoindre leur lieu de résidence.

Cette règle doit être étudiée conjointement à la possibilité pour le conducteur de prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, telle que proposée par la Commission et adoptée dans l’approche générale du Conseil de décembre 2018. Avec un retour normal au lieu de résidence toutes les trois semaines, la Commission souhaitait permettre aux conducteurs de profiter d’un «repos prolongé»[[1]](#footnote-1) à leur lieu de résidence. La Commission maintient donc que lorsqu’un conducteur prend deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, il devrait revenir à son lieu de résidence au bout de trois semaines. Néanmoins, elle pourrait accepter un retour au lieu de résidence toutes les quatre semaines si le conducteur n’a pas pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs (sans aucun retour entre-temps). Cette règle peut être consultée dans l’approche générale du Conseil de décembre 2018; elle énonce une solution claire et suffisamment flexible tout en atteignant les objectifs recherchés par la proposition de la Commission. En ce qui concerne la notion de «moyens nécessaires» ajoutée par le Parlement européen, elle n’est pas précisée en détail dans ce contexte et devrait donc être définie.

*Installation de zones de stationnement réservées (amendements 387 et 400)*

Le Parlement européen a établi des exigences minimales pour les zones de stationnement réservées et imposé des obligations de communication aux États membres et à la Commission en ce qui concerne l’installation de telles zones.

Par l’application d’une politique générale, et sous réserve d’une évaluation détaillée des termes proposés par le Parlement européen, la Commission salue cette initiative qui contribuera à améliorer les conditions de repos des conducteurs et la sécurité routière de façon générale, en particulier grâce à l’établissement de normes et de procédures pour la certification des zones de stationnement réservées, comme le propose le Parlement européen à l’article 8 *bis*, paragraphe 5 (amendement 387).

*Dérogation à la limitation du temps de conduite pour atteindre la destination (amendement 391)*

Le Parlement européen a proposé que les conducteurs puissent exceptionnellement dépasser leur temps de conduite journalier de deux heures au maximum pour leur permettre d’atteindre le centre d’opérations de leur employeur auquel ils sont rattachés afin d’y entamer leur temps de repos hebdomadaire normal.

Pour des raisons de sécurité routière et aux fins de la santé et de la sécurité des conducteurs, la Commission n’est généralement pas favorable à l’extension du temps de conduite. L’extension de deux heures proposée par l’amendement du Parlement européen rallonge considérablement le temps de conduite journalier, entraînant un risque pour la santé et la sécurité des conducteurs ainsi que pour la sécurité routière de façon générale. La Commission pourrait néanmoins accepter une extension d’une heure, et c’est d’ailleurs ce que le Conseil a proposé dans son approche générale, adoptée en décembre 2018. Cette extension plus limitée répond à l'objectif consistant à offrir suffisamment de flexibilité aux conducteurs pour leur permettre d’atteindre le centre d’opérations de leur employeur tout en préservant la sécurité routière. Dans ce contexte, il apparaît clairement que la notion de «circonstances exceptionnelles» devra être définie dans le règlement.

En outre, la règle devra être développée de manière à privilégier de la même façon l’arrivée au lieu de résidence du conducteur au cas où il ne se trouverait pas à proximité du centre d’opérations de l’employeur.

*Obligations d’évaluation et de présentation de rapport pour la Commission (amendements 358 et 397)*

Le Parlement européen a proposé que la Commission évalue et présente un rapport sur ses constatations concernant: i) la nécessité de règles spécifiques pour les conducteurs assurant le transport occasionnel de passagers et ii) l’utilisation de systèmes de conduite autonomes dans les États membres.

La Commission est prête à mener les analyses nécessaires sur ces questions et, si elle l’estime nécessaire, à préparer des propositions législatives.

*Installation précoce d’un tachygraphe intelligent et amélioration de celui-ci (amendements 402 à 406 et 409 à 416)*

La proposition de la Commission contenait uniquement une disposition exigeant d’améliorer le tachygraphe intelligent en ajoutant une fonctionnalité d’enregistrement automatique à chaque franchissement d’une frontière. Le Parlement européen a ajouté que les tachygraphes intelligents améliorés devraient également permettre la localisation d’un véhicule pendant ses activités de chargement et de déchargement. Tous les nouveaux véhicules immatriculés pour la première fois deux ans après la date d’entrée en vigueur du règlement modificatif devraient être équipés de tels tachygraphes intelligents. Le Parlement européen a également proposé une approche échelonnée pour ce qui est de la mise à niveau de tous les véhicules de transport international avec la version améliorée du tachygraphe intelligent au plus tard trois, quatre et cinq ans après l’entrée en vigueur du règlement modificatif.

La Commission peut appuyer ces propositions, qui visent à faciliter une application judicieuse du règlement. Les dates de mise à niveau sont également réalisables, compte tenu du nombre de véhicules et de la capacité des constructeurs à produire des tachygraphes intelligents et des ateliers à les installer et à les mettre à niveau. Ce point a été confirmé par la récente étude de la Commission sur les mesures propices à la mise en œuvre des tachygraphes intelligents[[2]](#footnote-2), qui évaluait les coûts de mise en conformité et de faisabilité des activités de mise à niveau.

*Extension de la période de présentation des données enregistrées par le tachygraphe aux contrôles routiers (amendements 420 à 422)*

Le Parlement européen a proposé que les conducteurs présentent aux contrôles routiers les feuilles d’enregistrement du tachygraphe de la journée en cours et celles qu’il a utilisées au cours des 56 jours précédents. La règle actuelle exige les feuilles d’enregistrement de la journée en cours et celles utilisées au cours des 28 jours précédents. L’approche générale du Conseil inclut la même exigence. La Commission peut accepter cette extension, mais souhaite rappeler que, dans la situation actuelle où les capacités d’application sont limitées dans les États membres, la vérification de feuilles d’enregistrement concernant de longues périodes peut être effectuée plus facilement et plus efficacement lors des contrôles dans les locaux de l’entreprise.

1. Temps de repos hebdomadaire réduit plus la compensation découlant des deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs. [↑](#footnote-ref-1)
2. https://publications.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/3012c99b-49c6-11e8-be1d-01aa75ed71a1. [↑](#footnote-ref-2)