



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 14.12.2004
COM(2004) 817 final

2001/0241 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

en application de l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa du traité CE

concernant la

**position commune du Conseil relative à l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route
et modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

en application de l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa du traité CE

concernant la

position commune du Conseil relative à l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

1- HISTORIQUE

Date de transmission de la proposition au PE et au Conseil (document COM(2001) 573 final – C5–0485/2001 - 2001/0241(COD):	12 octobre 2001
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	29 mai 2002
Date de l'avis du Parlement européen, première lecture:	14 janvier 2003
Date de transmission du texte de la proposition modifiée COM(2003)0490 – C5-0394/2003):	11 août 2003
Date d'adoption de la position commune:	11 juin 2004

2- OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

Le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 31 décembre 1985¹ fixe des règles relatives aux temps de conduite, interruptions et périodes de repos des conducteurs des véhicules qui entrent dans le champ d'application du règlement, dans le but d'harmoniser les conditions de concurrence dans le domaine du transport terrestre et d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs. Vu la complexité des règles, les divergences concernant leur interprétation et leur mise en application entre les États membres et les changements considérables qui se sont produits dans le secteur du transport routier au cours des 15 dernières années, la Commission a adopté une proposition concernant un nouveau règlement visant à simplifier, à clarifier et à adapter les règles. Pour ce qui est de la simplification, elle a modifié le régime complexe de compensation accordée en contrepartie de la réduction des périodes de repos journaliers et hebdomadaires et réduit au minimum les nombreuses dispositions particulières édictées pour des secteurs spécifiques. Le texte a été clarifié par l'ajout d'un grand nombre de nouvelles définitions, un comité chargé d'étudier les questions litigieuses doit être créé, tandis que les dispenses et les dérogations ont été actualisées et

¹ JO L 370 du 31.12.1985, p.1

davantage ciblées pour tenir compte de la part croissante du secteur privé dans l'offre de services publics et pour limiter les abus. Le principe d'extraterritorialité des sanctions, de présomption de responsabilité de l'employeur et de coresponsabilité de l'ensemble des opérateurs de la chaîne de transport a été introduit en vue d'améliorer le respect des règles.

La Commission a également proposé de définir les règles en s'appuyant sur le concept de semaine 'flexible' plutôt que sur celui de semaine calendaire. Cependant, l'adoption ultérieure de la directive sectorielle 2002/15/CE², sur le temps de travail, qui repose sur l'idée de la semaine calendaire, a mis à jour la nécessité d'une approche cohérente. La Commission a tenu compte de l'avis du Parlement concernant la proposition, ce dernier prônant un retour à la méthode reposant sur la semaine calendaire et sur la souplesse d'une grande partie des dispositions actuelles du règlement. La proposition modifiée de la Commission reprend la majorité des amendements du Parlement, réintroduisant ainsi une certaine souplesse, notamment des mesures de compensation limitées en ce qui concerne le repos hebdomadaire, tout en s'efforçant de maintenir un équilibre entre cette souplesse et l'applicabilité des règles. Pour faciliter les débats au sein du Conseil, la proposition modifiée prend également en considération plusieurs points importants sur lesquels les discussions au sein du Conseil ont abouti à un consensus, comme la mise à jour des dispositions sur le tachygraphe numérique figurant dans le règlement (CEE) n° 3821/85³. Parallèlement, dans le présent règlement et en réponse aux demandes du Parlement, elle prévoit que les agents qui procèdent à des contrôles routiers peuvent demander à voir les feuilles d'enregistrement remontant à 15 jours avant la date du contrôle au lieu de 8, ce qui donne une plus grande latitude pour faire respecter les règles sur la route.

3- REMARQUES SUR LA POSITION COMMUNE

Le Conseil a introduit quelques changements d'ordre général dans la proposition de la Commission, qui peuvent être acceptés car ils visent à garantir l'accomplissement des objectifs fixés.

Le premier changement consiste en l'ajout d'un article qui retarde la date d'introduction du tachygraphe numérique au 5 août 2005. Le Conseil a estimé que ce report apporterait une sécurité juridique, car aucun véhicule ne pourra être équipé de ce type de tachygraphe à la date légale fixée actuellement au 5 août 2004. La Commission pourrait accepter cette disposition, mais, pour garantir une sécurité juridique totale, il faudrait que le texte précise que la date du 5 août 2005 remplace celle du 5 août 2004 à compter de cette dernière.

Ensuite, la position commune établit un compromis sur un ensemble de mesures relatives au repos quotidien et hebdomadaire. Par rapport au règlement en vigueur, ce texte prévoit une disposition plus restrictive en matière de repos journalier fractionné, à savoir 3 heures plus 9 heures, conjointement à la suppression des dispositions en matière de compensation en cas de réduction du repos journalier de 11 heures à 9 heures à trois reprises entre deux périodes quelconques de repos hebdomadaires. S'agissant du repos hebdomadaire, les dispositions actuelles en matière de compensation applicables à la fin d'une période de trois semaines sont maintenues, mais sont assorties de la possibilité d'un allongement de la période sur laquelle des contrôles routiers peuvent porter (jusqu'à 15 jours avant la date du contrôle jusqu'au

² JO L 80 du 23.3.2002, p.35

³ JO L 370 du 31.12.1985, p.8

1.1.2008 et jusqu'à 28 jours avant ledit contrôle après cette date). Qui plus est, après chaque période de deux semaines consécutives, un conducteur doit prendre un repos hebdomadaire normal d'au moins 45 heures. La position commune comporte en outre un tableau plus détaillé des interruptions.

La Commission loue la simplicité de la nouvelle disposition relative au repos journalier fractionné, mais estime que la disposition relative à une diminution du repos journalier constitue un recul sur le plan de la sécurité routière et des conditions de travail. Si elle admet le maintien de la période de repos prolongée en vue de compenser une diminution du repos hebdomadaire, elle considère que la nouvelle disposition relative à l'obligation de prendre un repos hebdomadaire normal minimum sur une période de deux semaines constitue un progrès, et que la possibilité de remonter jusqu'à 28 jours avant la date du contrôle lors de la vérification des registres sur la route est un point positif pour le personnel chargé de faire appliquer les règles.

Troisièmement, la position commune reprend pour l'essentiel l'article 9 sur les infractions et les sanctions de la proposition liée sur l'application de la législation sociale en matière de transport routier sur laquelle le Conseil «Transport» est parvenu à un accord politique le 11 juin 2004, bien que la Commission regrette que la liste des infractions graves fréquentes ait été omise. Ces dispositions auront par conséquent un effet direct.

Enfin, alors que la liste des dérogations nationales a été légèrement étendue, la majorité des dispenses générales et des dérogations nationales prévues dans la position commune sont dans l'ensemble plus restrictives que celles énoncées dans le règlement (CEE) n° 3820/85.

La Commission a accepté intégralement ou partiellement quarante-sept des soixante-neuf amendements proposés par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil a intégré dans sa position commune trente-quatre amendements parmi ces quarante-sept, soit tels quels, soit en substance.

4- OBSERVATIONS DÉTAILLÉES DE LA COMMISSION

4.1 Amendements acceptés par la Commission et repris intégralement ou en partie dans la position commune

Les références ci-dessous renvoient aux considérants et aux articles de la position commune.

Amendements 1, 33, 37, 44. La position commune revient à la méthode de calcul basée sur la semaine calendaire.

Amendements 2-5, 7, 12 (en partie), 18 (en partie), 25-27, 30, 41, 43, 51(en partie), 52, 53, 62, 64(en partie), 65 et 66. Tous ces amendements apportent des clarifications utiles et sont pris en considération dans la position commune.

Amendements 17 et 54. L'ajout d'une dispense générale pour les véhicules historiques utilisés à des fins non commerciales semble logique et est reprise dans la position commune. De la même manière, les services postaux locaux pourront continuer à être exclus, au motif que la conduite n'est pas leur principale activité.

Amendements 21, 34, 47 et 107(en partie). Ces amendements introduisent une plus grande souplesse pour les entreprises.

Amendements 31, 32, 45. Ces amendements font partie du compromis concernant le repos journalier et le repos hebdomadaire.

Amendement 48. Cet amendement introduit un principe de responsabilité partagée de tous les intervenants de la chaîne du transport. L'article 10, paragraphe 4, de 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.

4.2 Amendements acceptés par la Commission mais non repris dans la position commune

Amendements 14 -16. Ces amendements ont pour objet d'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. Alors que la Commission a estimé que les deux amendements étaient bien fondés, l'élargissement du champ aux services de livraison a été peu soutenu au sein du Conseil, tandis que la question de la définition du champ du règlement par rapport à l'AETR est traitée de manière différente dans la position commune.

Amendements 28 et 29. Ces amendements clarifient la définition de «conducteur» et ajoutent une définition du temps de conduite. En ce qui concerne le terme «conducteur», le Conseil a préféré la définition originale de la Commission, plus large, et a estimé qu'une définition du «temps de conduite» était controversée et superflue. La position commune reprend la proposition initiale de la Commission.

Amendement 78 (en partie). L'amendement réintroduit 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. La Commission a accepté la réintroduction de ces deux types de repos hebdomadaires réduits avec une compensation rapide dans ces cas. Dans le cadre du compromis relatif au repos hebdomadaire, la position commune revient au règlement (CEE) n° 3820/85 en ce qui concerne les mesures de compensation, tout en écartant les deux types de repos hebdomadaires réduits.

Amendement 42 (en partie). L'amendement réintroduit le repos journalier fractionné, auquel la Commission a souscrit pour donner une plus grande liberté d'action aux entreprises. La position commune inclut également le repos journalier fractionné, mais pas dans le contexte prévu par cet amendement.

Amendements 9-11, 60, 63 et 70. Ces amendements ont pour objet d'introduire des mesures d'application de ce règlement. La Commission les a pris en compte lorsqu'elle a formulé sa proposition sur la mise en application⁴ et également [en ce qui concerne les amendements 9 et 70, point a)] sa proposition de modification du règlement (CEE) n° 3821/85 pour faire en sorte que les contrôles sur route puissent remonter aux 15 jours précédents. La position commune respecte plus rigoureusement l'objectif de ces deux derniers amendements en prévoyant des contrôles remontant jusqu'aux 28 jours précédents à compter du 1.1.2008.

⁴ JO L 111 du 17.4.2004, p. 75

4.3 Amendements rejetés par la Commission mais intégrés dans la position commune

Amendement 20. L'amendement reprend les dispenses générales plus larges prévues pour des véhicules spéciaux utilisés à des fins médicales et est repris dans la position commune.

Amendements 23, 24 et 58. Les deux premiers réintroduisent 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. L'amendement 58 réintroduit la dispense pour les véhicules servant au transport de déchets d'animaux ou de carcasses, sous forme de dérogation nationale. La position commune les entérine toutes comme des dérogations nationales facultatives [Article 13, paragraphe 1, points l), h) et n)], tout en conservant la liste réduite de véhicules utilisés pour des services publics établie par la Commission.

Amendement 49. Cet amendement remplace 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. La position commune a repris en substance ces deux obligations à l'article 19 bis.

4.4 Amendements rejetés par la Commission et non repris dans la position commune

Amendement 6. Il prévoit 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.

Amendement 8 Cet amendement vise à introduire un délai pour équiper tous les véhicules en service d'un tachygraphe numérique. Quoiqu'il en soit, tous ces véhicules ne sont pas aptes à être dotés d'un tachygraphe numérique en raison de leur conception.

Amendement 13. Cet amendement a pour objet d'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). La position commune ne reprend pas cet amendement tel quel, mais sur le principe, dans son article 6, paragraphe 2, qui précise que la durée maximale de travail ne peut être dépassée.

Amendement 19. Il introduit une dispense générale pour les véhicules utilisés à des fins humanitaires.

Amendement 22. Il exclut du champ du règlement les véhicules d'un poids maximal autorisé de 3,5 tonnes utilisés à des fins non commerciales. Cependant, tous les véhicules d'un poids total ne dépassant pas 3,5 tonnes sont déjà exclus du champ d'application.

Amendement 35. Il réintroduit l'intégralité de l'article 5 du règlement (CEE) n° 3820/85 concernant l'âge minimal des conducteurs de véhicules de transport de marchandises ou de passagers de grande capacité. Ces dispositions ont toutefois déjà été introduites dans l'article 5 de la directive 2003/59/CE⁵.

⁵ JO L 226 du 10.9.2003, p.4

Amendement 39. Il limite 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».

Amendement 83. Il vise à 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.

Amendements 55-57, 59. Ces amendements ont pour objet d'appliquer de nouveau les dérogations nationales à certains groupes de véhicules qui sont supprimés dans la proposition de la Commission. La position commune ne les reprend pas.

Amendements 67 et 69. Ils introduisent des dispositions légales, qui vont à l'encontre des règles en matière de comitologie.

Amendement 68. Cet amendement invite la Commission à soumettre une proposition en vue d'harmoniser l'interprétation de ces règles. Une manière commune d'aborder ces dispositions pourra être définie par le biais du nouveau comité.

5- CONCLUSION

La Commission estime que la position commune adoptée à l'unanimité le 9.12.2004 ne porte pas atteinte aux objectifs ni à l'esprit de sa proposition et peut donc la soutenir.