

Questions et réponses sur la mise en œuvre du train de mesures sur la mobilité 1

Le train de mesures sur la mobilité 1 est entré en vigueur et les dispositions sociales relatives aux durées de conduite et aux conditions de repos des conducteurs s'appliquent depuis le 20 août 2020. La priorité de la Commission européenne est désormais d'assurer une compréhension commune et une mise en œuvre cohérente des nouvelles dispositions. C'est pourquoi la Commission a préparé une première série de questions-réponses, afin de répondre aux interrogations les plus pressantes du secteur concerné sur la mise en œuvre des mesures. Cette liste sera progressivement complétée, si nécessaire, par d'autres questions et réponses portant sur d'autres dispositions du train de mesures sur la mobilité 1. Elle doit servir de guide aux conducteurs, aux transporteurs routiers et aux autorités, afin que les règles soient appliquées et contrôlées de manière harmonisée dans l'ensemble de l'UE.

AVERTISSEMENT: Cette série de questions et de réponses a été préparée par les services de la Commission et n'engage pas la Commission européenne. Seule la Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour interpréter avec autorité le droit de l'Union. À cet égard, il convient de noter que l'article 8, paragraphe 8, et l'article 8, paragraphe 8 bis, du règlement (CE) n° 561/2006, abordés dans les questions 1 à 6, font actuellement l'objet d'un recours en annulation devant la Cour de justice. Les exemples sont donnés à titre d'illustration et la liste d'exemples concrets sera étoffée.

I. Retour d'un conducteur

[1. Comment l'obligation de retour d'un conducteur à son «lieu de résidence» doit-elle être comprise et appliquée? Quels sont les droits et obligations respectifs de l'employeur et du conducteur?]

Article 8, paragraphe 8 bis

L'objectif de la mesure est d'améliorer les conditions de travail des conducteurs dans le transport routier, en évitant qu'ils passent des périodes excessivement longues sur la route.

Il incombe à l'entreprise de transport d'organiser le travail des conducteurs de manière à ce qu'ils puissent retourner à leur domicile («lieu de résidence») au cours de chaque période de trois ou quatre semaines consécutives (selon que le conducteur a bénéficié ou non de deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs).

L'article 8, paragraphe 8 bis, du règlement mentionne deux lieux de retour possibles qui doivent être proposés et organisés par l'employeur: soit le centre opérationnel de l'employeur auquel le conducteur est habituellement rattaché, dans l'État membre où l'employeur est établi, soit le lieu de résidence du conducteur, lorsque celui-ci diffère du lieu d'établissement de l'employeur.

Comme l'indique le considérant 14 du règlement, les conducteurs sont libres de choisir où passer leur temps de repos. Il appartient donc au conducteur de choisir parmi les deux options proposées par l'employeur. Cela signifie que l'employeur ne peut pas obliger le conducteur à choisir l'établissement de l'employeur comme lieu de retour.

Si le conducteur n'exprime pas de choix entre ces deux possibilités, l'employeur peut choisir entre les deux, en fonction de ce qui est considéré comme plus pratique. Dans ce contexte, l'employeur doit prouver qu'il a envoyé au conducteur une invitation (par exemple, un courrier électronique) à choisir entre son lieu de résidence ou le centre opérationnel de l'entreprise et que le conducteur n'y a pas donné suite.

Il importe peu de savoir où le conducteur passe finalement son repos. À cet égard, le règlement ne prescrit aucun lieu particulier et il ne peut y avoir d'infraction au droit de l'Union à ce titre. Cela étant dit, l'employeur doit offrir les possibilités de retour prévues par le règlement. La règle établit une obligation d'organisation, combinée à l'obligation de tenir les registres correspondants pour les contrôles effectués par les autorités compétentes.

Le conducteur peut choisir son lieu de repos, mais n'a pas la possibilité de libérer l'employeur de son obligation d'organiser le travail de façon à permettre le retour régulier au «lieu de résidence». Cette obligation de l'entreprise de transport demeure, quelle que soit la déclaration du conducteur et ce qu'il décide de faire par la suite.

En résumé, l'employeur est tenu d'offrir au conducteur, par une organisation appropriée du travail, la possibilité de retourner soit à son lieu de résidence, soit au centre opérationnel de l'employeur auquel le conducteur en question est habituellement rattaché. Cette organisation doit être activement mise en œuvre, sans que le conducteur en fasse la demande. En ce qui concerne le lieu de repos réel, c'est au conducteur d'en décider. Le règlement n'exige pas de l'employeur ni du conducteur qu'il conserve des éléments de preuve particuliers.

Par exemple, un conducteur polonais résidant en Slovaquie et employé par une société établie en Pologne effectue des opérations de transport entre la France et l'Espagne. L'employeur doit offrir à ce conducteur le choix entre retourner régulièrement sur son lieu de résidence (en Slovaquie) ou au centre opérationnel de l'entreprise (en Pologne), et organiser le travail en conséquence. Le conducteur peut toutefois informer l'employeur de sa décision de profiter d'une pause pour se rendre dans un autre lieu, par exemple dans le sud de l'Italie pour des vacances. Après ce repos, le conducteur ira directement de son lieu de repos en Italie à celui où il reprendra son travail (en Espagne ou en France).

[2. Comment l'entreprise de transport doit-elle prouver qu'elle a organisé le travail de manière à ce que le conducteur ait la possibilité de retourner soit sur son lieu de résidence, soit au centre opérationnel de l'entreprise?]

Article 8, paragraphe 8 bis

Les entreprises de transport utilisent les enregistrements des tachygraphes, les registres de service des conducteurs ou d'autres documents pour prouver le respect de l'obligation d'organiser le retour du conducteur [considérant 14 du règlement (CE) n° 561/2006]. D'autres documents peuvent être fournis pour prouver que l'employeur a réellement offert au conducteur la possibilité de retourner soit sur son lieu de résidence, soit au centre opérationnel de

l'entreprise. Il peut s'agir, par exemple, de billets ou de toute autre preuve d'autres modalités de voyage (par exemple, la preuve qu'un conducteur a pu rentrer chez lui à bord d'un minibus fourni par son employeur).

Les preuves doivent être conservées dans les locaux de l'entreprise et présentées si les autorités de contrôle de l'État membre d'établissement de l'employeur ou les autorités de contrôle de tout autre État membre le demandent. Le conducteur n'est pas tenu de détenir ces preuves, ni de prouver où il a passé un repos hebdomadaire normal ou une pause plus longue. Après avoir effectué un contrôle routier, les autorités peuvent, par exemple, décider de demander des informations supplémentaires sur l'activité d'un conducteur aux autorités de l'État membre dans lequel l'entreprise de transport routier est établie. Le règlement (CE) n° 561/2006 et la directive 2006/22/CE prévoient que les États membres se prêtent mutuellement assistance dans l'application du règlement et dans le contrôle du respect de ses dispositions.

L'employeur a l'obligation de permettre le retour régulier d'un conducteur d'un point de vue organisationnel, et l'obligation de tenir les registres correspondants afin que ceux-ci puissent être contrôlés par les autorités compétentes. Par conséquent, une déclaration signée par un conducteur (par exemple, dans le cadre d'un contrat de travail) indiquant qu'il renonce à l'avance à son droit de choisir un «lieu de résidence» de retour (c.-à.d. avant d'avoir reçu une offre de l'employeur) ne saurait exonérer l'employeur de l'obligation d'offrir une possibilité réelle de retour, ni de l'obligation d'organiser le travail en conséquence.

[3. Qui doit prendre en charge les frais de déplacement d'un conducteur rentrant soit au centre opérationnel de l'entreprise, soit sur son lieu de résidence?]

Article 8, paragraphe 8 bis

Si un conducteur termine sa période de travail dans l'un des deux lieux de son choix pour le retour ou à proximité de l'un de ces lieux, l'employeur n'a pas de frais de voyage supplémentaires à sa charge.

Si la période de travail précédant le retour vers l'un des deux lieux prend fin dans un lieu éloigné du lieu de retour choisi, l'obligation de l'employeur d'organiser le retour du conducteur comprend la prise en charge des frais de voyage.

Lorsqu'un conducteur décide de ne pas bénéficier de l'offre de l'employeur pour retourner à son lieu de résidence ou au centre opérationnel de l'employeur et de passer son temps de repos dans un autre lieu, les éventuels frais de voyage à destination et en provenance de ce lieu devront être pris en charge par le conducteur.

Les mêmes principes s'appliquent aux conducteurs ayant un lieu de résidence dans un pays non membre de l'UE et employés par une entreprise établie dans l'UE.

[4. La disposition est-elle applicable aux conducteurs indépendants? Comment un conducteur indépendant peut-il prouver qu'il a satisfait à l'obligation de retour sur son lieu de résidence ou au centre opérationnel de l'entreprise?]

Article 8, paragraphe 8 bis

L'article 8, paragraphe 8 bis, s'applique uniquement aux conducteurs salariés.

Le règlement (CE) n° 561/2006 ne définit pas ce qui constitue une relation de travail. Toutefois, en l'absence d'un renvoi au droit national, cette notion doit être comprise comme ayant une signification autonome fondée sur des éléments objectifs.

Pour son interprétation, on peut s'inspirer de la jurisprudence relative à des situations similaires (voir les affaires C-658/18, points 88 et suivants; C-147/17, points 41 et suivants; C-316/13, points 27 et suivants). Ainsi, la détermination de l'existence d'une relation de travail devrait être guidée par les faits relatifs à l'exécution effective du travail, et non par la description qu'en font les parties. Selon la Cour, le fait qu'une personne soit salariée ou non doit être déterminé en fonction de critères objectifs qui distinguent la relation de travail en fonction des droits et obligations des personnes concernées. La caractéristique essentielle d'une relation de travail est qu'une personne accomplit, pendant un certain temps, en faveur d'une autre et sous la direction de celle-ci, des prestations en contrepartie desquelles elle perçoit une rémunération.

De même, même si la définition du «conducteur indépendant» figurant dans la directive 2002/15/CE n'est pas applicable en tant que telle dans le cadre du règlement (CE) n° 561/2006, il peut également être tenu compte de cette définition. Une activité exercée en tant que «conducteur indépendant» au sens de cette définition ne devrait pas être considérée comme donnant lieu à une relation de travail aux fins de l'article 8, paragraphe 8 bis, du règlement (CE) n° 561/2006.

Les travailleurs véritablement non-salariés ne relèvent pas du champ d'application de l'article 8, paragraphe 8 bis. Toutefois, une personne qui est simplement déclarée non salariée mais dont la situation remplit les conditions caractérisant une relation de travail avec une autre personne (physique ou morale) doit au contraire être considérée comme un travailleur salarié au sens de l'article 8, paragraphe 8 bis. Dans ce cas, elle est donc couverte par cette disposition.

II. Interdiction de prendre un temps de repos hebdomadaire normal dans la cabine du véhicule

[5. Qu'est-ce qu'un lieu d'hébergement adapté aussi bien aux femmes qu'aux hommes pour les temps de repos hebdomadaires normaux?]

Article 8, paragraphe 8

La législation précise que les temps de repos hebdomadaires normaux d'au moins 45 heures doivent être pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien aux femmes qu'aux hommes et doté d'installations sanitaires et de couchage adéquates. Ces temps de repos ne peuvent pas être pris dans la cabine du véhicule.

Il n'existe ni définition ni liste de critères pour définir la notion d'hébergement approprié dans la législation et il est important de laisser une certaine souplesse quant au type d'hébergement que les conducteurs peuvent utiliser.

Toutefois, l'article 8, paragraphe 8, exige clairement que l'hébergement offre un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats. Les installations devraient garantir à chaque personne une protection de la vie privée suffisante.

Plusieurs types d'hébergements peuvent remplir ces critères, par exemple un hôtel, un appartement de location ou un logement privé.

[6. Quels éléments de preuve un conducteur doit-il présenter à un contrôleur pour prouver qu'il n'a pas passé son temps de repos hebdomadaire normal dans son camion, mais dans un lieu d'hébergement approprié?]

Article 8, paragraphe 8

L'article 34, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 165/2014 précise que les États membres n'imposent pas aux conducteurs l'obligation de présenter des formulaires attestant de leurs activités en dehors du véhicule. Cette disposition s'applique également au repos hebdomadaire normal en dehors du véhicule. Par conséquent, les autorités de contrôle ne peuvent pas exiger des conducteurs qu'ils fournissent des documents prouvant qu'ils n'ont pas passé leur temps de repos hebdomadaire normal précédant le contrôle routier dans le véhicule.

Les conducteurs ou les employeurs ne peuvent recevoir une amende pour non-respect de l'interdiction de prendre le temps de repos hebdomadaire normal (ou le repos de plus de 45 heures pris en compensation) dans le véhicule que s'ils sont contrôlés en train de passer leur repos hebdomadaire normal à l'intérieur du véhicule.

III. Règle concernant le transport par ferry

[7. Un conducteur accompagnant un véhicule transporté par ferry ou train, pour un trajet d'au moins 8 heures, et ayant accès à une cabine couchette, doit-il prendre l'autre partie de son temps de repos hebdomadaire normal dans un lieu d'hébergement approprié, ou est-il autorisé à passer cette partie du repos hebdomadaire normal dans le véhicule?]

Article 9

Conformément à l'article 8, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 561/2006, les temps de repos hebdomadaire normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures pris en compensation de temps de repos hebdomadaires antérieurs réduits ne doivent pas être pris dans un véhicule. Ils doivent être pris dans un lieu d'hébergement approprié, tel que défini dans le règlement.

L'article 9, paragraphe 1, du règlement traite de la situation dans laquelle un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry ou train et prévoit, dans ce contexte, certaines dérogations. Tout en se référant à l'article 8 dans son ensemble, il ne permet pas de déroger à l'interdiction établie à l'article 8, paragraphe 8, de prendre certains types de repos dans le véhicule. En revanche, il découle du libellé de l'article que les dérogations qui y sont autorisées ne peuvent concerner que la possibilité d'«interrompre» certains temps de repos, c'est-à-dire un temps de repos journalier normal, un temps de repos hebdomadaire réduit ou un repos hebdomadaire normal. Il ne déroge donc qu'à la disposition selon laquelle le «repos» constitue «toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps».

En conséquence, le conducteur ne peut pas, avant d'embarquer et/ou après avoir débarqué du ferry/train, passer une partie de son temps de repos hebdomadaire normal dans le véhicule.

IV. Réduction des temps de repos hebdomadaires

[8. Lorsqu'un conducteur a pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutivement, les deux périodes de compensation peuvent-elles être rattachées séparément à d'autres périodes de repos d'au moins neuf heures et effectuées pendant l'opération de transport international?]

Article 8, paragraphe 6 ter

Toute dérogation aux règles générales doit être interprétée et appliquée strictement, afin de ne pas compromettre les objectifs de la réglementation. Comme indiqué au considérant 8 du règlement (UE) 2020/1054 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, l'intention du législateur est de permettre aux conducteurs effectuant un voyage international de longue distance de regagner leur lieu de résidence pour le repos hebdomadaire normal et d'être indemnisés pour les temps de repos hebdomadaire réduits antérieurs.

L'article 8, paragraphe 6 ter, du règlement précise clairement que le repos hebdomadaire normal pris après deux repos hebdomadaires réduits doit être précédé du repos pris en compensation des deux repos hebdomadaires réduits consécutifs et non de toute autre activité telle que la conduite ou d'autres travaux. Ainsi, les deux compensations doivent être prises en bloc et rattachées au repos hebdomadaire normal obligatoire à la suite des deux repos hebdomadaires réduits consécutifs.

V. Dépassement exceptionnel du temps de conduite

[9. Quelles sont les circonstances exceptionnelles dans lesquelles le conducteur peut dépasser la durée de conduite journalière et hebdomadaire? Comment contrôler ces circonstances exceptionnelles?]

Article 12, paragraphes 2 et 3

Le dépassement des durées de conduite journalières et/ou hebdomadaires est autorisé exclusivement pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié et dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, des véhicules ou du chargement, ou dans des circonstances exceptionnelles, lorsqu'un conducteur doit atteindre son lieu de résidence ou le centre opérationnel de l'employeur pour prendre un temps de repos hebdomadaire ou un temps de repos hebdomadaire normal. Ces deux nouvelles dérogations peuvent être utilisées lorsque, en raison de circonstances imprévues indépendantes de la volonté du conducteur ou de l'exploitant (conditions météorologiques, embouteillages, retards aux points de chargement/déchargement, etc.), un conducteur n'est pas en mesure d'atteindre l'un des lieux indiqués ci-dessus pour un repos hebdomadaire sans enfreindre les règles en matière de repos journalier ou hebdomadaire.

Par exemple, si un conducteur d'un pays périphérique effectuant un long trajet international n'est pas en mesure d'atteindre son lieu de résidence en raison de circonstances imprévues l'ayant retardé, il n'aura pas besoin, en vertu de cette disposition, de passer 45 heures de repos hebdomadaire normal dans un autre lieu non éloigné de son lieu de résidence.

Comme indiqué au nouveau paragraphe 4 de l'article 12 du règlement, le conducteur est tenu d'indiquer manuellement sur la feuille d'enregistrement ou la grille de service la raison de la dérogation aux limites de temps de conduite. Cette déclaration rend le conducteur responsable des informations insérées.

L'allongement des temps de conduite dans les circonstances exceptionnelles mentionnées ci-dessus ne doit pas entraîner une diminution du temps de repos à la suite de cette prolongation. Comme indiqué au nouveau paragraphe 5 de l'article 12 du règlement, toute période de prolongation au titre de cet article doit être compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avec toute période de repos, avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine au cours de laquelle la dérogation a été appliquée.

[10. Un conducteur dépassant la durée de conduite journalière et hebdomadaire en raison de circonstances exceptionnelles peut-il également dépasser la durée maximale de conduite bimensuelle de 90 heures?]

Article 12, paragraphes 2 et 3

La possibilité donnée aux conducteurs de dépasser les durées de conduite journalière et/ou hebdomadaire dans des circonstances exceptionnelles pour atteindre leur lieu de résidence ou le centre opérationnel de l'employeur afin de prendre un temps de repos hebdomadaire ou un temps de repos hebdomadaire normal ne leur permet pas de déroger au temps de conduite maximal de 90 heures fixé pour deux semaines à l'article 6, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006.

Le nouveau paragraphe 2 de l'article 12 du règlement énumère clairement les dispositions auxquelles le conducteur peut déroger, à savoir l'article 6, paragraphes 1 et 2, sur les durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et l'article 8, paragraphe 2, sur l'obligation pour le conducteur d'avoir pris un nouveau temps de repos journalier au cours de chaque période de 24 heures après la fin du repos journalier ou hebdomadaire précédent. Dans tous les cas, le conducteur doit respecter la limite maximale de 90 heures de conduite sur deux semaines.

Par exemple, un conducteur qui a conduit 56 heures au cours d'une semaine donnée (semaine 1) peut conduire deux heures supplémentaires après avoir pris une pause de 30 minutes pour atteindre son domicile afin de prendre un repos hebdomadaire normal. Au cours de la semaine suivante (semaine 2), le conducteur devra veiller à ne pas conduire plus de 32 heures. Cette prolongation de deux heures devra être compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine 1.

VI. Conduite en équipage

[11. Un conducteur faisant partie d'un équipage est-il tenu de prendre une pause de 45 minutes dans le véhicule en mouvement? La pause peut-elle durer plus de 45 minutes?]

Article 7

Un conducteur faisant partie d'un équipage n'est pas tenu de prendre une pause de 45 minutes dans le véhicule en mouvement, assis à côté du conducteur qui conduit effectivement un véhicule. Il appartient au conducteur de choisir s'il souhaite ou non prendre sa pause dans le véhicule en mouvement ou en dehors du véhicule.

La pause peut certainement être supérieure à 45 minutes si elle est prise à l'extérieur du véhicule. La pause prise dans un véhicule en mouvement doit être une pause de 45 minutes prise en bloc, comme le prévoit le nouveau paragraphe 3 de l'article 7 du règlement (CE) n° 561/2006. Le temps restant passé dans le véhicule assis à côté du conducteur conduisant effectivement le véhicule doit être enregistré comme période de disponibilité, comme précisé à l'article 3, point b), troisième alinéa, de la directive 2002/15/CE.

VII. Passage aux frontières

[12. Quand l'obligation d'enregistrement manuel du franchissement des frontières commence-t-elle à s'appliquer?]

Article 34, paragraphe 6, point f), et article 34, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 165/2014

L'article 34, paragraphe 6, point f), et l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014 prévoient que le conducteur enregistre manuellement le symbole du pays dans lequel il entre après avoir franchi la frontière d'un État membre. Cette obligation s'applique à partir du 20 août 2020 pour les véhicules équipés d'un tachygraphe analogique et du 2 février 2022 pour les véhicules équipés d'un tachygraphe numérique.

Le conducteur doit s'arrêter au point d'arrêt le plus proche possible à la frontière ou après celle-ci. Lorsque le franchissement de la frontière d'un État membre a lieu à bord d'un ferry ou d'un train, le conducteur doit introduire le symbole du pays au port ou à la gare d'arrivée.

Il est également important de noter que, depuis le 20 août 2020, les conducteurs de véhicules équipés d'un tachygraphe analogique sont tenus d'enregistrer le symbole des pays dans lesquels la période de travail journalière a été commencée et achevée, comme c'était déjà le cas pour les véhicules équipés d'un tachygraphe numérique.