Transport routier, aménagement du temps de travail: travailleurs mobiles et conducteurs indépendants

1998/0319(COD) - 03/08/2009 - Document de suivi

Le present document de travail accompagne le rapport de la Commission sur la mise en œuvre, dans les États membres, de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Si la plupart des États membres ont soumis des informations importantes sur la mise en œuvre de la directive, des informations substantielles sur les effets actuels de la directive ont fait défaut. Ceci est sans doute dû au fait que la directive n'est pleinement entrée en vigueur qu'en mars 2005 et **qu'une bonne partie des États membres ont transposé la directive après ce terme**.

Dans de nombreux cas, les conclusions établies par les États membres sur les effets de la directive se réduisaient à des attentes plutôt qu'à des faits. Tandis que certains États membres, comme la Grèce, estimait que la directive contribuait à améliorer la situation, d'autres comme l'Allemagne, estimait que son impact s'avérait insuffisant notamment par comparaison aurèglement (CE) n° 561/2006 sur les durées de conduite et temps de repos.

Certains États membres ont notamment fait des commentaires sur son **champ d'application et sur la nécessité de prendre en compte ou non la question des conducteurs indépendants**. Un seul État membre estimait toutefois que la directive devait être modifiée de sorte que pour le 23 mars 2009, son champ d'application soit étendu aux conducteurs indépendants.

Dans certains États membres encore, les employeurs ont donné leur avis sur la directive en estimant que la directive serait susceptible de conduire à une réduction du nombre d'heures permises, réduisant du coup leur marge.

Pour leur part, certaines organisations de salariés ont indiqué qu'ils n'étaient pas satisfaits de la transposition de la directive en droit national dans la mesure où celle-ci aurait été incomplète. En Espagne notamment, d'importantes dissensions entre le patronat et les syndicats dans ce domaine ont causé de nombreux retards dans la transposition de la directive.

Enfin, les partenaires sociaux des États membres ne se sont pas concentrés sur la problématique du champ d'application de la directive. Le rapport estime toutefois à partir des réponses obtenues que l'inclusion des conducteurs indépendants dans la directive serait plutôt vue comme une mesure favorable dans la mesure où celle-ci serait susceptible de rétablir une concurrence plus juste dans le secteur du transport routier.