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

1998/0319(COD) - 21/11/2014 - Document de suivi

La Commission présente un rapport sur l'application de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (27ème rapport de la Commission sur l'application de la législation sociale dans le domaine des transports par route).

Le rapport couvre la période **2011-2012**. Il est essentiellement fondé sur les rapports nationaux, dont la date limite de dépôt a expiré le 30 septembre 2013. Son objectif est de fournir une vue d'ensemble de la mise en œuvre par les États membres de l'ensemble de cet acte législatif, et de mettre en évidence les principaux défis en matière de respect et d'application des règles en vigueur.

Le rapport contient à la fois des données quantitatives et qualitatives sur les contrôles effectués sur la route et dans les locaux des entreprises, les infractions détectées, ainsi que des informations sur la mise en œuvre de la directive sur le temps de travail dans le transport routier. Il est complété par un document de travail des services de la Commission qui contient des informations complémentaires sur les sanctions, la coopération entre les États membres, des commentaires des autorités d'exécution et des données statistiques détaillées.

État de la transposition de la directive 2002/15/CE : la directive fixe certaines dispositions concernant les temps de travail spécifiques au secteur des transports routiers. Au cours de cette période de rapport, de nombreux États membres ont transmis des informations sur les modifications de leur cadre législatif afin d' inclure les conducteurs indépendants dans son champ d'application; il s'agit de la Bulgarie, du Danemark, de l'Allemagne, de l'Irlande, du Luxembourg, de Malte, de la Pologne, du Portugal, de la Suède et du Royaume-Uni.

Pour ce qui est des conventions collectives, on observe des systèmes divergents dans l'Union européenne. Ces divergences vont de l'absence de conventions collectives (par exemple à Malte) à la conclusion de conventions collectives pouvant prévoir des dérogations à la limite du temps de travail (par exemple en Italie).

La directive 2002/15/CE a été perçue comme un bon ensemble de dispositions qui ont contribué à aborder la définition du temps de travail et ses limites. Toutefois, la Grèce a souligné que certaines dispositions de cette directive chevauchaient celles du règlement (CE) n° 561/2006, ce qui constitue une source de problèmes pour les entreprises et les travailleurs. L'Espagne a recensé des problèmes lors de la mise en œuvre des règles de calcul des périodes de disponibilité des conducteurs. Les mêmes problèmes ont été soulevés par la République tchèque. Il existe une certaine confusion en ce qui concerne l' application de la disposition relative au temps de travail, en particulier lorsque les conducteurs doivent attendre entre deux parcours et que ces temps d'attente sont connus à l'avance.

D'une manière générale, pour faciliter la mise en œuvre pratique de la directive 2002/15/CE, l'Irlande et la Suède ont mis au point et diffusé des lignes directrices pour les opérateurs sur la manière de se conformer aux dispositions de la directive.

Vues des parties prenantes sur la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE : 16 États membres ont confirmé que les parties prenantes avaient été consultées, comme l'exige la directive 2002/15/CE, ce qui

constitue une amélioration par rapport à la période de référence de 2007-2008. En général, les employeurs et les employés se sont accordés à dire que la directive 2002/15/CE avait contribué à la protection de la santé et de la sécurité des conducteurs. En Irlande, les employeurs étaient d'avis que les limitations de temps de travail avaient permis d'améliorer l'attractivité de la profession. Certains partenaires sociaux nationaux ont fait part de leurs préoccupations en ce qui concerne **le manque de cohérence dans la mise en œuvre et l'exécution de la réglementation en vigueur** et avaient exprimé la nécessité de clarifier certains aspects spécifiques, comme la compensation pour le travail de nuit.

Autres conclusions tirées de la mise en œuvre : d'une manière générale, le rapport montre que certaines améliorations relatives au respect et à la mise en œuvre de la législation sur les règles sociales ont été observées. En moyenne, le nombre total de jours ouvrés contrôlés dans l'Union européenne a augmenté de 8,7%, passant de près de 146 millions de jours ouvrés contrôlés à environ 158,6 millions, tandis que le pourcentage minimal de contrôles de 3% est resté inchangé. **Cette augmentation confirme l'engagement général des États membres d'améliorer les contrôles concernant la conformité avec la réglementation sociale dans le transport routier**.

Toutefois, la plupart des États membres n'ont pas atteint l'objectif d'au moins 50% du nombre total des jours ouvrés contrôlés dans les locaux et la grande majorité des contrôles ont eu lieu sur la route. La Commission indique qu'elle suivra l'évolution de la situation dans ce domaine. En l'absence de progrès au cours de la prochaine période de rapport (2013-2014) dans les États membres, la Commission lancera une enquête officielle auprès des États membres qui ne respectent pas l'obligation de contrôle dans les locaux des entreprises.

Infractions : après une croissance significative et constante des infractions signalées au cours des 6 dernières années à l'échelle européenne, qui est liée au relèvement du nombre minimal de jours de travail à contrôler, on observe une inversion de tendance pour la période considérée, caractérisée par une baisse du nombre d'infractions constatées par rapport à la période précédente. Considéré conjointement avec l' augmentation du nombre de jours ouvrés contrôlés, ce changement pourrait être interprété comme traduisant un **respect accru des dispositions de la législation sociale** découlant de pratiques répressives bien établies et d'une meilleure sensibilisation des conducteurs en la matière.

Santé et sécurité des travailleurs : en raison de leur caractère incomplet, les rapports nationaux sur la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE ne permettent pas une analyse approfondie de l'incidence de cet acte législatif sur la santé et la sécurité des conducteurs ou sur la sécurité routière. De nombreux États membres ont inclus les travailleurs indépendants dans le champ d'application de leur cadre législatif, même si cette inclusion est parfois perçue comme étant à l'origine de problèmes d'exécution.

Afin d'évaluer d'autres aspects importants de la mise en œuvre de la réglementation sociale dans le domaine des transports routiers, y compris l'application de la jurisprudence de la Cour de justice de l' Union européenne et la mise en œuvre des exceptions et des sanctions à la lumière de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, la Commission lancera une évaluation globale du fonctionnement de la législation sociale dans le domaine des transports par route.