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

1998/0319(COD) - 18/10/2018

La Commission a présenté un rapport sur la mise en œuvre du règlement (CE) nº561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. Le rapport donne un aperçu de la mise en œuvre de la réglementation sociale de l'UE dans le secteur du transport routier dans les États membres pour la période allant du 1e janvier 2015 au 31 décembre 2016. La directive 2002/15/CE2 («directive sur le temps de travail dans le transport routier») établit les exigences relatives à la durée maximale hebdomadaire du travail, les temps de pause minimaux et le travail de nuit. Elle s'applique aux conducteurs relevant du champ d'application du règlement (CE) nº561/2006 (règlement relatif à la durée de conduite).

Qualité des rapports nationaux

La Commission a noté que seuls quelques États membres ont fourni des données statistiques sur les contrôles effectués et leurs résultats en ce qui concerne les informations relatives à la mise en œuvre de la directive sur le temps de travail dans le transport routier. Aucun rapport n'a été reçu de la Belgique, de la Grèce, de l'Espagne, de la Croatie, de la Lettonie, de la Hongrie et des Pays-Bas. La Commission peut décider d'engager des actions en justice contre les États membres en cas de non-respect de l'obligation de soumettre les informations précisées dans la décision de la Commission établissant un format de compte rendu.

Aspects de la mise en œuvre dans les États membres

Aucun des États membres ayant soumis un rapport n'a fait état d'une quelconque modification de la législation mettant en œuvre la directive 2002/15/CE au cours de la période 2015-2016. D'une manière générale, dans la plupart des États membres, les dernières modifications de la législation nationale étaient liées à l'inclusion des conducteurs indépendants dans le champ d'application de la législation nationale sur le temps de travail dans le secteur du transport routier et avaient déjà été signalées dans le rapport 2013-2014.

Plusieurs États membres ont souligné l'importance des orientations et des conseils donnés au secteur sur la façon de se conformer à la complexité de la réglementation sociale dans le transport routier. Par exemple, la Lituanie a indiqué que des orientations sur les obligations et des instructions sont fournies aux employeurs. De même, les autorités irlandaises adoptent une approche progressive prévoyant une combinaison de services de conseil et d'orientation ainsi que le recours à des instructions formelles avant l'engagement de poursuites. En Suède, pendant les inspections, les autorités s'efforcent d'établir un dialogue avec l'employeur ou le conducteur indépendant afin de s'assurer qu'ils comprennent la réglementation et prennent les mesures nécessaires pour s'y conformer.

Concernant l'interprétation judiciaire par les juridictions nationales, aucun des États membres n'a signalé d'importantes décisions émanant de juridictions nationales relatives à l'interprétation de la directive 2002 /15/CE au cours de la période 2015-2016.

Infractions aux règles relatives au temps de travail

Seuls huit États membres (République tchèque, Irlande, France, Chypre, Luxembourg, Autriche, Pologne et Finlande) ont fourni des données quantitatives sur les infractions constatées, soit un nombre encore inférieur à celui de la période de référence précédente, pour laquelle dix États membres avaient fourni ces informations. Le nombre insuffisant des contributions ne permet pas de tirer des conclusions pertinentes à l'échelle de l'UE. Tous les États membres sont dès lors invités à inclure ces informations dans leurs prochains rapports.

Certains États membres ont informé que, lors de la détection d'une infraction, il était possible dans un premier temps d'ordonner sa rectification dans un délai déterminé. S'il n'est pas remédié au manquement constaté, les autorités de contrôle poursuivent alors la procédure en appliquant les sanctions respectives. Cela consiste à engager une procédure administrative en Autriche et en Slovaquie et /ou à infliger une amende en Estonie et en Finlande.

En dernier lieu, la Commission a noté que seuls quelques États membres ont clairement indiqué que des parties prenantes avaient été consultées dans le cadre du rapport. Elle a rappelé aux États membres que la directive 2002/15/CE leur impose d'inclure les vues des partenaires sociaux dans le cadre de l'élaboration du rapport.