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

1998/0319(COD) - 23/03/2001 - Position du Conseil

La position commune du Conseil, adoptée à la majorité qualifiée a fait l'objet d'importants débats contradictoires au sein des délégations, essentiellement sur la question de l'inclusion ou non des conducteurs indépendants dans le champ d'application du projet de directive. Le compromis obtenu contient les éléments principaux suivants: 1) reprise de 8 des 21 amendements approuvés par le Parlement européen en première lecture (sur les 12 repris dans la proposition modifiée de la Commission). Ceux-ci concernent en particulier: - l'extension du champ d'application de la directive aux travailleurs de l'accord AETR, - la prise en compte du temps de chargement et de la vérification du véhicule dans le temps de travail, - la prévision de dérogations au temps de travail normal et au travail de nuit, à condition que des périodes de repos compensatoires soient prévues par conventions collectives, - l'enregistrement du temps de travail dans des registres durant un an au moins, - le fait que la directive ne peut en aucun cas justifier une régression du droit existant dans les États membres. 2) travailleurs indépendants : au départ, la Commission avait prévu d'inclure automatiquement les routiers indépendants au terme de 3 années d'application de la directive. Vu les divergences de vues importantes au sein des délégations en la matière, la Commission a modifié à nouveau sa proposition pour rapprocher les positions des uns et des autres. Au total, le texte du Conseil prévoit que la Commission se cantonne à proposer au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la directive les conditions dans lesquelles les conducteurs indépendants pourraient être soumis aux règles de la directive, offrant ainsi une garantie minimale d'inclusion à terme de ces conducteurs ("a priori", 6 ans après l'entrée en vigueur de la directive). Par ailleurs, la position commune ne couvre que les seuls travailleurs mobiles exécutant des activités de transport relevant du règlement 3820 /85/CEE (travailleurs employés par une entreprise de transport établie dans un État membre) alors que la proposition de la Commission couvrait tous les travailleurs mobiles (y compris les travailleurs dits "exclus", pris en compte dans la directive 93/104/CEE); 3) définitions de "temps de travail" et de "temps de disponibilité" : alors que la proposition initiale offrait une liste étendue d'activités faisant partie du temps de travail au sens strict, la position commune restreint le nombre d'activités à prendre en considération. S'agissant du "temps d'attente" (identifié par le Conseil comme le "temps de disponibilité"), la proposition modifiée suivant en cela l'avis du Parlement européen, prévoyait que le travailleur mobile connaisse son emploi du temps au minimum un jour à l'avance et au moins avant l'achèvement du déplacement précédent. La position commune permet de considérer comme "temps d'attente" des périodes qui sont connues du travailleur mobile uniquement avant le départ de son voyage ou juste avant le début effectif de la période de travail considérée (ou selon les conditions générales négociées par les partenaires sociaux); 4) travail de nuit : le Conseil modifie enfin la notion de "travail de nuit" telle que définie par la Commission pour la restreindre à une période limitée de 4 heures (au moins) d'arrêt, de minuit à 7 heures du matin. En aucun cas, la durée du travail de nuit ne pourra dépasser 10 heures pour chaque période de 24 heures. Toutefois, des dérogations à ce principe sont possibles.