

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

1998/0319(COD) - 14/04/1999 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Hugh McMAHON (PSE, Ru) sur l'aménagement du temps de travail des transporteurs routiers, le Parlement européen se félicite de la décision de la Commission d'inclure les conducteurs indépendants dans le champ d'application du projet de directive. Il redéfinit les "conducteurs indépendants" comme des dirigeants de société, détenteurs d'une licence professionnelle, habilités à travailler à leur propre compte, propriétaires de leurs véhicules et pouvant fixer librement leurs horaires de travail. Il insiste en précisant que les relations de travail entre chargeurs, commissionnaires de transports et sous-traitants devraient être régies par des contrats obligatoires garantissant la conformité au présent projet de directive (le Parlement fait référence au fait que de plus en plus de sociétés de transport transforment le statut de salarié de leurs conducteurs en statut de sous-traitant pour échapper aux règles en matière d'hygiène et de sécurité). Le champ d'application de la directive est également clarifié : elle devrait s'appliquer à tous les travailleurs mobiles, à l'exception de ceux exécutant des activités de transport de passagers sur des lignes régulières dont la distance ne dépasse pas 50 kilomètres (ceux-ci étant couverts par la directive horizontale : SYN98318). Il prévoit également des dérogations spécifiques pour les travailleurs mobiles exerçant des services d'urgence (ambulanciers, pompiers et personnel de la protection civile). Sont également clarifiées les définitions de temps de travail, de période d'attente et de travail de nuit (limité à 48 journées maximum par an). Pour le Parlement, "la mise à disposition au travail" doit être comptabilisée comme du temps de travail, même pour les conducteurs indépendants, au même titre d'ailleurs que les activités de vérification ou d'assistance des passagers, de chargement/déchargement ainsi que le temps consacré aux formalités administratives (y compris coopération avec les autorités policières, douanières, services d'immigration pour les contrôles requis par la loi). Par ailleurs, le Parlement demande que l'employeur demande par écrit au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le Parlement a voulu donner aux partenaires sociaux le droit de convenir des dérogations concernant la durée maximale du travail hebdomadaire, du travail de nuit et des périodes de repos, à condition que des périodes de repos compensatoires équivalentes soient garanties aux travailleurs. Il supprime en contrepartie, les articles portant sur les dérogations et périodes de référence y associées (39 heures et 35 heures avec des périodes de référence de 9 à 12 mois). Le Parlement souligne que toutes les heures de travail devraient être contrôlées dans tous les cas et pas uniquement pour ceux qui travaillent plus de 48 heures par semaine. Les États membres sont, enfin, tenus d'effectuer des contrôles sur les temps de travail et de conduite équivalant à au moins 2% de l'ensemble des jours de travail dans le secteur concerné. Le Parlement ajoute que le moyen de contrôle le plus important dans ce domaine reste le tachographe.