Aménagement du temps de travail. Codification

2002/0131(COD) - 07/07/2006 - Document de suivi

OBJECTIF : présentation d'un rapport sur la mise en œuvre des dispositions de la directive 2003/88/CE (aménagement du temps de travail pour les travailleurs concernés par le transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier).

CONTENU : l'article 26 de la directive 2003/88/CE dispose qu'au plus tard le 1er août 2005, la Commission doit examiner le fonctionnement des dispositions de ladite directive en ce qui concerne les travailleurs du secteur du transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier, afin de présenter au besoin les modifications appropriées en vue d'assurer une approche cohérente et adaptée dans ce secteur.

Conformément à cette obligation, la Commission a élaboré un questionnaire à l'intention des États membres et des partenaires sociaux. Le présent rapport résume les réponses reçues et présente certaines conclusions relatives à l'adéquation des dispositions de la directive au secteur du **transport urbain**.

Rappel contextuel : la directive 2003/88/CE fixe des règles minimales de sécurité et de santé en matière d'aménagement du temps de travail des travailleurs, applicables aux périodes de repos journalier, aux temps de pause, au repos hebdomadaire, à la durée maximale hebdomadaire de travail, au congé annuel ainsi qu'à certains aspects du travail de nuit, du travail posté et du rythme de travail. Elle s'applique à tous les secteurs d'activités, privés ou publics, sauf si d'autres instruments communautaires contiennent des dispositions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail concernant certaines occupations ou activités professionnelles dont la directive 2002/15/CE qui porte les travailleurs mobiles participant à des activités de transport routier, notamment celles reprises dans le règlement 3820/85/CEE. Ce règlement s'applique aux transports par route, mais exclut les «véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres».

En conséquence, le temps de travail des travailleurs concernés par le transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier, et du personnel mobile dont le parcours ne dépasse pas 50 kilomètres, est régi par la directive 2003/88/CE. Dès lors que le parcours excède 50 kilomètres, c'est la directive 2002/15/CE qui s'applique.

Compte tenu des différences de réglementation, il est important que les travailleurs soient couverts par les dispositions adéquates ou, en tout état de cause, par celles qui leur accordent le plus de protection.

Principales conclusions : Il ressort du rapport que le secteur du transport urbain régulier est réglementé au niveau national et/ou régional par des règles et des structures qui **varient selon les États membres**. Dans de nombreux pays, des législations et/ou des conventions collectives différentes s'appliquent au transport routier et au transport ferroviaire. En général, le niveau de protection dont bénéficient les travailleurs dans les transports urbains est supérieur au minimum requis par la directive 2003/88/CE.

Dans la plupart des États membres, les travailleurs du transport urbain régulier sont couverts par des conventions collectives dont la portée varie de pays à pays. Ces accords couvrent généralement tous les aspects de la relation de travail. Les conventions collectives s'appliquent aux niveaux national, régional et /ou au niveau des entreprises, en fonction de l'État membre.

Dans plusieurs États membres, la directive est mise en œuvre par plusieurs instruments législatifs nationaux. Lorsque c'est le cas, il existe souvent une législation nationale distincte pour les conducteurs de bus. On ignore cependant encore si toutes les dispositions de la directive 2002/15/CE sont appliquées.

Lorsque le transport urbain et le transport régional sont assurés par la même société, il n'est pas toujours clair si le règlement 3820/85/CEE (règlement général sur l'application de normes sociales dans le transport routier) et la directive 2002/15/CE s'appliquent aux travailleurs dont le trajet est supérieur à 50 kilomètres. Or, la non-application de ces textes aux travailleurs qui en relèvent constitue une violation du droit communautaire, étant donné que ces instruments spécifiques accordent davantage de protection que la directive 2003/88.

Dans certains cas, les dispositions du règlement 3820/85 et de la directive 2002/15/CE semblent être combinées avec les possibilités de dérogation plus étendues autorisées par la Directive. De plus, la législation de certains États membres autorise une période de référence de 12 mois pour le calcul de la durée maximale hebdomadaire moyenne du travail, ce qui est contraire à la directive.

Cinq États membres ont indiqué qu'ils faisaient usage de la dérogation individuelle (Estonie, Allemagne, Hongrie, Malte et Royaume-Uni). La plupart en font cependant une application large, non spécifiquement liée au secteur du transport urbain.

Ni les syndicats de travailleurs ni les représentants des employeurs n'ont demandé un examen des dispositions actuellement applicables au secteur. Les syndicats de travailleurs soulignent les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des dispositions parce que les sanctions applicables seraient inefficaces. De leur point de vue, des progrès doivent être réalisés sur ce point afin que le développement du secteur ne soit pas hypothéqué.

En conclusion, les dispositions de la directive semblent appropriées au secteur du transport urbain, et aucun problème majeur n'a été décelé. Un seul État membre (la Lettonie) a indiqué rencontrer des difficultés dans la mise en œuvre de la directive 2003/88/CE, notamment en ce qui concerne la durée maximale hebdomadaire du travail.

La Commission considère en conclusion qu'**aucun changement des règles** concernant l'aménagement du temps de travail des travailleurs concernés par le transport de voyageurs sur des services de transport régulier urbain **n'est nécessaire**. Elle examinera les situations dans lesquelles la directive semble problématique et prendra ses responsabilités en la matière, conformément au traité.