Informations de base

1998/0319(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Transport routier, aménagement du temps de travail: travailleurs mobiles et conducteurs indépendants **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.10 Entreprises et personnel de transport 4.15.03 Aménagement du temps de travail, horaires	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	HUGHES Stephen (PSE)	19/06/2001

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales	HUGHES Stephen (PSE)	27/07/1999

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	SIMPSON Brian (PSE)	20/01/1999

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2204	1999-10-06
Transports, télécommunications et énergie	2169	1999-03-29
Transports, télécommunications et énergie	2324	2000-12-20
Agriculture et pêche	2410	2002-02-18
Affaires sociales	2164	1999-03-09

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Emploi, affaires sociales et inclusion	

Evénements clés			
Date	**Evénement**	**Référence**	**Résumé**
24/11/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0662	Résumé
15/01/1999	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
09/03/1999	Débat au Conseil		
29/03/1999	Débat au Conseil		
31/03/1999	Vote en commission,1ère lecture		
31/03/1999	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0187/1999	
13/04/1999	Débat en plénière		
05/05/1999	Vote en commission,1ère lecture		
06/10/1999	Débat au Conseil		
10/11/2000	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2000)0754	Résumé
23/03/2001	Publication de la position du Conseil	05919/1/2001	Résumé
05/04/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
29/05/2001	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
29/05/2001	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0196/2001	
13/06/2001	Débat en plénière		
14/06/2001	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0332/2001	Résumé
27/09/2001	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
22/11/2001	Réunion formelle du Comité de conciliation		
17/12/2001	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
16/01/2002	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3676/2001	
23/01/2002	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0013/2002	
05/02/2002	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0027/2002	Résumé
18/02/2002	Décision du Conseil, 3ème lecture		
11/03/2002	Signature de l'acte final		
11/03/2002	Fin de la procédure au Parlement		
23/03/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		
04/04/2002	Débat en plénière		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1998/0319(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive

Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 137-p2 Traité CE (après Amsterdam) EC 071 Règlement du Parlement EP 050 Règlement du Parlement EP 52-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/14847

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0187/1999 JO C 219 30.07.1999, p. 0008	31/03/1999	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0304/1999 JO C 219 30.07.1999, p. 0174-0240	14/04/1999	Résumé
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture		T4-0416/1999 JO C 279 01.10.1999, p. 0252-0270	06/05/1999	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0196/2001	29/05/2001	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0332/2001 JO C 053 28.02.2002, p. 0238-0297 E	14/06/2001	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0013/2002	23/01/2002	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0027/2002 JO C 284 21.11.2002, p. 0023-0092 E	05/02/2002	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	05919/1/2001 JO C 142 15.05.2001, p. 0024	23/03/2001	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1998)0662	24/11/1998	Résumé
Commission: resaisine	SEC(1999)0581	28/04/1999	
Proposition législative modifiée	COM(2000)0754 JO C 120 24.04.2001, p. 0284 E	10/11/2000	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2001)0584	05/04/2001	Résumé
	COM(2001)0415		

Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		25/07/2001	Résumé
Document de suivi	COM(2007)0266	23/05/2007	Résumé
Document de suivi	COM(2009)0415	03/08/2009	Résumé
Document de suivi	SEC(2009)1099	03/08/2009	Résumé
Document de suivi	SEC(2011)0052	07/01/2011	Résumé
Document de suivi	SWD(2012)0270	12/09/2012	Résumé
Document de suivi	COM(2014)0709	21/11/2014	Résumé
Document de suivi	SWD(2014)0342	21/11/2014	
Document de suivi	COM(2017)0117	07/03/2017	Résumé
Document de suivi	SWD(2017)0100	07/03/2017	
Document de la Commission (COM)	COM(2018)0698	18/10/2018	Résumé
Document de suivi	COM(2024)0405	13/09/2024	
Document de suivi	SWD(2024)0215	13/09/2024	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0332/1999 JO C 318 18.05.1999, p. 0033	25/03/1999	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3676/2001	16/01/2002	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2002/0015
JO L 080 23.03.2002, p. 0035-0039

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

1998/0319(COD) - 21/11/2014

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.

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

1998/0319(COD) - 12/09/2012

La Commission présente un document de travail qui rend compte de la mise en œuvre en 2007-2008 de quatre actes législatifs complémentaires établissant des règles sociales dans le transport routier : i) le règlement (CE) n° 561/2006 qui contient des règles précises sur les durées de conduite maximales et sur les périodes de repos et les pauses minimales pour les conducteurs effectuant un transport professionnel ; ii) la directive 2006/22/CE qui établit les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règles concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier ; iii) le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route concerne l'installation et l'utilisation du tachygraphe et iv) la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Le rapport couvre la période de deux ans 2009-2010 et est basé sur les informations communiquées par les États membres. Son objectif est de fournir un aperçu général de la façon dont les États membres ont appliqué la législation sociale dans le domaine des transports par route. Même si l'information fournie aux services de la Commission ne permet pas une analyse approfondie de l'impact de la législation sur la santé et la sécurité ou encore sur la sécurité routière, il est permis de tirer la conclusion générale selon laquelle l'amélioration des conditions sociales contribue indirectement à la santé des conducteurs et partant, à la sécurité routière.

Les observations détaillées montrent que **la mise en œuvre de la législation a été améliorée sur deux points**:

- amélioration de l'application de la législation par les États membres, en particulier en ce qui concerne le respect des seuils fixés par la législation et la collecte des données ;
- amélioration de l'application des règles par les conducteurs professionnels et des entreprises de transport.

Au cours de la période 2009-2010, tous les États membres, à l'exception de cinq d'entre eux, ont accru et même dépassé le nombre minimal de contrôles prescrit. Cependant, la grande majorité des contrôles a eu lieu sur route et la plupart des États membres n'ont pas réussi à atteindre le seuil d'au moins 50% du total des jours de travail contrôlés dans les locaux des entreprises.

La fréquence des infractions constatées a diminué, mais les types d'infractions détectées sont plus ou moins les mêmes que par rapport à 2007-2008. Les infractions concernant les temps de pause (29%) et les périodes de repos (24%) restent les plus fréquentes, suivies par celles concernant le temps de conduite (19%). Des différences considérables entre les États membres subsistent s'agissant du taux de détection des infractions. Il importe de veiller à ce que cela ne soit pas dû à une application incorrecte ou à une mauvaise interprétation des règles.

Les autorités nationales doivent s'assurer que les contrôles s'effectuent sur une base non discriminatoire quant à la nationalité des conducteurs et du pays d'immatriculation des véhicules. Les États membres devraient donner des instructions en ce sens à leurs autorités de contrôle afin d'éviter toute inégalité de traitement.

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.

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

1998/0319(COD) - 07/03/2017

Le présent rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil porte sur l'application en 2013-2014 du règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions sociales 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.

Il s'agit du 28ème rapport de la Commission sur l'application de la législation sociale dans le domaine des transports par route. Il dresse le bilan de l' application par les États membres des 4 actes législatifs connexes établissant des règles sociales dans le domaine des transports par route et leur régime d'exécution.

Ces actes législatifs sont les suivants:

1) le règlement (CE) n° 561/2006, qui définit les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs professionnels,

2) la directive 2006/22/CE, qui fixe les conditions minimales à respecter pour l'application de ces règles,

3) le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle, c'est-à-dire le principal outil de contrôle du respect par les conducteurs des règles sociales, et

4) la présente directive 2002/15/CE, qui établit des dispositions complémentaires concernant l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

A noter que la Commission procède actuellement à l'évaluation du règlement (CE) n° 561/2006 et prévoit de **présenter une proposition de révision ciblée en 2017**.

Période couverte par le rapport : le rapport concerne la période allant du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2014. Son objectif est de fournir une vue d' ensemble de la mise en œuvre par les États membres de l'ensemble des actes législatifs susmentionnés. Il contient des données aussi bien quantitatives que qualitatives sur les contrôles effectués sur la route et dans les locaux des entreprises et sur les infractions constatées, ainsi que des informations sur **la mise en œuvre de la directive sur le temps de travail dans le transport routier**.

Principales conclusions :

- la majorité des États membres a respecté **le seuil minimal de jours ouvrés contrôlés** requis par la directive 2006/22/CE et l'a souvent dépassé de façon significative. Cependant, quelques-uns d'entre eux n'ont pas atteint ce seuil minimal. En outre, seule la moitié des États membres a respecté le nombre minimal de contrôles concertés, ce qui révèle une détérioration par rapport à la période précédente en ce qui concerne le nombre des initiatives internationales. La coopération se déroule essentiellement entre États membres voisins et est complétée par des actions entreprises dans le cadre d'«Euro-Contrôle-Route» (ECR), qui a instauré une collaboration à une plus grande échelle. Afin de créer des conditions de concurrence équitables dans le secteur des transports, il est nécessaire d'améliorer et d'harmoniser l'application de la législation sociale dans le domaine des transports dans l'ensemble de l'UE. C'est pourquoi, **la Commission envisage de prendre des mesures pour renforcer le contrôle de l'application de la réglementation sociale dans le domaine des transports routiers** ;
- **certains États membres n'ont pas atteint l'objectif consistant à ce qu'au moins 50% du nombre total des jours ouvrés contrôlés le soient dans les locaux des entreprises**, puisque la grande majorité des contrôles a eu lieu sur la route. La Commission suivra l'évolution de la situation à cet égard ;
- conformément à la directive 2006/22/CE, lorsque 90% de tous les véhicules contrôlés seront équipés de tachygraphes numériques, le pourcentage minimal de jours de travail contrôlés devrait être porté à 4% des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules. Au cours de la période couverte par le présent rapport, **64% des véhicules contrôlés sur la route étaient équipés d'un tachygraphe numérique**. Par conséquent, il n'est pas justifié que le pourcentage minimal de jours de travail contrôlés soit porté à 4% des jours de travail effectués par les conducteurs.

Le rapport souligne par ailleurs que :

- que les autorités nationales doivent veiller à ce que les contrôles soient effectués **sans discrimination** fondée sur la nationalité des conducteurs ou sur l'État membre d'immatriculation des véhicules ;
- la tendance à la **baisse du nombre d'infractions** qui a commencé à se dessiner pendant la période 2011-2012 s'est confirmée ;
- l'analyse des taux d'infractions constatées sur la route et dans les locaux des entreprises indique que les contrôles dans les locaux des entreprises demeurent plus efficaces que les contrôles sur la route *ad hoc*. Les écarts entre États membres en ce qui concerne ces taux révèlent que **l'Union est loin d'avoir établi une zone d'application harmonisée**, en raison de différences entre les ressources et les pratiques de contrôle du respect de la législation en matière de transport routier ;
- on constate une augmentation notable des infractions consistant en la manipulation des appareils de contrôle. Par conséquent, **il est devenu plus nécessaire que jamais que les techniques de détection et de répression, l'équipement, la formation des agents de contrôle**, etc. soient appropriés afin de permettre des contrôles ciblés et de détecter les dispositifs de manipulation et les fraudes.

En vue de traiter cette question, la Commission prépare un acte d'exécution précisant le contenu de la formation initiale et continue des agents de contrôle.

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

1998/0319(COD) - 11/03/2002 - Acte final

OBJECTIF : fixer des prescriptions minimales relatives au temps de travail des transporteurs routiers, améliorer la sécurité routière et rapprocher les conditions de concurrence. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. CONTENU : la directive adoptée avec le vote contraire des délégations espagnole, finlandaise et grecque, fixe des prescriptions minimales (durée maximale hebdomadaire du travail, temps de pause, temps de repos, travail de nuit) en vue d'améliorer le niveau de protection de la santé et de la sécurité des routiers. Elle prévoit notamment que la durée hebdomadaire moyenne du travail est limitée à quarante huit heures. La durée maximale hebdomadaire du travail peut être portée à soixante heures, pour autant qu'une moyenne de quarante huit heures par semaines sur quatre mois ne soit pas dépassée. De plus, la durée du travail pour le compte de plus d'un employeur doit être la somme des heures effectuées. La directive s'applique non seulement aux travailleurs mobiles employés par des entreprises établies dans un État membre, mais également aux conducteurs indépendants. L'inclusion de ces derniers dans le champ d'application de la directive interviendra quatre ans après la date de sa mise en oeuvre (trois ans), pour autant que le rapport que doit élaborer la Commission deux ans avant la fin de cette période d'exclusion temporaire ne débouche pas sur la conclusion que la directive ne doit pas s'appliquer aux conducteurs indépendants. ENTRÉE EN VIGUEUR : 23/03/2002. MISE EN OEUVRE : 23/03/2005.

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

1998/0319(COD) - 05/04/2001 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

Le texte de la position commune ayant déjà fait l'objet de multiples débats et ayant contraint la Commission à modifier son approche, notamment en ce qui concerne l'extension au pas de la directive aux travailleurs indépendants, celle-ci se rallie au texte approuvé par une majorité qualifiée de

délégations. En conséquence, compte tenu de ces divergences très marquées entre États membres et du fait que la position commune prévoit une certaine automaticité "à terme" (6 ans après son entrée en vigueur) de l'inclusion des conducteurs indépendants dans le champ d'application de la directive, la Commission considère ce texte comme un compromis "raisonnable" et se rallie à la position commune dans son ensemble.

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

1998/0319(COD) - 05/02/2002 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a adopté, en plénière, le projet commun approuvé par le comité de conciliation portant sur l'aménagement du temps de travail des transporteurs routiers. Pour rappel, le Parlement européen a obtenu au cours de la négociation que la directive s'applique également aux travailleurs indépendants. Toutefois, ceux-ci ne seront concernés par la directive qu'à partir de 2009 (se reporter au résumé du comité de conciliation /concertation).

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

1998/0319(COD) - 10/11/2000 - Proposition législative modifiée

Le 14 avril 1999, le Parlement européen a rendu en première lecture un avis sur la proposition de la Commission avec 21 amendements, dont la Commission reprend le contenu de 8 d'entre eux dans leur intégralité et quatre en partie. Le 21 juin 2000, la Commission a publié une communication au Parlement européen et au Conseil, intitulée Vers un transport routier de qualité plus sûr et plus concurrentiel dans la Communauté (COM (2000) 364 final). La Commission y décrivait l'état d'avancement des débats du Conseil sur la question, en faisant état d'un blocage des discussions du Conseil en raison de la forte division entre les États membres au sujet de l'inclusion ou non des conducteurs indépendants dans le champ d'application de la directive. La Commission indiquait que pour faire progresser les débats, elle pouvait accepter l'idée d'exclure provisoirement les conducteurs indépendants de la directive proposée. À la suite des discussions du Conseil des ministres des transports le 2 octobre 2000, il a été convenu d'examiner cette option plus avant. La Commission modifie aujourd'hui sa proposition de manière à exclure provisoirement les conducteurs indépendants, afin de faciliter l'adoption de la directive. Les modifications reprises par la Commission dans sa proposition modifiée portent sur : - l'exclusion provisoire des conducteurs indépendants du champ d'application de la proposition (les conducteurs tant employés qu'indépendants resteront toutefois soumis aux dispositions du règlement 3820/85/CEE du 20 décembre 1985 pour ce qui est des temps de conduite et des périodes de repos) pour une période de trois ans à compter de la date limite de transposition de la directive; - la définition plus complète du temps de travail; - la précision de la notion de communication "à l'avance"; - la définition des conducteurs indépendants; - les obligations, équivalentes, incombant à l'employeur et à l'employé dans ce domaine; - la suppression de la disposition relative à une diminution du temps de travail et à un allongement correspondant des périodes de référence; - la clarification du système d'enregistrement des heures effectuées.

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.

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

1998/0319(COD) - 23/05/2007 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur les conséquences de l'exclusion des conducteurs indépendants du champ d'application de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Le présent rapport remplit plusieurs objectifs: il donne un aperçu général de l'état actuel de mise en œuvre de la directive par les États membres; il traite les conséquences possibles de l'exclusion des conducteurs indépendants du champ d'application de la directive; enfin, il évalue les conséquences des dispositions de la directive sur le travail de nuit.

La Commission a fait appel à des consultants en décembre 2005 afin d'examiner les trois objectifs précités. Les principales conclusions sont les suivantes :

Mise en œuvre de la directive : la majorité des États membres n'ont pas réussi à transposer la directive au cours de la période de transition de trois ans qui était prévue. La Commission a dû ouvrir des procédures d'infraction à l'encontre de onze États membres en mai 2005. Depuis lors, quatre États membres n'ont toujours pas communiqué toutes leurs mesures de transposition. Cela signifie que l'impact de la directive dans certains États membres peut seulement être estimé. Par conséquent, la Commission n'est pas encore en mesure de publier son premier rapport bisannuel, qui aurait dû être présenté en mars 2007.

Conséquences de l'exclusion des travailleurs indépendants : la Commission reconnaît qu'une limitation du temps de travail des conducteurs indépendants peut, certes, entraîner une certaine amélioration de la sécurité routière, mais cette amélioration est difficile à quantifier par rapport aux autres facteurs qui contribuent à la fatigue des conducteurs. En termes de conséquences sociales, la Commission reconnaît que l'inclusion et l'exclusion présentent toutes deux des avantages et des inconvénients. Une augmentation des heures de travail pour les conducteurs indépendants, rendue possible par leur exclusion du champ d'application de la directive, pourrait en soi ne pas être considérée comme souhaitable eu égard à leur santé et à leur sécurité. Toutefois, l'inclusion des conducteurs indépendants risque de leur imposer davantage de stress et de difficultés financières, d'être difficile à faire appliquer et, partant, d'être inefficace. Dans un secteur très fragmenté, il semble que l'exclusion des conducteurs indépendants tendra à renforcer les tendances observées actuellement dans la structure de la profession et permettra aux conducteurs indépendants de maintenir leur position concurrentielle dans le secteur. Le traitement de la question des conducteurs «faux» indépendants devrait permettre d'éviter une fragmentation artificielle.

Travail de nuit : bien qu'il ne semble pas exister de demande d'adaptation des dispositions actuelles, la question du contrôle de l'application des règles est pertinente. La Commission examinera de manière plus approfondie, en consultation avec les autorités policières et judiciaires compétentes des États membres et avec les partenaires sociaux réunis à l'échelon européen, la manière dont le respect des règles sur le travail de nuit est assuré et les meilleurs moyens à mettre en œuvre pour y parvenir.

La Commission va à présent procéder à une **analyse d'impact formelle** en vue d'élaborer une proposition législative modifiant la directive 2002/15/CE. Cette analyse devrait notamment tenir compte de plusieurs nouveaux éléments apparus depuis l'adoption de la directive: i) le nouveau règlement relatif aux temps de conduite, pauses et temps de repos, la nouvelle directive concernant les contrôles et l'introduction du tachygraphe numérique ; ii) la présentation d'une nouvelle proposition concernant l'accès à la profession à adopter en 2007 (cette mesure contribuera à remédier au problème des «faux» indépendants) ; iii) la Commission entend faire en sorte que les États membres appliquent correctement et d'une manière vérifiable la définition du travailleur mobile donnée dans la définition, qui englobe les conducteurs faux indépendants. Elle poursuivra cet objectif dans un premier temps par le dialogue avec les autorités des États membres et les partenaires sociaux mais aussi en répertoriant et en promouvant les bonnes pratiques et en faisant usage des instruments juridiques que le traité met à sa disposition si elle le juge nécessaire.

La Commission envisagera aussi, dans cette analyse d'impact, de maintenir l'exclusion des véritables indépendants de l'application des règles sectorielles en matière de temps de travail, tout en assurant une interprétation et une application rigoureuses de la définition du «conducteur indépendant» contenue dans la directive, afin que les règles relatives au temps de travail s'appliquent aux «faux indépendants».

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

1998/0319(COD) - 06/05/1999 - Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture

Suite à l'entrée en vigueur du Traité d'Amsterdam, le Parlement européen a confirmé en tant que première lecture dans le cadre de la procédure de codécision, son vote du 14 avril 1999 sur la présente proposition de directive (procédure sans rapport).

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

1998/0319(COD) - 14/06/2001 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Stephen HUGHES (PSE, UK) sur l'aménagement du temps de travail des routiers, le Parlement européen amende la position commune du Conseil afin que les conducteurs indépendants soient inclus dans le champ d'application de la directive trois ans après la date limite pour la transposition de la directive. La période de transposition est elle-même ramenée à deux ans au lieu de trois, comme le proposait le Conseil. Le temps de travail est défini de façon plus claire par le Parlement tant pour les conducteurs indépendants que pour les travailleurs mobiles. Le travail de nuit ne pourrait excéder 8 heures par période de 24 heures. Il peut être étendu à 10 heures si une moyenne de 8 heures par jour n'est pas dépassée pendant une période de référence à déterminer après consultation de l'ensemble des acteurs. La définition des conducteurs indépendants et des travailleurs de nuit est également spécifiée plus clairement. Pour le Parlement, les conducteurs indépendants devraient tenir un registre de leur temps de travail, qu'ils devraient dûment conserver deux ans. Les États membres devraient également effectuer des contrôles sur les temps de travail effectués, équivalant à au moins 2% de l'ensemble des jours de travail prestés dans ce secteur. Le moyen de contrôle le plus important dans ce contexte serait le tachygraphe numérique. De plus, les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour que les travailleurs mobiles et les conducteurs indépendants ne travaillent en aucune circonstance pendant six heures consécutives sans interruption. Ils devraient en outre veiller à ce que les relations entre les chargeurs, les commissionnaires de transports, les maîtres d'oeuvre et les sous-traitants soient régies par l'adoption de contrats obligatoires garantissant la mise en oeuvre conforme de la directive. Les États membres devraient déterminer un éventail commun de sanctions pour les infractions aux dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prendre les mesures pour que ces sanctions soient effectives. Par ailleurs, le Parlement réinstaure une clause générale de non-régression dans le dispositif proposé. Enfin, le Parlement invite la Commission à soumettre, dans les douze mois de l'entrée en vigueur de la directive, une proposition de révision du règlement 3820/85/CE relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route, afin d'y inclure une définition du temps de travail compatible avec la présente directive.

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.

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

1998/0319(COD) - 24/11/1998 - Document de base législatif

OBJECTIF : proposer une directive relative à l'aménagement du temps de travail dans le secteur du transport routier. CONTENU : La présente proposition de la Commission fait suite à l'échec des négociations engagées par les partenaires sociaux dans le secteur des transports routiers dans le cadre de la procédure du Protocole social. En conséquence, la Commission présente un projet de directive visant à prévoir des dispositions minimales sur le temps de travail pour tous les travailleurs mobiles accomplissant des activités de transport routier, y compris les travailleurs à leur compte et les conducteurs indépendants. Cette proposition vise non seulement à protéger la santé et à assurer la sécurité des travailleurs, mais aussi à éviter d'éventuelles distorsions de concurrence ainsi qu'à améliorer la sécurité routière. La proposition complète en outre les dispositions du règlement 3820 /85/CEE qui fixe des règles communes concernant le temps de conduite et de repos des conducteurs. La proposition prévoit les dispositions générales suivantes : 1) définition de la "mise à disposition" des travailleurs incorporée au temps de travail (ex.: surveillance du véhicule, ...) par opposition aux "périodes d'attente" exclues du temps de travail des conducteurs ; 1) temps de travail hebdomadaire : celui-ci est fixé à 48 heures/semaine avec une période de référence de 4 mois et un maximum absolu de 60 heures/semaine; 2) interruption de travail : 6 heures consécutives avec des pauses de 30 minutes au moins lorsque le total des heures de travail est compris entre 6 et 9 heures/jour; 3) temps de repos : maintien des dispositions du

règlement 3820/85/CEE avec une clause supplémentaire pour les travailleurs mobiles jouissant d'un temps de repos de 11 heures (cette période peut être réduite d'1 heure pour ces travailleurs avec un repos compensatoire); 4) travail de nuit : 8 heures maximum (éventuellement 10 heures, si une moyenne de 8 heures/jour a été respectée sur 2 mois). La proposition prévoit en outre : - à titre dérogatoire : un temps de conduite hebdomadaire maximum de 65 heures/semaine pour les transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers (sachant que cette période devra être enregistrée); - des dérogations en matière de durée hebdomadaire moyenne de travail, de temps de repos, de travail de nuit, à condition que les périodes de repos compensatoires équivalentes soient accordées. La période de référence pour la durée hebdomadaire du travail ne peut être prolongée que jusqu'aux 6 mois par opposition à la période de 12 mois proposée par la directive générale sur le temps de travail. Une autre dérogation est prévue permettant d'avoir une période de référence plus longue en 2 parties jusqu'aux 12 mois, à condition que la durée hebdomadaire moyenne du temps de travail soit réduite à 35 heures.

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

1998/0319(COD) - 03/08/2009 - Document de suivi

Le present document de travail accompagne le rapport de la Commission sur la mise en œuvre, dans les États membres, de la directive 2002/15 /CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Si la plupart des États membres ont soumis des informations importantes sur la mise en œuvre de la directive, des informations substantielles sur les effets actuels de la directive ont fait défaut. Ceci est sans doute dû au fait que la directive n'est pleinement entrée en vigueur qu'en mars 2005 et **qu'une bonne partie des États membres ont transposé la directive après ce terme**.

Dans de nombreux cas, les conclusions établies par les États membres sur les effets de la directive se réduisaient à des attentes plutôt qu'à des faits. Tandis que certains États membres, comme la Grèce, estimait que la directive contribuait à améliorer la situation, d'autres comme l'Allemagne, estimait que son impact s'avérait insuffisant notamment par comparaison aurèglement (CE) n° 561/2006 sur les durées de conduite et temps de repos.

Certains États membres ont notamment fait des commentaires sur son **champ d'application et sur la nécessité de prendre en compte ou non la question des conducteurs indépendants**. Un seul État membre estimait toutefois que la directive devait être modifiée de sorte que pour le 23 mars 2009, son champ d'application soit étendu aux conducteurs indépendants.

Dans certains États membres encore, les employeurs ont donné leur avis sur la directive en estimant que la directive serait susceptible de conduire à une réduction du nombre d'heures permises, réduisant du coup leur marge.

Pour leur part, certaines organisations de salariés ont indiqué qu'ils n'étaient pas satisfaits de la transposition de la directive en droit national dans la mesure où celle-ci aurait été incomplète. En Espagne notamment, d'importantes dissensions entre le patronat et les syndicats dans ce domaine ont causé de nombreux retards dans la transposition de la directive.

Enfin, les partenaires sociaux des États membres ne se sont pas concentrés sur la problématique du champ d'application de la directive. Le rapport estime toutefois à partir des réponses obtenues que l'inclusion des conducteurs indépendants dans la directive serait plutôt vue comme une mesure favorable dans la mesure où celle-ci serait susceptible de rétablir une concurrence plus juste dans le secteur du transport routier.

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

1998/0319(COD) - 07/01/2011

La Commission présente un document de travail qui rend compte de la mise en œuvre en 2007-2008 de quatre actes législatifs complémentaires établissant des règles sociales dans le transport routier : i) le règlement (CE) n° 561/2006 qui contient des règles précises sur les durées de conduite maximales et sur les périodes de repos et les pauses minimales pour les conducteurs effectuant un transport professionnel ; ii) la directive 2006/22/CE qui établit les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règles concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier ; iii) le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route concerne l'installation et l'utilisation du tachygraphe et iv) la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Le rapport couvre la période de deux ans 2007-2008 et est basé sur les informations communiquées par les États membres.

Une grande partie du rapport porte sur certains aspects de l'application du règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les règles relatives aux temps de conduite et de mise en conformité avec ces règles. Il donne un aperçu général sur la manière dont les États membres ont transposé la réglementation sur le temps de conduite. Le rapport traite également de la mise en œuvre pratique de la 2002/15/CE (directive sur le temps de travail) sur la base des informations fournies par les États membres.

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

1998/0319(COD) - 25/07/2001 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Sur les 20 amendements approuvés par le Parlement européen en seconde lecture, la Commission peut donner son soutien à 7 d'entre eux intégralement ou dans l'esprit. Par contre, ayant souscrit à la position commune du Conseil, la Commission, pour une question de cohérence, ne peut pas accepter les amendements qui affectent de manière significative la position commune car ils proposent une inclusion automatique des travailleurs indépendants dans le champ d'application de la directive, ce qui est contraire à la position commune, et les amendements relatifs aux concepts de temps de travail et de travail de nuit, incompatibles avec la position commune du Conseil. La Commission ne peut pas soutenir non plus l'amendement qui vise à conclure des accords collectifs car elle a pu constater qu'il n'existait pas de consensus entre États membres sur cette question. L'amendement qui préconise que les États membres effectuent des contrôles sur les temps de travail et de conduite équivalent à au moins 2% de l'ensemble de jours de travail dans ce secteur ne peut pas non plus obtenir le soutien de la Commission car il est contraire à la directive 88/559/CEE. Quant aux amendements repris, ils concernent en particulier : - la définition de poste de travail pour tenir compte non seulement du siège principal mais aussi des succursales, agences ou dépendances d'une même entreprise de transport implantés dans d'autres localités; - l'ajout d'une précision à la définition de conducteur indépendant; - la prolongation de la période de conservation des données relatives au temps de travail à deux ans après l'expiration de la période couverte; - une plus grande protection sociale offertes aux travailleurs mobiles; - une période de transposition de la directive de deux ans; - la mise en place de tous les mécanismes et instruments envisageables dans les relations contractuelles régissant la chaîne des transports afin de garantir une mise en oeuvre appropriée de la directive.

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

1998/0319(COD) - 20/12/2000

Au terme d'un débat soutenu, le Conseil est parvenu à un accord politique à la majorité qualifiée - les délégations irlandaise et portugaise votant contre, la délégation du Royaume Uni s'abstenant - sur la position commune en vue de l'adoption de la directive. Le Portugal déclare que le régime adopté par la présente directive, en excluant les conducteurs indépendants, met en cause d'importants objectifs de la politique commune des transports. Avec ce régime, sont créées des conditions de distorsion de concurrence ; on porte de sérieux préjudices à la sécurité routière et cela ne contribue pas à la promotion de la qualité des services. Dans ces circonstances, le Portugal vote contre la directive.

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

1998/0319(COD) - 03/08/2009 - Document de suivi

Le présent rapport se concentre sur la mise en œuvre, dans les États membres, de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. Il s'agit du 1er rapport de la Commission concernant l'application de la réglementation sur le temps de travail dans le domaine du transport routier.

La directive contient des dispositions précises concernant la durée du travail, les pauses et le travail de nuit. Elle a pour objectifs **d'améliorer la sécurité routière, de prévenir les atteintes à la concurrence et d'assurer la santé et la sécurité des travailleurs mobiles**. Cette directive complète par conséquent les dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 sur les durées de conduite et temps de repos qui ont une incidence directe sur la sécurité routière et la concurrence puisqu'elles précisent les durées de conduite maximales autorisées.

Bien que les dispositions de l'article 13 de la directive imposent aux États membres de soumettre leurs rapports pour les années 2005 et 2006 au plus tard le 30 septembre 2007, la Commission n'a reçu que 2 rapports nationaux dans le délai requis. La Commission a donc dû entamer des **procédures d'infraction à l'encontre de la majorité des États membres** pour manquement à leurs obligations respectives. L'une des causes de cette situation insatisfaisante était le retard important que de nombreux États membres avaient pris dans la notification de la transposition en droit national de la directive elle-même. Les rapports des États membres étaient, pour la plupart, complets et homogènes mais ils ne contenaient pas assez d'informations sur le nombre exact des vérifications effectuées au titre de la directive 2002/15/CE et des infractions détectées. Il s'agit d'informations importantes qui devraient être mises à disposition afin que l'efficacité des mesures nationales de mise en œuvre puisse être évaluée.

Principales conclusions : à la lecture des rapports transmis par les États membres, il est difficile d'évaluer si la directive a eu ou non un effet sur le respect de la réglementation sociale dans le domaine du transport routier. Ceci est en partie dû au fait que **les États membres ont été peu nombreux à satisfaire à leur obligation de transposer la directive en droit national dans le délai requis**. Les États membres doivent donc s'efforcer d'améliorer l'évaluation de l'efficacité des mesures prises au niveau national pour mettre en œuvre la directive.

En outre, les États membres auraient sans doute intérêt à **intensifier leur coopération en matière d'échange d'informations sur les bonnes pratiques** concernant le contrôle du respect de la réglementation.

La Commission estime, par ailleurs, que tous les rapports auraient dû indiquer les vues des partenaires sociaux du secteur sur la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE, comme celle-ci l'impose.

La plupart des États membres n'ont fait aucun commentaire sur le degré de conformité des conducteurs et des employeurs à l'égard des dispositions de la directive et de la législation nationale de transposition. La Commission suppose néanmoins, d'après les informations qu'elle a reçues, que **les dispositions de la directive ne sont pas systématiquement respectées**.

Enfin, quelques États membres ont formulé des commentaires à propos du **champ d'application de la directive** et de la prise en compte des conducteurs indépendants.