

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier»

COM(2008) 650 final — 2008/0195 (COD)

(2009/C 228/14)

Le 6 novembre 2008, le Conseil a décidé, conformément aux articles 71 et 137, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

«Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier»

Le 2 décembre 2008, le Bureau du Comité a chargé la section spécialisée «Transport, énergie, infrastructure et société de l'information» de préparer les travaux du Comité en la matière.

Compte tenu de l'urgence des travaux à mener, le Comité économique et social européen a désigné M. MORDANT comme rapporteur général lors de sa 452^e session plénière, des 24 et 25 mars 2009 (séance du 25 mars 2009), et a adopté le présent avis par 93 voix pour, 7 voix contre et 7 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1 Le CESE estime que la proposition de la Commission est difficilement applicable, qu'elle va entraîner d'énormes coûts supplémentaires et une augmentation des charges administratives. De plus, elle ne répond pas à un des objectifs fondamentaux de la Directive 2002/15/CE établissant des exigences minimales en ce qui concerne l'aménagement du temps de travail afin d'améliorer la protection de la santé et de la sécurité des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, d'améliorer la sécurité routière et de rapprocher les conditions de concurrence. En effet, un travailleur mobile ne peut travailler plus de 48 heures (en moyenne) par semaine, tout en respectant le règlement 561/2006 concernant le temps de conduite et de repos, alors que le conducteur indépendant pourra travailler 86 heures par semaine tout en respectant le même règlement 561/2006 concernant le temps de conduite et de repos.

1.2 La croissance attendue du transport routier en Europe, pour les 20 prochaines années, est de l'ordre 50 %, indépendamment de l'accroissement des autres modes de transport (rail et eau). Le CESE affirme que ce n'est pas le statut du conducteur qui sera déterminant pour atteindre les objectifs de la directive, mais bien les conditions dans lesquelles il exécutera des activités mobiles de transport.

1.3 Le CESE réitère dans le présent avis les grandes lignes des conclusions de l'avis du CESE sur le «transport routier - temps de travail des conducteurs indépendants ⁽¹⁾».

Pour mémoire, le Comité a souligné dans cet avis:

— La nécessité d'inclure tous les conducteurs indépendants dans le champs d'application de la Directive 2002/15/CE tel que prévu dans son article 2 (à compter du mars 2009) afin de promouvoir la sécurité routière, contribuer à une situation de concurrence équitable et améliorer les conditions de travail des travailleurs mobiles et indépendants et particulièrement leur santé physique et mentale.

— L'importance de la transposition correcte de la Directive par les États membres - en particulier de la définition de conducteur indépendant - et la coresponsabilité des différents acteurs dans la chaîne de transport comme c'est le cas dans le Règlement sur le temps de conduite et de repos.

1.4 Le CESE considère que les objectifs de la directive ne peuvent être rencontrés qu'en appliquant clairement, dans le secteur du transport routier, des normes sociales minimales de protection sociale, sans distinction et quel que soit leur statut, à toutes les personnes exécutant des activités mobiles de transport.

1.5 Le Comité estime que l'inclusion des conducteurs indépendants dans le champ d'application de la directive doit se faire en simplifiant au maximum leurs tâches administratives. Une définition du temps de travail pour les travailleurs indépendants présuppose que les tâches administratives générales ne fassent pas partie du temps de travail.

1.6 L'inclusion des indépendants requiert l'adoption d'un certain nombre de mesures visant à contrôler l'application et le respect de la Directive 2002/15.

2. Introduction

2.1 La directive 2002/15/CE du Parlement et du Conseil du 11 mars 2002 est entrée en vigueur le 23 mars 2005. Elle concerne l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. Les nouvelles règles communes qu'elle fixe assurent des normes minimales de protection sociale pour les travailleurs concernés. Ces normes minimales sont considérées comme une avancée importante pour, d'une part, l'amélioration de la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs exécutant des activités mobiles de transport routier et d'autre part, améliorer la sécurité routière et garantir une concurrence équitable.

⁽¹⁾ JO C 27 du 3.2.2009, pp 49-51.

2.2 Cette directive, qui a pour objectif de protéger les travailleurs mobiles des effets néfastes de trop longues prestations, d'un temps de repos insuffisant ou de rythmes de travail perturbant, constitue une section spéciale de la directive générale sur l'aménagement du temps de travail (Directive 2003/88/CE). Elle complète le Règlement (CE) 561/2006 du 15 mars 2006 qui fixe les règles communes concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs.

2.3 Au moment de l'adoption de la directive, au terme de la procédure de conciliation, le Conseil et le Parlement ont décidé qu'elle s'appliquerait en principe aux conducteurs indépendants à partir du 23 mars 2009 et que la Commission était invitée à présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil deux ans avant cette date, enfin, que la Commission ferait une proposition législative, basée sur le rapport, fixant les modalités pour, soit inclure les travailleurs indépendants, soit les exclure du champ d'application de la directive.

3. Proposition de la Commission

3.1 La Commission propose de modifier la directive 2002/15/CE en excluant de son champ d'application les conducteurs indépendants, clarifie le champ d'application de la directive qui concernera tous les travailleurs mobiles, y compris les «faux» conducteurs indépendants, à savoir, les conducteurs officiellement indépendants, mais qui en réalité ne sont pas libres d'organiser leur activité professionnelle.

3.2 La Commission entend définir ce qu'est un «faux» indépendant: «Est également considérée comme "travailleur mobile", toute personne qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute forme de relation de travail hiérarchique, mais:

- a) qui n'est pas libre d'organiser ses activités professionnelles;
- b) dont les revenus ne dépendent pas directement des bénéfices réalisés;
- c) qui n'est pas libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients».

3.3 La Commission propose d'ajouter une condition pour tout travail accompli durant la période nocturne. En effet, dans la directive 2002/15, tout travail accompli durant la période nocturne est considéré comme travail de nuit. Dans sa proposition de modification la Commission propose qu'il y ait une période de travail incluant au moins 2 heures de travail effectuées durant la période nocturne.

3.4 La proposition de modification inclut également un nouvel article concernant le contrôle afin de garantir l'application correcte et cohérente des règles de la directive 2002/15, en précisant que les organes nationaux responsables du contrôle de l'application de la directive disposent d'un nombre adéquat d'inspecteurs qualifiés et prennent les mesures appropriées.

3.5 Afin de garantir la mise en œuvre effective, efficace et uniforme de la directive sur l'ensemble du territoire communau-

taire, la Commission soutient le dialogue entre les États membres en vue de la réalisation des objectifs suivants:

- a) renforcer la coopération administrative entre leurs autorités compétentes;
- b) promouvoir une approche commune;
- c) faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autorités chargées du contrôle de l'application des dispositions.

4. Observations générales

4.1 Au sujet des problèmes recensés dans l'analyse d'impact, la Commission considère que «la prévention des problèmes de sécurité routière liés à la fatigue des conducteurs consiste à appliquer rigoureusement les règles relatives au temps de conduite et aux périodes de repos à tous les conducteurs, quel que soit leur statut en matière d'emploi». Par conséquent, la directive sur l'aménagement du temps de travail n'apporte pas de valeur ajoutée significative pour la sécurité routière. En conclusion du document concernant l'analyse d'impact, la Commission privilégie l'option qui consiste à exclure les conducteurs indépendants et à inclure les «faux» indépendants en garantissant un contrôle plus efficace. Ce qui aura comme conséquence de réduire les distorsions de concurrence et permettre une meilleure protection sociale des travailleurs et groupes assimilés.

4.2 L'exclusion des travailleurs indépendants du champ d'application de la directive a créé, selon plusieurs interlocuteurs sociaux, une distorsion de la concurrence dans le secteur routier, ce qui a amené le Comité très récemment dans son avis sur l'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports (TEN 257, rapporteur M. Barbadillo Lopez) ⁽¹⁾ à adopter la demande suivante:

«En ce qui concerne les normes sociales du transport par route, il faut préserver l'égalité de traitement entre les travailleurs, qu'ils soient salariés ou indépendants, raison pour laquelle la directive 15/2002 du 11 mars, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes réalisant des activités mobiles de transport routier doit s'appliquer immédiatement aux travailleurs indépendants, sans attendre la période transitoire prévue, dès lors que le but poursuivi avec cette directive est d'assurer la sécurité routière, d'éviter les distorsions de concurrence et de promouvoir de meilleures conditions de travail» (paragraphe 4.3.1.2).

4.3 Compte tenu de la croissance de 50 % du trafic routier, attendue en Europe, dans les 20 prochaines années, indépendamment des autres modes de transport (rail et eau), les conditions de santé physique et mentale des conducteurs de véhicules allant de 3,5 tonnes jusqu'à 60 tonnes, de sécurité routière, et de concurrence équitable, ne peuvent être rencontrées qu'en fixant clairement des normes sociales minimales s'appliquant sans distinction et quel que soit leur statut, à tous les travailleurs exécutant des activités mobiles de transport. Le CESE estime que ce n'est pas le statut qui doit être déterminant mais bien le fait d'effectuer des activités mobiles de transport.

⁽¹⁾ JO C 161 du 13.7.2007, p. 89.

4.4 Dans son avis TEN/326 «transport routier-temps de travail des conducteurs indépendants», le CESE a émis de sérieux doutes sur les conclusions des résultats de l'étude et de l'analyse d'impact relatives: à la sécurité routière, aux conditions de concurrence et aux aspects sociaux.

Le CESE y a également mis en évidence qu'«une durée de travail excessive contribue de manière importante à la fatigue et partant à l'endormissement au volant».

Enfin, dans cet avis, le CESE a estimé qu' «Une concurrence équitable s'établit lorsque les prix que les grandes entreprises organisant tous les aspects liés à la distribution et au transport de marchandises, accordent aux sous-traitants, reflètent le respect de l'application de législations sociales ayant trait au secteur, pour les travailleurs mobiles comme pour les indépendants».

4.5 Il n'est pas exact, comme le prétend le rapport sur l'analyse d'impact, que la Directive sur l'aménagement du temps de travail n'apporte pas de valeur ajoutée significative pour la sécurité routière. En effet, un travailleur mobile ne peut pas travailler plus de 48 heures (en moyenne), tout en respectant le règlement 561/2006 concernant le temps de conduite et de repos, alors que le conducteur indépendant

pourra travailler toutes les semaines 86 heures, tout en respectant le règlement 561/2006 concernant le temps de conduite et de repos.

4.6 Dans la proposition de la Commission, lorsqu'un conducteur est reconnu «faux» indépendant, il doit obligatoirement respecter la directive temps de travail. Or, la proposition de la Commission ne répond à aucune des questions suivantes: S'il devient travailleur mobile, il doit avoir un contrat de travail. Quel est l'employeur qui doit l'engager? S'il est propriétaire de son véhicule, que doit-il en faire? S'il a fait des investissements d'infrastructure ou autres, qui doit en assumer les conséquences? De plus, que doivent faire les pays qui ont déjà inclus les conducteurs indépendants?

4.7 Le Comité estime que cette proposition risque d'entraîner, non seulement d'énormes coûts supplémentaires mais également une augmentation des charges administratives.

4.8 Cependant pour le CESE, l'inclusion des indépendants dans le champ d'application de la Directive 2002/15/CE présuppose une transposition correcte de ladite Directive, et en particulier de la définition de conducteur indépendant. La Directive devrait prévoir que les tâches administratives générales ne fassent pas partie du temps de travail des indépendants.

Bruxelles, le 25 mars 2009.

Le Président
du Comité économique et social européen
Mario SEPI
