



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 7.7.2006
COM(2006) 371 final

RAPPORT DE LA COMMISSION

**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)**

RAPPORT DE LA COMMISSION

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)

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte juridique

La directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail (ci-après «la Directive»)^{1 2} fixe des règles minimales de sécurité et de santé en matière d'aménagement du temps de travail des travailleurs³, 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.

La Directive s'applique à tous les secteurs d'activités, privés ou publics⁴, sauf si d'autres instruments communautaires contiennent des dispositions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail concernant certaines occupations ou activités professionnelles⁵. Ces instruments sont actuellement au nombre de quatre⁶, l'un d'eux étant la directive 2002/15/CE⁷, qui présente un intérêt pour le présent rapport. Elle concerne «*les travailleurs mobiles employés par des entreprises établies dans un État membre et participant à des activités de transport routier couvertes par le règlement (CEE) n° 3820/85*». Le règlement en question 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*»⁸.

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. Dès lors que le parcours excède

¹ JO L 299 du 18.11.2003, p. 9

² La directive 2003/88/CE codifie la directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 (JO L 307 du 13.12.1993, p. 18) et la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 (JO L 195 du 1.8.2000, p. 41).

³ Pour les travailleurs couverts par la directive 2003/88/CE, il est possible d'établir une distinction entre les «travailleurs mobiles» et les autres travailleurs. On entend par «travailleur mobile» tout travailleur faisant partie du personnel roulant ou navigant qui est au service d'une entreprise effectuant des services de transport de passagers ou de marchandises par route, air ou voie navigable. Selon l'article 20, paragraphe 1, de la Directive, les articles 3, 4, 5 et 8 ne leur sont pas applicables.

⁴ Article 1, paragraphe 3

⁵ Article 14

⁶ Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 (JO L 167 du 2.7.1999, p. 33); directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 (JO L 302 du 1.12.2000, p. 57); directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35); directive 2005/47/CE du 18 juillet 2005 (JO L 195 du 27.7.2005, p. 15).

⁷ JO L 80 du 23.3.2002, p. 35

⁸ Article 4 du règlement (CEE) n° 3820/85

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.

1.2. Pourquoi ce rapport?

L'article 26 de la Directive dispose qu'*«[a]u plus tard le 1^{er} août 2005, et après avoir consulté les États membres, les employeurs et les travailleurs au niveau européen, la Commission examine le fonctionnement de ces dispositions 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 afin 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.

2. ANALYSE DES RAPPORTS NATIONAUX

2.1. Autriche

Le transport urbain est réglementé par des accords conclus entre les autorités municipales et les sociétés de transport en commun. Les travailleurs employés dans des sociétés de bus ou des compagnies de chemin de fer privées sont couverts par des conventions collectives fédérales. Il peut également y avoir des conventions collectives au niveau des entreprises.

En outre, deux dispositions légales s'appliquent au transport urbain régulier de voyageurs, dont l'un concerne les trains et les tramways et l'autre, le transport routier. Cette dernière autorise des dérogations en matière de repos journalier, de repos hebdomadaire et de durée maximale hebdomadaire du travail, dans le respect de la Directive et de la directive 2002/15/CE, et dans la mesure prévue par les conventions collectives.

L'Autriche étend l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 aux conducteurs de bus dans le transport urbain régulier de voyageurs. Les autorités autrichiennes considèrent que le «transport par route» (article 1, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85) couvre tous les conducteurs sur voies publiques, et que ceux-ci relèvent donc de la directive 2002/15/CE (article 2, paragraphe 1, du règlement).

2.2. Belgique

En Belgique, il existe des sociétés qui se consacrent à la fois au transport urbain et au transport régional, et dont certaines lignes excèdent donc la limite des 50 kilomètres.

Les dispositions de la Directive sont appliquées dans le secteur du transport urbain. Il n'existe aucune différence de réglementation entre le transport routier et le transport ferroviaire. Des dérogations sont autorisées sur la base d'une convention collective rendue obligatoire par arrêté royal. La durée maximale hebdomadaire moyenne du travail est de 38 heures (heures supplémentaires comprises).

2.3. Chypre

Le transport urbain est détenu et assuré par le secteur privé (il n'existe pas de transport ferroviaire). Toutes les dispositions minimales sont appliquées à travers la transposition législative de la Directive. Il n'existe pas de dérogations concernant les travailleurs du transport urbain. Les conventions collectives contiennent toutefois des dispositions plus favorables et sont applicables au niveau des entreprises (il n'existe pas de conventions collectives nationales ou régionales dans ce secteur). La durée maximale hebdomadaire moyenne du travail est de 48 heures (heures supplémentaires comprises).

2.4. République tchèque

En République tchèque, toutes les dispositions minimales sont appliquées dans le secteur du transport urbain à travers la transposition législative de la Directive, quel que soit le moyen de transport utilisé. L'aménagement du temps de travail est régi par le code du travail et par une législation spéciale applicable au temps de travail dans le secteur des transports (périodes de conduite, périodes de repos et pauses de sécurité). Les conventions collectives s'appliquent uniquement au niveau des entreprises.

Le temps de conduite journalier des équipages de poids lourds ou de bus est de 9 heures maximum (deux fois par semaine, le temps de conduite peut aller jusqu'à 10 heures), et le temps de conduite total ne peut excéder 90 heures au cours de 2 semaines consécutives.

2.5. Danemark

Le secteur du transport urbain est couvert par des conventions collectives nationales, à l'exception des services de bus publics des zones urbaines d'Odense et d'Århus, qui relèvent d'accords collectifs locaux.

Les conventions collectives ne s'appliquent pas obligatoirement à toutes les sociétés de bus qui assurent des services de transport public. Cependant, dans la pratique, presque toutes les sociétés doivent se conformer à une convention collective, car pour les appels d'offres en matière de transport public, le respect de la convention collective sectorielle nationale est généralement mentionné comme une condition par les autorités publiques.

Certains services de transport ferroviaire et de transport urbain régulier peuvent bénéficier de dérogations aux dispositions sur le repos journalier et hebdomadaire. La durée maximale hebdomadaire moyenne du travail (hors heures supplémentaires) ne peut excéder 42 heures, ou 37 heures en moyenne sur une période n'excédant pas 16 semaines. Les heures supplémentaires sont généralement récupérées sous forme de périodes de repos.

2.6. Estonie

Le transport public urbain est organisé par les autorités municipales. Il n'existe aucune différence de réglementation entre le transport routier et le transport ferroviaire. La plus grande partie du secteur du transport routier urbain est couverte par une convention collective nationale qui est obligatoire pour toutes les sociétés qui opèrent dans le secteur du transport routier. Dans le secteur ferroviaire, les conventions collectives sont conclues au niveau des entreprises.

La durée maximale hebdomadaire du travail est de 40 heures. La durée maximale hebdomadaire moyenne (heures supplémentaires comprises) ne peut excéder 48 heures à l'intérieur d'une

période de référence de 4 mois. Dans le secteur du transport, la dérogation individuelle (opt-out individuel) est principalement utilisée en matière de transport routier.

2.7. Finlande

La Directive a été mise en œuvre par la loi sur le temps de travail, qui permet aux conventions collectives (obligatoires pour toutes les sociétés du secteur) de déroger aux dispositions de la Directive. Des dispositions spécifiques s'appliquent au temps de conduite dans les services ferroviaires à l'intérieur du secteur du transport urbain régulier. Les autorités finlandaises considèrent que certaines dispositions de la Directive sont moins bien adaptées au secteur ferroviaire (par exemple, dispositions relatives aux travailleurs de nuit et aux garanties de sécurité).

La durée maximale hebdomadaire moyenne du travail (heures supplémentaires comprises) pour le personnel des bus ne peut excéder 48 heures à l'intérieur d'une période de référence de 12 mois. Il n'existe aucune limitation officielle de la durée de travail maximale hebdomadaire pour le personnel des trains. Les autorités nationales indiquent toutefois que dans la pratique, le temps de travail moyen (heures supplémentaires comprises) ne dépasse pas 48 heures par semaine.

2.8. France

La transposition de la Directive au secteur du transport urbain n'est pas encore achevée (deux décrets qui régleront la durée du travail dans le secteur du transport public urbain et à l'intérieur de la Régie autonome des transports parisiens (RATP - bus et métro) seront promulgués prochainement.

Les dispositions de la Directive qui sont déjà transposées peuvent faire l'objet de dérogations, notamment en matière de pauses et de temps de repos journalier et hebdomadaire. À l'intérieur du secteur, des dispositions similaires s'appliquent aux services routiers et ferroviaires. Le temps de conduite n'est pas réglementé dans les transports urbains.

Le transport urbain est couvert par des conventions collectives nationales interprofessionnelles (applicables au niveau national à toutes les sociétés de tous les secteurs ou d'un secteur prédéfini), par la convention collective nationale sur les transports urbains (obligatoire pour toutes les sociétés du secteur du transport urbain), par des conventions collectives qui complètent l'accord sectoriel national (contraignantes pour les entreprises qui sont membres des organisations professionnelles signataires, applicables sur une base volontaire pour les autres entreprises), et par des accords d'entreprise.

La RATP, qui n'est pas soumise à la convention collective nationale sur les transports urbains ou aux accords collectifs qui la complètent, est régie par des dispositions spécifiques et des accords collectifs internes.

2.9. Allemagne

Au niveau national, les travailleurs du secteur du transport public urbain sont soumis à des dispositions générales sur le temps de travail. Les employés des réseaux de bus et de tramways sont également soumis à des réglementations concernant le personnel de conduite.

Le champ d'application des conventions collectives est variable et peut s'étendre à tous les opérateurs (ferroviaires et non ferroviaires) ou seulement à quelques-uns. Les sociétés privées

relèvent de conventions collectives régionales (au niveau du Land). Les sociétés publiques sont couvertes par une convention collective nationale. À de rares exceptions près, les conventions collectives n'ont pas d'effet contraignant général (elles s'appliquent uniquement aux employeurs et aux salariés qui sont membres des organisations signataires).

Des dispositions spéciales réglementent le temps de travail des conducteurs dans les transports routiers. Les conducteurs dont le parcours n'excède pas 50 kilomètres sont également soumis aux règles sur le temps de conduite, les pauses et les périodes de repos énoncées dans le règlement (CEE) n° 3820/85.

La durée maximale hebdomadaire moyenne du travail (heures supplémentaires comprises) ne peut excéder 48 heures à l'intérieur d'une période de référence de 12 mois. Depuis 2004, la législation allemande sur le temps de travail permet de dépasser les limites fixées en matière de durée du travail, à condition que cela soit prévu dans des conventions collectives et que le travailleur individuel ait donné son accord (dérogation individuelle). On ignore si les conventions collectives dans les transports urbains font usage de cette possibilité.

2.10. Grèce

Le secteur du transport urbain est entièrement couvert soit par des conventions collectives, soit par des règlements du travail. Les sociétés sont couvertes par une convention collective nationale ou, le cas échéant, par des conventions collectives au niveau des entreprises.

D'après la convention collective nationale, la durée maximale hebdomadaire du travail est de 40 heures, plus 3 heures supplémentaires, à moins qu'une convention collective conclue au niveau de l'entreprise n'en dispose autrement. La période de référence est généralement d'une semaine.

2.11. Hongrie

Les sociétés de transport urbain sont couvertes par des conventions collectives conclues au niveau de l'entreprise ou, dans certains cas, de la branche professionnelle.

La législation hongroise exige que les temps de repos journaliers dans le transport urbain régulier de voyageurs soient conformes aux dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85. La durée maximale hebdomadaire moyenne du travail (heures supplémentaires comprises) se situe entre 42 et 48 heures, et la durée de la période de référence varie (1, 2 ou 3 mois). Le temps de conduite maximum est limité à 11 heures. La dérogation individuelle prévue à l'article 22 est appliquée.

2.12. Irlande

L'Irlande dispose de réglementations essentiellement applicables au niveau national, qui sont complétées par un certain nombre de conventions collectives au niveau des entreprises. Les règles édictées au titre de la loi sur le trafic routier (*Road Traffic Act*) sont contraignantes. En revanche, les conventions collectives ne le sont pas.

Les dispositions concernant le transport régulier de passagers par la route sont différentes de celles qui s'appliquent au transport ferroviaire, en raison des différences de cadre législatif. Des dispositions spécifiques s'appliquent également au temps de conduite dans le secteur du transport urbain régulier, en raison de besoins économiques et sociaux particuliers. La durée

maximale hebdomadaire du travail dépend de l'opérateur mais ne peut excéder la limite des 48 heures.

Enfin, des dérogations générales sont appliquées en matière de durée du travail de nuit, d'évaluation de la santé, de transfert des travailleurs de nuit au travail de jour et de garanties pour le travail en période nocturne.

2.13. Italie

Les mesures de transposition de la Directive autorisent des dérogations dans le secteur du transport urbain, à condition que les conventions collectives le prévoient. Les conventions collectives s'appliquent aux niveaux national et régional.

La durée maximale hebdomadaire du travail est de 40 heures. Des dérogations sont prévues pour le transport régulier de passagers par la route, à condition que la moyenne hebdomadaire n'excède pas 48 heures, heures supplémentaires comprises. Les conventions collectives peuvent énoncer des dispositions plus favorables. La période de référence ne peut excéder 4 mois (6 ou 12 mois si les conventions collectives en disposent ainsi et que des raisons techniques ou l'organisation du travail le justifient).

2.14. Lettonie

Le transport public s'effectue par bus, tramway ou trolleybus (il n'existe pas de transport urbain ferroviaire). Des conventions collectives s'appliquent au niveau des entreprises.

La durée maximale hebdomadaire du travail est de 56 heures par semaine (les heures supplémentaires sont limitées à 144 heures sur une période de 4 mois).

Dans certaines circonstances, le système n'est pas conforme aux dispositions sur le temps de travail et de repos. D'après les autorités lettones, cela serait dû à une pénurie de conducteurs et de receveurs. Elles estiment que les dispositions concernant le temps de travail dans les transports publics devraient être adaptées à la situation réelle sur le marché du travail, et qu'une période de transition d'au moins 3 ans est nécessaire pour que la conformité avec les dispositions réglementaires soient assurée.

2.15. Lituanie

L'aménagement du temps de travail est régi par le code du travail et par une résolution du gouvernement qui autorise des dérogations en matière de transport routier urbain (le transport urbain ferroviaire est inexistant).

La législation du travail lituanienne prévoit, dans tous les secteurs, la possibilité de conclure des conventions collectives au niveau de l'entreprise, du secteur, d'un territoire ou au niveau national. À l'heure actuelle, les conventions collectives en vigueur dans le secteur du transport urbain ont toutes été conclues au niveau des entreprises. Aucune liste exhaustive de ces accords n'est disponible, étant donné qu'aucune institution publique n'est autorisée à enregistrer les conventions collectives conclues au niveau des entreprises. Selon le code du travail, les conventions collectives sont nulles si elles autorisent des conditions de travail moins favorables que celles prévues par le code du travail ou d'autres instruments juridiques.

Dans le secteur du transport urbain, la durée maximale hebdomadaire du travail est de 60 heures dans les limites d'une durée maximale hebdomadaire moyenne de 48 heures et pour

une période de référence de 4 mois (6 mois si des raisons objectives le justifient et après consultation des partenaires sociaux concernés).

2.16. Luxembourg

Le secteur du transport urbain est réglementé par une convention collective applicable aux conducteurs de bus et aux travailleurs auxiliaires (contraignante au niveau national pour toutes les sociétés privées).

Les exigences du règlement (CEE) n° 3820/85 en matière de durée maximale hebdomadaire de travail sont étendues à tous les conducteurs de bus dans les transports urbains. Le temps de conduite maximal ne peut donc excéder 90 heures sur une période de 2 semaines.

2.17. Malte

Dans les transports urbains, 80 % des travailleurs sont indépendants (absence de transport ferroviaire). Il n'existe pas de conventions collectives.

Les autorités maltaises soulignent certains aspects spécifiques à Malte: brève durée des trajets (60 minutes maximum), vitesse fortement limitée sur les routes, longues périodes d'attente entre deux trajets, enfin système de travail posté faisant alterner un jour de travail et un jour de repos. Des dérogations sont autorisées en matière de repos journalier et de pauses. Il est fait usage de la dérogation individuelle.

2.18. Pays-Bas

Le secteur du transport urbain est réglementé par une convention collective nationale. Toutefois, certaines sociétés n'y sont pas soumises et disposent de leurs propres conventions collectives. En outre, les entreprises peuvent disposer de réglementations supplémentaires qui précisent ou complètent ces conventions. La totalité du secteur est donc couverte par des accords collectifs.

La transport régulier de voyageurs par la route (bus) est régi par un décret sur le temps de travail fondé sur le règlement (CEE) n° 3820/85, à l'exception des pauses, qui, tout comme le transport régulier des voyageurs en métro, tramway, train léger et train, relèvent de la transposition législative de la Directive (loi sur le temps de travail).

La durée hebdomadaire moyenne du travail dans le secteur des bus est de 48 heures à l'intérieur d'une période de référence de 13 semaines (26 semaines si une convention collective le prévoit ainsi). Concernant le métro, les tramways, les trains légers et les trains, la durée hebdomadaire moyenne du travail est de 45 heures (heures supplémentaires incluses) à l'intérieur d'une période de référence de 13 semaines (48 heures à l'intérieur d'une période de référence de 13 semaines si une convention collective le prévoit ainsi).

2.19. Pologne

Il n'existe pas de conventions collectives nationales ou régionales régissant le secteur du transport urbain, mais la grande majorité des sociétés disposent de leurs propres conventions collectives. Ces accords ne peuvent contenir des dispositions moins favorables que celles applicables en vertu du code du travail.

Les règles valables pour les conducteurs dans les transports urbains sont les mêmes selon le code du travail et selon la législation sur le temps de travail des conducteurs. Un article de cette dernière permet toutefois, dans des circonstances exceptionnelles, que les conducteurs des transports réguliers en zone urbaine soient soumis à un régime de travail discontinu, selon un calendrier prédéfini. La durée maximale hebdomadaire du travail (heures supplémentaires comprises) est de 48 heures.

2.20. Portugal

Le secteur du transport urbain est réglementé par les dispositions générales du code du travail. Moyennant des conventions collectives conclues au niveau des entreprises, des dérogations sont permises dans ce secteur en ce qui concerne le repos journalier, les pauses, le repos hebdomadaire, la durée maximale hebdomadaire du travail et la durée du travail de nuit.

La durée maximale hebdomadaire moyenne du travail (heures supplémentaires incluses) ne peut excéder 48 heures à l'intérieur d'une période de référence qui doit être fixée par une convention collective et qui ne peut excéder 12 mois (4 ou 6 mois pour les transports urbains, lorsqu'il n'existe pas de convention collective).

2.21. Slovaquie

Des conventions collectives conclues au niveau des entreprises couvrent pleinement les salariés dans les transports publics urbains et contiennent des dispositions plus protectrices. De plus, une convention collective plus générale, applicable à l'ensemble du secteur économique et contraignante pour tous les employeurs et tous les syndicats de travailleurs qu'elle couvre, élargit et modifie certaines dispositions des accords d'entreprise.

Selon le code du travail, la durée maximale hebdomadaire du travail, heures supplémentaires comprises, ne peut excéder 48 heures sur une semaine isolée. L'employeur peut toutefois répartir le temps de travail de manière non uniforme sur plusieurs semaines à l'intérieur d'une période de référence de 4 mois, à condition d'avoir obtenu l'accord des représentants des salariés, ou du salarié.

2.22. Slovénie

Les services réguliers de transport routier public se divisent en services urbains et suburbains. En matière de transport routier, la Slovénie est considérée comme une seule et même région. Étant donné que toutes les municipalités ne disposent pas d'un transport urbain, le transport interurbain couvre aussi bien les moyennes distances (de 5 à 50 km) que les services de longue distance (plus de 50 km).

Les services de transport urbain régulier sont réglementés par deux conventions collectives nationales (relatives au transport routier de voyageurs et au transport ferroviaire) et par des conventions collectives d'entreprise qui accordent des droits supplémentaires aux travailleurs. Les dispositions sont différentes selon qu'il s'agit de services routiers, ferroviaires, ou du transport de passagers. La durée hebdomadaire moyenne du travail est de 40 heures, et le temps de travail hebdomadaire maximal ne peut dépasser 48 heures.

2.23. Espagne

Le secteur du transport urbain est réglementé par la législation nationale du travail et par des conventions collectives au niveau national et au niveau des entreprises. Les «autoridades

autonómicas» sont responsables de l'organisation du transport régulier par route pour les trajets de moins de 50 kilomètres, tandis que le transport urbain de passagers relève de la compétence des autorités locales.

La durée hebdomadaire moyenne du travail est de 40 heures à l'intérieur d'une période de référence de 12 mois, le nombre des heures supplémentaires étant limité à 80 heures par an. Il n'existe pas de dispositions spécifiques au temps de conduite dans le transport urbain régulier.

2.24. Suède

Aucune législation spéciale ne s'applique au secteur du transport urbain. La loi suédoise sur le temps de travail s'applique pleinement à ce secteur, comme à la plupart des autres secteurs. Les partenaires sociaux ont toutefois la possibilité de déroger à la loi par des conventions collectives, à condition que celles-ci n'établissent pas des règles moins favorables que celles prévues par la Directive. Il n'existe pas de dispositions spécifiques s'appliquant au temps de conduite dans le transport urbain régulier. De telles dispositions peuvent toutefois être contenues dans des conventions collectives.

Les conventions collectives sont signées au niveau national et au niveau des entreprises. S'agissant du transport urbain ferroviaire, les accords sont également signés à l'échelon local. Les conventions collectives sont contraignantes pour les sociétés qui sont membres d'organisations patronales ou qui ont signé leurs propres conventions collectives.

La durée maximale du temps de travail hebdomadaire global (incluant les heures de travail normales, les heures supplémentaires et le temps de garde) est de 48 heures pour chaque période de 7 jours, à calculer sur une période de 4 mois. Cette période de calcul peut être étendue jusqu'à 12 mois au moyen d'une convention collective.

2.25. Royaume-Uni

Le secteur du transport urbain est régi par des réglementations nationales et par des conventions collectives au niveau des entreprises. La durée maximale hebdomadaire de travail de 48 heures (heures supplémentaires incluses) est appliquée avec une possibilité de dérogation individuelle dont il est fait usage. Selon les autorités britanniques, la plupart des conventions collectives d'entreprise prévoient une semaine de travail de 35 à 45 heures, auxquelles s'ajoutent les heures supplémentaires sur une base volontaire.

3. PARTENAIRES SOCIAUX

D'après la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'un des problèmes essentiels est l'absence de mécanismes de sanction efficaces et dissuasifs, nécessaires selon elle pour garantir le respect des règles en matière de temps de travail. L'ETF demande en outre que les conventions collectives s'appliquent obligatoirement à toutes les sociétés et à tous les travailleurs actifs dans le secteur du transport urbain. Avec l'ouverture des marchés publics à la concurrence et l'introduction de la sous-traitance et de la privatisation, le nombre des travailleurs qui ne sont pas couverts par des conventions collectives a augmenté dans les pays où de tels accords ne sont pas applicables de manière contraignante au niveau national. Enfin, l'ETF a indiqué qu'à sa connaissance, la mise en œuvre de la Directive n'avait créé aucun problème dans le secteur. Cela semble dû à ses caractéristiques particulières, étant donné que l'article 17, paragraphe 3, prévoit des dérogations qui garantissent une grande

flexibilité. L'ETF a toutefois souligné deux éléments qui créent, selon elle, des problèmes de santé et de sécurité considérables: l'absence de définition quantitative du «repos suffisant» minimal, et le large usage fait de la dérogation individuelle par les conducteurs de bus dans les transports réguliers de passagers au Royaume-Uni.

L'Union internationale des transports publics (UITP) considère, quant à elle, que les dispositions de la Directive sont bien adaptées au secteur du transport urbain. Elle souligne tout particulièrement la nécessité de maintenir les dérogations prévues à l'article 17, paragraphe 3, point c) viii), qui garantissent «la continuité du service ou de la production».

4. CONCLUSIONS

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.

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. En outre, certains pays étendent les dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 aux conducteurs de bus dans le transport urbain régulier de voyageurs. 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 (CEE) n° 3820/85 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.

Dans certains cas, les dispositions du règlement (CEE) n° 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, notamment en ce qui concerne la durée maximale hebdomadaire du travail.

La Commission considère 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 décrites ci-dessus dans lesquelles le respect du droit communautaire, et notamment de la Directive, semble problématique, et prendra ses responsabilités en la matière, conformément au traité.