

POSITION COMMUNE (CE) N° 20/2001**arrêtée par le Conseil le 23 mars 2001****en vue de l'adoption de la directive 2001/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ...
relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant à titre professionnel des
activités mobiles de transport routier**

(2001/C 142/04)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION
EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71 et son article 137, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ⁽⁴⁾ fixe des règles communes concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs. Ledit règlement ne couvre pas les autres aspects de la durée du travail dans le transport routier.
- (2) La directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ⁽⁵⁾ permet d'adopter des prescriptions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail. Compte tenu de son caractère sectoriel, les dispositions de la présente directive prévalent sur la directive 93/104/CE en application de l'article 14 de cette dernière.
- (3) En dépit de négociations intensives entre les partenaires sociaux, il n'a pas été possible de parvenir à un accord au sujet des travailleurs mobiles dans le transport routier.
- (4) Il est, par conséquent, nécessaire de prévoir un ensemble de prescriptions plus spécifiques relatives à la durée du travail pour les transports routiers visant à assurer la sécurité des transports ainsi que la santé et la sécurité des personnes concernées.

(5) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(6) Le champ d'application de la présente directive couvre uniquement les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport établie dans un État membre qui participent à des activités mobiles de transport routier couvertes par le règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, par l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

(7) Il convient de préciser que les travailleurs mobiles exclus du champ d'application de la présente directive, autres que les conducteurs indépendants, bénéficient de la protection de base prévue par la directive 93/104/CE. Cette protection de base comprend les règles en vigueur en matière de repos suffisant, de durée maximale moyenne hebdomadaire de travail, de congés annuels ainsi que certaines dispositions fondamentales applicables aux travailleurs de nuit, notamment les contrôles médicaux.

(8) Les conducteurs indépendants étant inclus dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85, mais étant exclus du champ d'application de la directive 93/104/CE, il convient d'exclure provisoirement ces conducteurs du champ d'application de la présente directive, étant entendu que la Commission évaluera les conséquences de cette exclusion provisoire.

(9) Les définitions figurant dans la présente directive ne doivent pas constituer un précédent pour d'autres réglementations communautaires portant sur le temps de travail.

(10) Afin d'améliorer la sécurité routière, d'éviter de fausser la concurrence et de garantir la sécurité et la santé des travailleurs mobiles couverts par la présente directive, ceux-ci devraient savoir avec précision, d'une part, quels sont les temps consacrés à des activités de transport routier qui sont considérés comme temps de travail et, d'autre part, quels sont les temps qui en sont exclus et sont

⁽¹⁾ JO C 43 du 17.2.1999, p. 4.

⁽²⁾ JO C 138 du 18.5.1999, p. 33.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 14 avril 1999 (JO C 219 du 30.7.1999, p. 235), confirmé le 6 mai 1999 (JO C 279 du 1.10.1999, p. 270), position commune du Conseil du 23 mars 2001 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 307 du 13.12.1993, p. 18. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 195 du 1.8.2000, p. 41).

considérés comme temps de pause, de repos ou de disponibilité. Ces travailleurs devraient avoir droit à des périodes de repos minimales quotidiennes et hebdomadaires, ainsi qu'à des pauses appropriées. Il est également nécessaire d'instaurer une limite maximale du nombre d'heures de travail hebdomadaires.

- (11) Des recherches ont montré que l'organisme humain est plus sensible la nuit aux perturbations induites par l'environnement, ainsi qu'à certaines formes lourdes d'organisation, et que de longues périodes de travail de nuit peuvent nuire à la santé des travailleurs et compromettre leur sécurité ainsi que la sécurité routière en général.
- (12) Il est, par conséquent, nécessaire de limiter la durée du travail de nuit et de prévoir que les conducteurs professionnels qui effectuent du travail de nuit reçoivent une compensation appropriée pour leur activité et ne soient pas désavantagés en matière de formation.
- (13) Il convient que les employeurs gardent un enregistrement des dépassements de la durée maximale moyenne hebdomadaire de travail applicable aux travailleurs mobiles.
- (14) Il convient que les dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 concernant le temps de conduite pour les transports internationaux et nationaux de voyageurs, autres que les services réguliers, puissent continuer de s'appliquer. La durée du temps de travail des conducteurs effectuant ces transports pourra ainsi dépasser, sous certaines conditions, la durée maximale hebdomadaire prévue par la présente directive pour les transports des marchandises et pour les services réguliers de transport de voyageurs.
- (15) Il convient que la Commission contrôle la mise en œuvre de la présente directive et suive les développements intervenant dans les États membres dans ce domaine, et soumette au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions un rapport sur l'application des règles, ainsi que sur les conséquences des dispositions relatives au travail de nuit.
- (16) Il est nécessaire de prévoir que certaines dispositions pourront faire l'objet de dérogations arrêtées, selon le cas, par les États membres ou les partenaires sociaux. En règle générale, en cas de dérogation, les travailleurs concernés devraient bénéficier de périodes de repos compensatoire,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

L'objet de la présente directive est de fixer des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail afin

d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant à titre professionnel des activités mobiles de transport routier ainsi que la sécurité routière et de rapprocher davantage les conditions de concurrence.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux 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 ou, à défaut, par l'accord AETR.

La Commission soumet au plus tard le ... (*) une évaluation des conséquences de l'exclusion temporaire des conducteurs indépendants au Parlement européen et au Conseil. Elle analysera notamment les effets de l'exclusion des conducteurs indépendants sur la sécurité routière, les conditions de concurrence, la structure de la profession ainsi que sur les aspects sociaux. En fonction des résultats de cette analyse, la Commission pourra proposer les conditions dans lesquelles les conducteurs indépendants, dont la définition devra être précisée, seront soumis au plus tard le ... (**) à la présente directive.

2. Les dispositions de la directive 93/104/CE s'appliquent aux travailleurs mobiles exclus du champ d'application de la présente directive.

3. Dans la mesure où la présente directive contient des dispositions plus spécifiques concernant les travailleurs mobiles exécutant des activités de transport routier, celle-ci prévaut sur les dispositions pertinentes de la directive 93/104/CE, en application de l'article 14 de cette dernière.

4. La présente directive complète les dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 et, en tant que de besoin, de l'accord AETR, qui prévalent sur les dispositions de la présente directive.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «temps de travail»: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, c'est-à-dire:

- le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes: la conduite, le chargement et le déchargement, l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule, le nettoyage et l'entretien technique ainsi que tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement et des passagers,

(*) Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Six ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

- les périodes durant lesquelles le travailleur mobile est tenu de rester à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail, et ne peut, sur instruction de son employeur, disposer librement de son temps, notamment pendant les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des États membres.

Sont exclus du temps de travail les temps de pause visés à l'article 5, les temps de repos visés à l'article 6 ainsi que, sans préjudice de la législation des États membres ou d'accords entre partenaires sociaux prévoyant que de telles périodes sont compensées ou limitées, les temps de disponibilité visés au point b) du présent article.

b) «temps de disponibilité»:

- les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux. Sont notamment considérées comme temps de disponibilité les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des États membres,

- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette;

c) «poste de travail»:

- le lieu où se situe l'entreprise pour laquelle le travailleur mobile effectue des tâches,
- le véhicule que le travailleur mobile utilise lorsqu'il effectue des tâches, et
- tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport;

- d) «travailleur mobile»: tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue, pour le compte d'autrui ou pour son propre compte, des transports de voyageurs ou de marchandises par route;

- e) «conducteur indépendant»: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route, à la demande du client;
- f) «semaine»: la période qui commence à 0 heure le lundi et prend fin à 24 heures le dimanche;
- g) «période nocturne»: toute période d'au moins quatre heures, telle que définie par la législation nationale, entre 0 heure et 7 heures;
- h) «travail de nuit»: tout travail accompli durant la période nocturne

Article 4

Durée maximale hebdomadaire du travail

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que:

- a) la durée hebdomadaire moyenne du travail soit 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 semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée. L'article 6, paragraphe 1, quatrième et cinquième alinéas, du règlement (CEE) n° 3820/85 ou, en tant que de besoin, l'article 6, paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'accord AETR prévalent sur les dispositions de la présente directive, pour autant que les conducteurs visés ne dépassent pas une durée moyenne de quarante-huit heures par semaine sur quatre mois;
- b) la durée du travail pour le compte de plus d'un employeur soit la somme des heures effectuées. L'employeur demande, par écrit, au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le travailleur mobile fournit ces informations par écrit.

Article 5

Temps de pause

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, sans préjudice du niveau de protection prévu par le règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, par l'accord AETR, les travailleurs mobiles ne travaillent en aucun cas pendant plus de six heures consécutives sans pause. Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

2. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Article 6

Temps de repos

Aux fins de la présente directive, les apprentis et les stagiaires sont soumis, en matière de temps de repos, aux mêmes dispositions que celles dont bénéficient les autres travailleurs mobiles en application du règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, de l'accord AETR.

Article 7

Travail de nuit

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que:

— si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien ne dépasse pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures,

— le travail de nuit soit compensé conformément aux dispositions législatives nationales, aux conventions collectives, aux accords entre partenaires sociaux et/ou à la pratique nationale, et à condition que cette compensation ne soit pas de nature à compromettre la sécurité routière.

2. Au plus tard le ... (*) la Commission évalue, dans le cadre du rapport qu'elle établit conformément à l'article 13, paragraphe 2, les conséquences des dispositions prévues au paragraphe 1 du présent article. La Commission accompagne, le cas échéant, ce rapport de propositions appropriées.

3. La Commission présentera une proposition de directive contenant les dispositions relatives à la formation des conducteurs professionnels, y compris ceux qui effectuent un travail de nuit, et définissant les principes généraux de cette formation.

Article 8

Dérogations

1. Des dérogations aux articles 4 et 7 peuvent être adoptées au moyen de dispositions législatives, réglementaires et administratives, de conventions collectives ou d'accords entre partenaires sociaux, pour autant que les personnes concernées bénéficient de périodes équivalentes de repos compensatoire.

2. La possibilité de déroger à l'article 4 ne peut aboutir à la mise en place d'une période de référence dépassant six mois pour le calcul de la moyenne de la durée maximale hebdomadaire de travail de quarante-huit heures.

(*) Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 9

Information et registres

Les États membres veillent à ce que:

a) les travailleurs mobiles soient informés des prescriptions nationales pertinentes, du règlement intérieur de leur entreprise et des accords entre partenaires sociaux, notamment des conventions collectives et des accords d'entreprise éventuels, établis sur la base de la présente directive, sans préjudice de la directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail ⁽¹⁾;

b) le temps de travail des travailleurs mobiles soit enregistré. Les registres sont conservés au moins un an après l'expiration de la période couverte. Les employeurs sont responsables de l'enregistrement du temps de travail des travailleurs mobiles. Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de l'enregistrement des heures prestées.

Article 10

Dispositions plus favorables

La présente directive ne porte pas atteinte à la faculté des États membres d'appliquer ou d'introduire des dispositions législatives, réglementaires ou administratives plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs mobiles ou à leur faculté de favoriser ou de permettre l'application de conventions collectives ou d'autres accords conclus entre partenaires sociaux plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs mobiles.

Article 11

Sanctions

Les États membres arrêtent un régime de sanctions pour les infractions aux dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Celles-ci doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 12

Négociations avec les pays tiers

En vue de l'application aux travailleurs mobiles employés par des entreprises établies dans un pays tiers d'une réglementation équivalente à celle prévue par la présente directive, la Communauté engagera des négociations avec les pays tiers concernés dès l'entrée en vigueur de la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 288 du 18.10.1991, p. 32.

*Article 13***Rapport**

1. Tous les deux ans, les États membres soumettent un rapport à la Commission sur la mise en œuvre de la présente directive, en indiquant les vues des partenaires sociaux. Le rapport doit parvenir à la Commission au plus tard le 30 septembre suivant la date de clôture de la période biennale en cause. Cette période est la même que celle visée à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85.

2. La Commission établit tous les deux ans un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive par les États membres, et sur les développements dans le domaine en question. La Commission transmet ce rapport au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions.

*Article 14***Dispositions finales**

1. Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ... (*) ou s'assurent, que, d'ici à cette date, les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord, les États membres devant prendre toute disposition leur permettant d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au premier alinéa, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Sans préjudice du droit des États membres d'élaborer, eu égard à l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires et contractuelles différentes dans le domaine du temps de travail, pour autant que les exigences minimales prévues par la présente directive soient respectées, la mise en œuvre de la présente directive ne constitue pas une justification valable pour la régression du niveau général de protection des personnes visées à l'article 2, paragraphe 1.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils ont déjà adoptées ou qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 15***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

*Article 16***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

(*) Trois ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 25 novembre 1998, la Commission a présenté, dans le cadre de sa communication ⁽¹⁾ sur l'aménagement du temps de travail dans les secteurs et activités exclus du champ d'application de la directive 93/104/CE ⁽²⁾, une proposition de directive spécifique pour le secteur du transport routier, à savoir une proposition de directive du Conseil relative à l'aménagement du temps de travail des travailleurs mobiles exécutant des activités de transport routier ainsi que des conducteurs indépendants ⁽³⁾. Cette proposition est fondée sur les articles 71 et 137, paragraphe 2, du traité CE.

Le Parlement européen a rendu son avis sur la proposition de la Commission le 14 avril 1999 ⁽⁴⁾ et, par sa résolution du 6 mai 1999 ⁽⁵⁾, a confirmé son vote sur la proposition qui a fait l'objet d'un changement de procédure (de coopération à codécision) à la suite de l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam.

Le Comité économique et social a rendu son avis le 25 mars 1999 ⁽⁶⁾.

Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis ⁽⁷⁾.

Le 27 novembre 2000, la Commission a présenté une proposition modifiée et, à l'occasion de la session du Conseil des 20 et 21 décembre 2000, elle a encore une fois modifié sa proposition conformément au projet de position commune du Conseil.

Le 23 mars 2001, le Conseil a arrêté une position commune, conformément à l'article 251 du traité CE.

II. OBJECTIF

Dans le cadre de la directive générale 93/104/CE, la Commission a proposé une directive spécifique relative au temps de travail pour le transport routier, afin de tenir compte des particularités des activités de ce secteur.

Actuellement, la législation communautaire en matière sociale applicable au secteur des transports routiers se compose de deux règlements et d'une directive, à savoir le règlement (CEE) n° 3820/85 ⁽⁸⁾, le règlement (CEE) n° 3821/85 ⁽⁹⁾ et la directive 88/599/CEE ⁽¹⁰⁾.

1. Le règlement (CEE) n° 3820/85 comprend notamment des dispositions applicables aux conducteurs salariés et aux travailleurs indépendants effectuant des transports routiers de voyageurs ou de marchandises à l'intérieur de la Communauté. Les dispositions de l'accord européen relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux (AETR) ⁽¹¹⁾ s'appliquent à certains transports internationaux visés par le règlement.

⁽¹⁾ JO C 43 du 17.2.1999, p. 1.

⁽²⁾ Directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail (JO L 307 du 13.12.1993, p. 18). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/34/CEE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104/CE afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive (JO L 195 du 1.8.2000, p. 41).

⁽³⁾ JO C 43 du 17.2.1999, p. 4.

⁽⁴⁾ JO C 219 du 30.7.1999, p. 231.

⁽⁵⁾ JO C 279 du 1.10.1999, p. 270.

⁽⁶⁾ JO C 138 du 18.5.1999, p. 33.

⁽⁷⁾ Lettre du 25 juin 1999.

⁽⁸⁾ Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 1).

⁽⁹⁾ Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 8). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2135/98 modifiant églament la directive 88/599/CEE (JO L 274 du 9.10.1998, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur les procédures uniformes concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 (JO L 325 du 29.11.1988, p. 55). Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2135/98.

⁽¹¹⁾ Accord du 1^{er} juillet 1970, ouvert à la signature à Genève jusqu'au 31 mars 1971.

Ce règlement comporte des dispositions concernant les exigences auxquelles doivent satisfaire les équipages (par exemple l'âge, la formation professionnelle), le temps de conduite, les interruptions et les temps de repos des conducteurs, l'interdiction de certains types de rémunérations, la possibilité de dérogations, le contrôle et les sanctions.

Le règlement prévoit uniquement les temps de conduite sans prendre en compte, de manière normative, les autres temps que les travailleurs mobiles et les conducteurs indépendants passent au travail. Les dispositions relatives au temps de travail varient d'un État membre à l'autre tant par la forme que par le degré de détail.

2. La Commission estime que le maintien de différences en matière de temps de travail ne peut pas se justifier dans le cadre du marché intérieur car cela place les entreprises concernées dans une situation de concurrence inéquitable. Selon la Commission, des règles communes sur la durée du temps de travail s'avèrent donc nécessaires. Dans le contexte de la libéralisation du transport routier, de son développement ainsi que de l'accroissement des échanges avec les pays tiers, ces règles sont, à son avis, également nécessaires en vue de prévenir les risques de détérioration des conditions de travail des conducteurs routiers et de dégradation de la sécurité.

La Commission fait aussi valoir la nécessité de mettre sur un pied d'égalité tous les conducteurs, qu'ils soient salariés ou non, ce qui implique de faire rentrer sous le champ de la réglementation relative au temps de travail des formes de sous-traitance qui aujourd'hui y échappent.

3. Pour ces raisons, la proposition de directive sectorielle prévoit la fixation de règles communes pour la durée du temps de travail des travailleurs mobiles et des conducteurs indépendants. La proposition initiale de la Commission, de 1998, ne prévoyait pas l'exclusion temporaire des conducteurs indépendants du champ d'application de la directive. La proposition modifiée de novembre 2000 prévoit par contre que la directive s'appliquera aux conducteurs indépendants trois ans après la date limite de transposition. La Commission a modifié sa proposition sur ce point, non pas à la demande du Parlement européen, mais en vue de tenir compte de la situation de blocage au sein du Conseil, due à la divergence de vues des délégations au sujet de l'inclusion ou non des conducteurs indépendants dans le champ d'application de la directive. Ainsi qu'indiqué au point I, la Commission a modifié une nouvelle fois, en décembre 2000, sa proposition conformément à la position commune du Conseil.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. **Champ d'application de la directive** (article 2, notamment)

La position commune prévoit que la directive s'applique aux seuls travailleurs mobiles, employés par une entreprise de transport établie dans un État membre, qui participent à des activités mobiles de transport routier couvertes par le règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, par l'accord AETR. Elle prévoit aussi que la protection de base prévue par la directive générale 93/104/CEE s'applique aux autres travailleurs mobiles exclus de son champ d'application.

La Commission, en fonction des résultats d'une analyse qu'elle doit soumettre au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive, pourra proposer les conditions dans lesquelles les conducteurs indépendants seront soumis à la directive au plus tard six ans après la date de son entrée en vigueur.

2. **Définitions de «temps de travail» et de «temps de disponibilité»** [article 3, points a) et b)]

La position commune inclut dans la définition du «temps de travail» les périodes durant lesquelles le travailleur mobile est tenu de rester à son poste de travail et ne peut, sur instruction de son employeur, disposer librement de son temps. Elle ajoute, à titre d'exemple, que les périodes passées en attente de chargement ou de déchargement sont considérées comme temps de travail lorsque leur durée n'est pas connue à l'avance et précise ce dernier critère.

La position commune définit comme «temps de disponibilité», conformément au règlement (CEE) n° 3821/85, les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos, durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux. Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, à savoir soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des États membres.

Ces périodes ne sont pas considérées comme du temps de travail.

3. Travail de nuit [article 3, points g) et h) (définitions), et article 7 (réglementation)]

La position commune considère comme «travail de nuit» tout travail accompli durant la période nocturne, à savoir entre 0 heure et 7 heures et précise que, si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien pour chaque période de 24 heures ne doit pas dépasser 10 heures. Elle prévoit en outre la possibilité de dérogations.

IV. AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

1. Amendements du Parlement européen retenus par le Conseil et par la Commission

Le Conseil a accepté, textuellement, en partie ou dans leur esprit, huit des seize amendements présentés par le Parlement européen:

- dans le considérant 14 de la position commune, relatif à l'article 4, point a), l'amendement 1,
- à l'article 2, paragraphe 1, les amendements 2 et 25. L'exclusion du champ d'application de la directive des travailleurs mobiles participant à des activités de transport routier non couvertes par le règlement (CEE) n° 3820/85 a pour effet d'exclure de l'application de la directive les cas faisant l'objet de ces deux amendements,
- à l'article 3, point a), premier tiret («est considéré comme temps de travail le temps consacré à tous autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement et des passagers»), l'amendement 7,
- à l'article 8, l'amendement 12, deuxième et troisième parties, ainsi que l'amendement 13,
- à l'article 9, point b), l'amendement 14 (les registres étant toutefois conservés un an au lieu des deux ans prévus par l'amendement) et l'amendement 15,
- à l'article 14, paragraphe 2, l'amendement 17 concernant l'ajout de la clause de non-régression. Le Conseil a estimé préférable de reprendre cette clause dans l'article concernant les dispositions finales plutôt qu'à l'article 10 (article 9 de la proposition modifiée) relatif aux dispositions plus favorables.

La Commission a modifié sa proposition conformément à la position commune du Conseil.

2. Amendements du Parlement européen non retenus par le Conseil et par la Commission

Le Conseil n'a pas retenu les amendements suivants.

La Commission a modifié sa proposition conformément à la position commune du Conseil.

2.1. Conducteurs indépendants

Compte tenu de l'exclusion temporaire des conducteurs indépendants du champ d'application de la directive, le Conseil n'a pas retenu les amendements concernant plus particulièrement

ces conducteurs, à savoir les amendements 3, 4, 5, 6, 8, première partie, et 16. Conformément à la demande du Parlement européen, reflétée dans l'amendement 10, la position commune [article 3, point e)] a introduit dans la directive la définition de conducteur indépendant. Cette définition diffère toutefois de celle proposée par le Parlement européen, mais elle n'est pas définitive, compte tenu de l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la position commune.

2.2. *Travail de nuit* [article 3, points g) et h), et article 7)]

Le Conseil n'a pas retenu les amendements 9, 30 et 12, première partie (suppression de la possibilité de déroger à l'article 7), visant à offrir aux personnes concernées la protection requise en matière de sécurité et de santé. Le Conseil a estimé qu'il convient de permettre une certaine flexibilité dans la réglementation du travail de nuit des travailleurs mobiles exécutant des activités de transport routier, compte tenu de la nature de cette activité. D'ailleurs, l'article 17 bis de la directive 93/104/CE prévoit que son article 8, relatif à la durée du travail de nuit, ne s'applique pas aux travailleurs mobiles: les règles communes en la matière relèvent donc des directives sectorielles qui les adaptent en fonction des exigences spécifiques.

2.3. *Connaissance préalable du début du «temps de disponibilité»* [article 3, point b)]

Le Conseil n'a pas retenu l'amendement 8, deuxième partie, visant à préciser que les «périodes d'attente», qui correspondent au «temps de disponibilité» prévu à l'article 3, point b), de la position commune, doivent être connues «au moins un jour à l'avance et avant l'achèvement de la période précédente de travail posté selon les conditions négociées entre partenaires sociaux et dans les termes prévus par la législation des États membres». La position commune, afin de garantir la flexibilité nécessaire à l'exécution du transport, prévoit que le travailleur mobile puisse être prévenu de rester disponible «soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des États membres».

2.4. *Déroghations en matière de temps de repos* (article 8)

Le Parlement européen propose, dans l'amendement 12, première partie, de prévoir des dérogations à la disposition concernant le temps de repos (article 6 de la position commune). L'article 8 de la position commune n'accorde par contre pas cette possibilité car l'article 6, relatif au temps de repos, diffère de la proposition initiale de la Commission et ne prévoit plus des clauses supplémentaires concernant le repos des travailleurs mobiles non soumis au règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, à l'accord AETR. En effet, l'article 2, paragraphe 2, de la position commune prévoit qu'à ces travailleurs mobiles s'appliquent les dispositions de la directive générale 93/104/CE.

2.5. *Sanctions* (article 11)

Le Conseil n'a pas retenu l'amendement 18 visant à ce que les États membres déterminent un éventail commun des sanctions. Le Conseil a estimé qu'il n'était pas acceptable d'imposer aux États membres d'harmoniser leurs régimes de sanctions. Conformément au principe de subsidiarité, les États membres sont libres de prendre des dispositions dans ce domaine.

2.6. *Réglementation de la sous-traitance*

Le Conseil n'a pas retenu l'amendement 19 visant notamment à insérer dans l'article relatif aux dispositions finales (article 14 de la position commune) un nouveau paragraphe concernant, entre autres, la réglementation de la sous-traitance. Le Conseil estime que cette tâche relève de la compétence des États membres.
