

**DIRECTIVE 2002/15/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 11 mars 2002****relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier**

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 <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 16 janvier 2002,

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 <sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup> 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, conformément aux dispositions de son article 2, paragraphe 1.
- (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 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.

<sup>(1)</sup> JO C 43 du 17.2.1999, p. 4.

<sup>(2)</sup> JO C 138 du 18.5.1999, p. 33.

<sup>(3)</sup> 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 (JO C 142 du 15.5.2001, p. 24) et décision du Parlement européen du 14 juin 2001 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 5 février 2002 et décision du Conseil du 18 février 2002.

<sup>(4)</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

<sup>(5)</sup> 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).

- (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, continuent de s'appliquer.
- (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 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.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa ci-après, la présente directive s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Au plus tard deux ans avant cette date, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport analysera les conséquences de l'exclusion des conducteurs indépendants du champ d'application de la directive, eu égard notamment à la sécurité routière, aux conditions de concurrence, à la structure de la profession ainsi qu'aux aspects sociaux. Les conditions prévalant dans chaque État membre en ce qui concerne la structure du secteur des transports et l'environnement de travail de la profession de transporteur routier seront prises en compte. Sur la base de ce rapport, la Commis-

sion présente une proposition ayant pour objectif, le cas échéant:

- soit de fixer les modalités visant à inclure les travailleurs indépendants dans le champ d'application de la directive eu égard à certains conducteurs indépendants qui ne participent pas à des activités de transport routier dans d'autres États membres et qui sont soumis à des contraintes locales liées à des motifs objectifs, telles que la situation périphérique, la longueur des distances internes et des conditions de concurrence particulières,
- soit de ne pas inclure les conducteurs indépendants dans le champ d'application de la 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»:

- 1) dans le cas des travailleurs mobiles: 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:
    - i) la conduite,
    - ii) le chargement et le déchargement,
    - iii) l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule,
    - iv) le nettoyage et l'entretien technique,
    - v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement et des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, etc.;
  - les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment 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;

2) dans le cas des conducteurs indépendants, cette définition s'applique à toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.

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 considérés 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'établissement principal de l'entreprise pour laquelle la personne exécutant des activités mobiles de transport routier effectue des tâches ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,

— le véhicule que la personne exécutant des activités mobiles de transport routier utilise lorsqu'elle 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 contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas

liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.

Aux fins de la présente directive, les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par la présente directive.

f) «personne exécutant des activités mobiles de transport routier», tout travailleur mobile ou conducteur indépendant qui exécute de telles activités;

g) «semaine», la période qui commence à 0 heure le lundi et prend fin à 24 heures le dimanche;

h) «période nocturne», toute période d'au moins quatre heures, telle que définie par la législation nationale, entre 0 heure et 7 heures;

i) «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 personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, sans préjudice de l'article 2, paragraphe 1, 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 23 mars 2007 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, pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, être adoptées au moyen de conventions collectives, d'accords entre les partenaires sociaux ou, en cas d'impossibilité, de dispositions législatives, réglementaires et administratives, à condition que les représentants des partenaires sociaux concernés soient consultés et que des efforts soient consentis pour promouvoir toutes les formes pertinentes de dialogue social.

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.

#### 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 <sup>(1)</sup>;

- b) sans préjudice de l'article 2, paragraphe 1, le temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier 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 personnes exécutant des activités mobiles de transport routier 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. La mise en œuvre de la présente directive ne saurait justifier aucune réduction du niveau général de protection dont bénéficient les travailleurs visés à l'article 2, paragraphe 1.

#### 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.

#### 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.

<sup>(1)</sup> JO L 288 du 18.10.1991, p. 32.

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 23 mars 2005 ou s'assurent, que, d'ici 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. 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.

3. Les États membres veillent à ce que les expéditeurs, les chargeurs, les commissionnaires de transport, les maîtres d'œuvre, les sous-traitants et les entreprises qui emploient des travailleurs mobiles respectent les dispositions pertinentes de 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 Bruxelles, le 11 mars 2002.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

P. COX

*Par le Conseil*

*Le président*

J. PIQUÉ I CAMPS

---