



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

013975/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 23/05/07

Bruxelles, le 23.5.2007  
COM(2007) 266 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**sur les conséquences de l'exclusion des conducteurs indépendants du champ  
d'application de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du  
11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des  
activités mobiles de transport routier**

# **RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN**

## **sur les conséquences de l'exclusion des conducteurs indépendants du champ d'application de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier**

### **1. INTRODUCTION**

L'objet de la directive 2002/15/CE<sup>1</sup> est de fixer des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail afin de mieux protéger la sécurité et la santé des personnes qui exécutent des activités mobiles de transport routier ainsi que la sécurité routière, et de rapprocher les conditions de concurrence. La directive est entrée en vigueur le 23 mars 2002 et les États membres disposaient d'un délai de trois ans, prenant fin le 23 mars 2005, pour mettre en œuvre ses dispositions à l'égard des travailleurs mobiles. Conformément à l'article 2, paragraphe 1, de la directive, celle-ci s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009. Entretemps, la Commission devra avoir soumis un rapport au Parlement européen et au Conseil, puis une proposition législative fondée sur ce rapport.

Dans le cadre de l'accord de conciliation final conclu entre le Parlement européen et le Conseil sur cette directive, il a été décidé qu'au plus tard deux ans avant cette date, c'est-à-dire le 23 mars 2007, la Commission présenterait au Parlement européen et au Conseil un rapport qui analyserait les conséquences de l'exclusion des conducteurs indépendants du champ d'application de la directive, eu égard à la sécurité routière, aux conditions de concurrence, à la structure de la profession ainsi qu'aux aspects sociaux. Le rapport prendrait en compte 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. Sur la base de ce rapport, la Commission présenterait une proposition ayant pour objectif (a) de fixer les modalités visant à inclure dans le champ d'application de la directive les travailleurs indépendants qui effectuent des activités de transport purement nationales et qui sont soumis à des contraintes spécifiques, ou (b) de ne pas inclure les conducteurs indépendants dans le champ d'application de la directive.

L'article 7, paragraphe 2, de la directive prévoit aussi qu'au plus tard le 23 mars 2007 la Commission évalue, dans le cadre du rapport bisannuel qu'elle est tenue de présenter sur la mise en œuvre de la directive, les conséquences des dispositions de la directive concernant le travail de nuit.

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

La Commission a fait appel à des consultants en décembre 2005 afin d'examiner les trois objectifs précités et, après avoir rédigé des rapports sur chaque État membre, procédé à un

---

<sup>1</sup> JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

examen approfondi des études et données pertinentes, organisé des entretiens avec des représentants des deux parties du secteur, des administrations nationales et des directions générales concernées de la Commission et exploité les réactions obtenues lors de plusieurs réunions avec les représentants du secteur sur les résultats préliminaires obtenus, de présenter leurs conclusions concernant l'exclusion des conducteurs indépendants et les conséquences des dispositions relatives au travail de nuit. Le rapport final est disponible à l'adresse [http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index_en.htm).

## **2. MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE PAR LES ÉTATS MEMBRES**

La majorité des États membres n'ont pas réussi à transposer la directive au cours de la période de transition de trois ans qui était prévue. La Commission a dû ouvrir des procédures d'infraction à l'encontre de onze États membres en mai 2005. Depuis lors, quatre États membres n'ont toujours pas communiqué toutes leurs mesures de transposition. Cela signifie que l'impact de la directive dans certains États membres peut seulement être estimé. La Commission a entamé une correspondance avec les États membres qui lui avaient communiqué leurs mesures de transposition nationales, afin de s'assurer que les définitions et les limites fixées reflètent avec exactitude les dispositions de la directive. Par conséquent, la Commission n'est pas encore en mesure de publier son premier rapport bisannuel, qui aurait dû être présenté en mars 2007.

## **3. CONSÉQUENCES DE L'EXCLUSION DES CONDUCTEURS INDÉPENDANTS**

### **3.1. Introduction**

Le texte définitif de la directive est un compromis délicat qui témoigne du difficile accord de conciliation conclu entre le Parlement européen et le Conseil. L'inclusion des conducteurs indépendants d'ici au 23 mars 2009, une fois remplies les conditions précitées, correspond à un changement d'attitude par rapport à la position commune du Conseil<sup>2</sup>, dans laquelle était prévue l'exclusion temporaire dans l'attente d'une éventuelle proposition d'inclusion qui aurait été présentée à un stade ultérieur par la Commission. Deux États membres, l'Espagne et la Finlande, ont ensuite tenté sans succès de faire annuler la directive par la Cour de justice<sup>3</sup>, surtout dans le but d'exclure de manière permanente les conducteurs indépendants du champ d'application de la directive. Dans sa proposition initiale<sup>4</sup> et pendant tout le débat sur la directive proposée, la Commission a préconisé l'inclusion des conducteurs indépendants, pour plusieurs raisons:

- (a) assurer la compatibilité avec le champ d'application du règlement<sup>5</sup> relatif aux durées de conduite et aux temps de repos, qui ne fait pas ce type de distinction entre les conducteurs;

---

<sup>2</sup> JO C 142 du 15.5.2001, p. 24.

<sup>3</sup> C-184/02, Royaume d'Espagne et C-223/02, République de Finlande (affaires jointes) 24.9.2004, rec. p. I-7789.

<sup>4</sup> JO C 43 du 17.02.1999, p. 4.

<sup>5</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

- (b) éviter le risque de fragmentation d'un secteur très ouvert à la concurrence par le changement de statut des employés, appelés à devenir «conducteurs indépendants» (ce qu'on appelle des «faux indépendants»);
- (c) faire en sorte que les objectifs de concurrence loyale et d'amélioration de la sécurité routière et des conditions de travail soient appliqués, au moyen de la directive, à l'ensemble du secteur du transport routier.

Toutefois, la proposition initiale de la Commission reposait sur une définition moins exhaustive du temps de travail dans le cas des conducteurs indépendants.

À la lumière des conclusions présentées dans le rapport des consultants, la Commission est tenue de réfléchir aux conséquences de l'inclusion des conducteurs indépendants dans le champ de l'application de la directive et à la manière d'atteindre au mieux ses objectifs initiaux.

### **3.2. Sécurité routière**

À première vue, il existe un lien manifeste entre la fatigue des conducteurs professionnels résultant d'heures de travail excessives et un risque accru pour la sécurité routière. Toutefois, étant donné qu'un grand nombre d'États membres n'ont mis en œuvre la directive que récemment, il est trop tôt pour obtenir des informations concernant l'effet des nouvelles règles sur la sécurité routière. En outre, la base de données de la Commission, qui est tributaire des statistiques transmises par les administrations nationales, ne permet pas de faire la distinction entre conducteurs indépendants et travailleurs mobiles. Il est souvent difficile par ailleurs d'établir la cause d'un accident donné, car la fatigue peut résulter non seulement d'une durée de travail excessive mais aussi d'autres facteurs.

Cela étant dit, la littérature scientifique très fournie sur le sujet, ainsi que le rapport complet élaboré pour la Commission<sup>6</sup>, montrent qu'une durée de travail excessive, qui comprend chez les conducteurs assurant le transport de marchandises par route un élément de travail physique non négligeable (chargement et déchargement), est un facteur qui contribue de manière importante à la fatigue et partant, à l'endormissement au volant. La fatigue et ses conséquences pour la sécurité routière peuvent toucher tout conducteur, qu'il s'agisse d'un indépendant ou d'un travailleur mobile.

Le rapport des consultants a confirmé que les conducteurs indépendants travaillent plus longtemps que les travailleurs mobiles employés dans le transport routier, et que ces deux catégories ont des durées de travail supérieures à celle des travailleurs d'autres secteurs. Si les conducteurs indépendants étaient exemptés des règles relatives à la durée du travail, seuls leur temps de conduite, leurs pauses et leurs temps de repos seraient réglementés à l'échelon communautaire en vertu du règlement (CEE) n° 3820/85, qui sera remplacé le 11 avril 2007 par le règlement (CE) n° 561/2006. Il n'y aura plus de limite concernant les «autres tâches» qui devront encore être enregistrées sur le tachygraphe en vertu du règlement (CEE)

---

<sup>6</sup> Le lien entre la durée de travail des conducteurs routiers et la sécurité routière au sein de l'Union européenne, Universität-Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft, juin 1997.

n° 3821/85. Plusieurs études<sup>7</sup> ont montré que, pour les conducteurs professionnels, la conduite représente en moyenne 66 % de leur durée de travail totale, le temps de disponibilité 12 %, ce qui laisse 21 % de leur temps de travail consacré aux «autres tâches» telles que le chargement et le déchargement. L'exclusion des conducteurs indépendant impliquerait donc de ne pas appliquer de durée maximale hebdomadaire globale à ces activités. Toutefois, pour les conducteurs indépendants, cette limite maximale ne comprendrait qu'une partie de leurs tâches, étant donné que ni le «temps de disponibilité», ni aucune tâche administrative générale ne sont inclus dans le temps de travail, sauf s'ils sont directement liés au transport spécifique en cours (voir l'article 3, point a) 2) de la directive 2002/15/CE). À l'avenir, cette absence sera toutefois atténuée par plusieurs nouvelles règles introduites par le nouveau règlement (CE) n° 561/2006. Celui-ci prévoit une durée de conduite maximale hebdomadaire de 56 heures – jusqu'ici, théoriquement, les conducteurs pouvaient rouler en toute légalité jusqu'à 74 heures par semaine – et imposera à tous les conducteurs de prendre au moins un repos hebdomadaire normal de 45 heures sur une période de deux semaines consécutives.

D'autres facteurs contribuant à la fatigue – stress, problèmes de santé et manque d'assistance – sont apparus plus répandus parmi les conducteurs indépendants. Une réduction de la durée du travail pourrait sans aucun doute contribuer à réduire la fatigue. Toutefois, une telle mesure pourrait engendrer davantage de stress, étant donné que le conducteur indépendant s'efforce d'accomplir plus de travail en moins de temps pour maintenir sa rentabilité, ce qui peut déboucher sur une plus grande fatigue et des accidents. Les consultants soulignent que pour améliorer la sécurité routière, il pourrait être plus efficace de jouer sur d'autres facteurs, comme un meilleur contrôle de l'application des règles relatives à la durée de conduite et les aspects relatifs à l'environnement de travail, que de réduire la durée de travail des conducteurs indépendants.

Au contraire d'autres mesures de sécurité routière où des mesures de contrôle actives sont jugées nécessaires et doivent être menées soit à l'échelon national, soit dans un cadre réglementaire communautaire, il semble que les États membres n'accordent pas aux règles relatives à la durée de travail le même niveau de priorité qu'à l'application des règles communautaires concernant la durée de conduite et les périodes de repos. Malgré les pressions de la Commission et du Parlement européen lors des débats sur la proposition qui est devenue la directive 2006/22/CE établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil<sup>8</sup>, le Conseil n'a pas accepté la moindre exigence de contrôle systématique minimal portant sur les règles en matière de durée de travail. En ce qui concerne les règles relatives à la durée de conduite et aux périodes de repos, le Conseil a accepté une série complète de mesures visant à assurer le respect des règles, le triplement progressif des niveaux de contrôle minimaux, en se concentrant sur les contrôles effectués dans les locaux des entreprises (qui doivent représenter au moins 50 % de tous les contrôles annuels), l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie nationale de contrôle. En ce qui concerne le temps de travail, le contrôle de

---

<sup>7</sup> Ibid, p. 170, tableau 8.21

<sup>8</sup> JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

l'application des règles devra donc principalement se fonder sur des plaintes émanant de conducteurs et sur les enquêtes consécutives à des accidents, et sans doute exclusivement sur celles-ci en ce qui concerne les conducteurs indépendants. Un faible niveau de respect des règles réduirait tout effet positif de celles-ci sur la sécurité routière.

Cela étant dit, la Commission reste convaincue qu'une réduction du temps de travail dans le secteur pourrait avoir des effets positifs en termes de sécurité routière. La littérature scientifique tend à corroborer ce point de vue. D'ailleurs, 50 % des représentants des travailleurs et 25 % des représentants des pouvoirs publics interrogés par les consultants ont déclaré partager cet avis (voir le rapport des consultants, tableau 5.3). En ce qui concerne spécifiquement l'impact de l'inclusion des conducteurs indépendants, un pourcentage légèrement supérieur des répondants de chaque catégorie (pouvoirs publics, employeurs et travailleurs) ont reconnu qu'elle aurait des conséquences positives sur la sécurité routière.

Il est possible que cette inclusion ait un effet positif sur la sécurité routière, mais celui-ci est difficile à quantifier. La Commission est consciente que d'autres facteurs, tels que l'âge, et surtout le stress, peuvent jouer un rôle tout aussi important dans l'aggravation de la fatigue, notamment parmi les conducteurs indépendants, et elle reconnaît que les nouvelles règles concernant la durée de conduite et les périodes de repos, ainsi qu'un contrôle plus strict de l'application de ces règles, peuvent contribuer tout aussi efficacement à réduire la fatigue et le stress.

### **3.3. Conditions de concurrence et structure de la profession**

Le second but de la directive, que la Commission considérait aussi à l'origine comme un motif important pour proposer l'inclusion des conducteurs indépendants dans le champ d'application de la directive, est d'éviter les distorsions de la concurrence et d'assurer les conditions d'une concurrence équitable entre tous les transporteurs routiers. La Commission craignait que l'exclusion des conducteurs indépendants ne favorise la fragmentation du secteur, étant donné que ses activités se déroulent dans un environnement très concurrentiel. Les entreprises risquaient d'être plus tentées d'encourager leurs conducteurs à devenir officiellement indépendants tout en travaillant exclusivement pour elles, de sorte que le phénomène des conducteurs «faux» indépendants risquait de se répandre. Ces entreprises et leurs sous-traitants internes se livreraient à une concurrence déloyale.

En ce qui concerne la structure de la profession, l'un des facteurs distinctifs du secteur du transport routier est sa fragmentation. Dans l'Union, 95 % des entreprises de transport routier sont des micro-entreprises qui comptent moins de 10 employés (petites sociétés ou exploitations unipersonnelles). Seulement 1 % des sociétés emploient plus de 50 personnes.

En l'absence de données concrètes sur les effets de l'application des dispositions de la directive aux travailleurs mobiles, les consultants ont examiné les tendances observées au sein de groupes d'États membres où la structure du secteur du transport routier paraît similaire. Les États membres ont été répartis en quatre groupes: méridional/méditerranéen (ES, FR, GR, IT, PT) – beaucoup d'indépendants, peu de grandes sociétés, consolidation croissante observée; central/occidental (AT, BE, DE, LU, NL, UK) – peu d'indépendants, beaucoup de grandes sociétés, consolidation

croissante observée; nordique (DK, SE, FI) – peu d’indépendants, peu de grandes sociétés, fragmentation croissante observée; enfin, les nouveaux États membres (BU, CY, CZ, EE, LT, LV, HU, MT, PL, RO, SL, SK) – beaucoup d’indépendants, peu de grandes entreprises, fragmentation croissante observée. Les consultants ont considéré que l’exclusion des indépendants du champ d’application de la directive encouragerait une poursuite de la tendance actuelle à la fragmentation dans les deux derniers groupes, tout en provoquant une petite augmentation du nombre de conducteurs indépendants dans les deux premiers groupes. En outre, le maintien de l’exclusion des indépendants ne devrait pas avoir d’impact significatif sur la concurrence dans le secteur. Les indépendants garderaient leur rôle actuel de sous-traitants à bas coûts dans le groupe d’États membres où les grandes entreprises prédominent, ou concurrenceraient sur une base d’égalité les autres conducteurs indépendants dans les groupes d’États membres où ils représentent la majorité du secteur du transport routier.

La situation des différents États membres en ce qui concerne la structure du secteur des transports est exposée de manière complète au chapitre 6.2 et à l’annexe 3 du rapport des consultants.

En revanche, l’inclusion des indépendants se traduirait pour eux par un accroissement des coûts et une réduction du temps de travail, de sorte que leur avantage concurrentiel dans le secteur du transport de marchandises par route serait sensiblement réduit. Les grandes entreprises verraient alors leur compétitivité s’accroître, car elles pourraient compenser les réductions d’horaires par des mesures d’amélioration de l’efficacité. Le processus de consolidation au sein du secteur pourrait se renforcer.

L’absence d’évolution sensible des conditions de concurrence au cas où l’exclusion des indépendants serait maintenue laisse toutefois entier le problème des «faux» indépendants. C’est ce problème qui pourrait aussi entraîner une fragmentation artificielle de la structure de la profession, au cas où la directive ne s’appliquerait pas aux conducteurs indépendants.

La Commission considère que les règles relatives au temps de travail devraient être appliquées aux conducteurs «faux» indépendants. Elle constate que de nombreux États membres n’ont pas correctement transposé la distinction qui est faite entre le «travailleur mobile» et le «conducteur indépendant», que la directive introduit respectivement aux points d) et e) de l’article 3. Le conducteur indépendant est défini de manière précise: il est titulaire d’une licence communautaire ou d’une habilitation professionnelle, est habilité à travailler à son propre compte, n’est pas lié à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, est libre d’organiser son activité, génère des revenus à partir des bénéfices réalisés, peut coopérer avec d’autres conducteurs indépendants et entretient des relations commerciales avec plusieurs clients. Si ces conditions ne sont pas remplies, le conducteur est considéré comme un travailleur mobile. La Commission entend concentrer les efforts sur l’application correcte de la définition du travailleur mobile donnée dans la directive.

La Commission estime aussi que le règlement de ce problème permettra de lutter contre une fragmentation artificielle du secteur. Elle note aussi que d’autres contraintes, telles qu’un durcissement des critères d’accès à la profession de

transporteur par route, peuvent faire contrepoids à une tendance potentielle à la fragmentation que pourrait entraîner l'exclusion de cette catégorie de conducteurs du champ d'application de la directive<sup>9</sup>.

### **3.4. Aspects sociaux**

Sous le vocable «aspects sociaux», la Commission englobe non seulement la santé, la sécurité et les conditions de travail des travailleurs mobiles et des conducteurs indépendants, mais aussi la rémunération et l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Considérés ensemble, tous ces aspects contribuent à donner une image de la profession, qui s'est jusqu'ici révélée insuffisamment attrayante pour remédier à la pénurie constante de conducteurs professionnels dans l'ensemble de l'Union.

L'environnement de travail de la profession du transport routier dans chaque État membre est décrit de manière complète dans les paragraphes 2.4.3 et 2.4.4 du rapport des consultants ainsi que dans son annexe 4.

En termes de revenus, les consultants ont constaté que dans les groupes d'États membres où les petites entreprises ou les conducteurs indépendants représentent une large proportion du secteur, les revenus sont considérés se situer dans la fourchette haute – compte tenu des longues heures de travail que l'on attend normalement de la part de ces conducteurs. Pour le groupe d'États membres central/occidental, où un pourcentage relativement réduit de conducteurs indépendants jouent surtout le rôle de sous-traitants de grandes entreprises de transport, une fourchette de revenus inférieure est la norme. L'exclusion des indépendants du champ d'application de la directive leur permet de maintenir leur niveau de revenus ainsi que leur position concurrentielle dans le secteur. Bien que la directive ne traite pas le problème de la rentabilité, il est évident qu'il s'agit d'un aspect essentiel pour la viabilité future du conducteur indépendant. L'application des dispositions de la directive aux indépendants aura des conséquences inévitables dans ce domaine, en rendant la profession financièrement moins intéressante.

Les consultants ont confirmé que l'inclusion des conducteurs indépendants dans le champ d'application de la directive réduirait la charge de travail physique à assumer par les conducteurs indépendants. Pour le profil psychosocial au travail dans le secteur, ils ont considéré l'impact de l'inclusion comme étant mitigé, en constatant que les demandes de travail devraient être gérées en un temps plus court, ce qui conduirait à une perte de contrôle du travail. Il ressort aussi de leur enquête que, par rapport à d'autres travailleurs, les conducteurs indépendants déclarent davantage de problèmes de santé liés au travail, souhaitent faire moins d'heures supplémentaires et sont moins satisfaits de l'équilibre entre le travail et la vie de famille. Cependant, une réduction du temps de travail conduirait aussi à une réduction des revenus.

La Commission constate que, d'après l'enquête des consultants, le profil du conducteur indépendant est celui d'un jeune entrepreneur. Étant donné que la pénurie chronique de conducteurs se maintient dans le secteur du transport routier, ces

---

<sup>9</sup> Voir le résumé des contributions reçues par la Commission en réponse au document de consultation «Révision de la législation communautaire relative à l'accès au marché du transport routier et à la profession de transporteur routier». Site web: [http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm)



conducteurs ont le choix entre le statut de travailleur mobile et celui de conducteur indépendant. Ce dernier statut leur offre la possibilité d'une maîtrise accrue de leur travail et de revenus plus élevés, tout en nécessitant d'investir davantage de temps et d'énergie pour le rendre rentable.

Ainsi, bien que le maintien de l'exclusion puisse être préférable pour des raisons économiques, les conséquences sociales possibles de l'exclusion ou de l'inclusion sont moins claires. L'exclusion ne permet pas de s'attaquer aux problèmes de santé et de sécurité; d'autre part, l'inclusion peut provoquer un stress et une charge de travail administratif supplémentaires pour les indépendants, tout en réduisant leurs revenus.

### **3.5. Conclusions**

La Commission a pris acte des résultats de l'enquête et de l'étude de grande ampleur effectuées par les consultants, ainsi que des points de vue exprimés lors de réunions ultérieures avec les États membres et les partenaires sociaux en septembre 2006, lorsque les premières conclusions de l'enquête ont été présentées.

La Commission reconnaît qu'une limitation du temps de travail des conducteurs indépendants peut, certes, entraîner une certaine amélioration de la sécurité routière, mais cette amélioration est difficile à quantifier par rapport aux autres facteurs qui contribuent à la fatigue des conducteurs. Les difficultés en matière de contrôles signalées par certains gouvernements lors de l'enquête des consultants, et le point de vue constant maintenu par une majorité d'États membres pendant les trois années de débat sur l'application des règles au moyen de la directive 2006/22/CE, visant à exclure un contrôle systématique de l'application des règles relatives au temps de travail de son champ d'application, risquent en pratique de rendre sans effet les dispositions de la directive, notamment à l'égard des conducteurs indépendants.

Dans un secteur très fragmenté, il semble que l'exclusion des conducteurs indépendants tendra à renforcer les tendances observées actuellement dans la structure de la profession et permettra aux conducteurs indépendants de maintenir leur position concurrentielle dans le secteur. Le traitement de la question des conducteurs «faux» indépendants devrait permettre d'éviter une fragmentation artificielle.

En termes de conséquences sociales, la Commission reconnaît que l'inclusion et l'exclusion présentent toutes deux des avantages et des inconvénients dont le bilan est mitigé. Une augmentation des heures de travail pour les conducteurs indépendants, rendue possible par leur exclusion du champ d'application de la directive, pourrait en soi ne pas être considérée comme souhaitable eu égard à leur santé et à leur sécurité. Toutefois, l'inclusion des conducteurs indépendants risque de leur imposer davantage de stress et de difficultés financières, d'être difficile à faire appliquer et, partant, d'être inefficace.

Une analyse d'impact plus approfondie serait nécessaire avant l'élaboration de la proposition législative visée à l'article 2, paragraphe 1, de la directive. Cette analyse devrait notamment tenir compte de plusieurs nouveaux éléments apparus depuis l'adoption de la directive 2002/15/CE:

- le nouveau règlement relatif aux temps de conduite, pauses et temps de repos, la nouvelle directive concernant les contrôles et l'introduction du tachygraphe numérique ont redressé la situation en ce qui concerne les temps de repos quotidiens et hebdomadaires minimaux auxquels tous les conducteurs ont droit, le renforcement quantitatif et qualitatif des activités de contrôle des temps de conduite, et l'introduction d'un dispositif d'enregistrement des activités du conducteur plus précis et infalsifiable;
- la Commission envisage d'encourager un contrôle actif de l'application des règles relatives à la situation des transporteurs par une nouvelle proposition concernant l'accès à la profession à adopter en 2007; cette mesure contribuera à remédier au problème des «faux» indépendants.
- la Commission entend avant tout faire en sorte que les États membres appliquent correctement et d'une manière vérifiable la définition du travailleur mobile donnée dans la définition, qui englobe les conducteurs faux indépendants. Elle poursuivra cet objectif dans un premier temps par le dialogue avec les autorités des États membres et les partenaires sociaux, afin d'assurer une transposition correcte des règles, mais aussi en répertoriant et en promouvant les bonnes pratiques en matière de contrôle d'application, et en dernier ressort en faisant usage des instruments juridiques que le traité met à sa disposition si elle le juge nécessaire.

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

#### **4. REGLES RELATIVES AU TRAVAIL DE NUIT**

##### **4.1. Introduction**

L'introduction de limitations communes du temps de travail des travailleurs de nuit a été controversée dans certains États membres, étant donné que le transport de marchandises se fait souvent la nuit, lorsque les grands axes routiers sont moins encombrés. L'avantage de poursuivre un trajet pendant la nuit pour profiter d'une circulation plus fluide est amoindri par une limitation spécifique du temps de travail des travailleurs de nuit. Toutefois, il faut reconnaître que pendant cette période, le niveau des accidents de la circulation est doublé par rapport aux autres périodes<sup>10</sup>, et que la fatigue en est une des causes.

##### **4.2. Conséquences des règles de la directive relatives au travail de nuit**

Les travailleurs mobiles dont les heures de travail correspondent à la période nocturne déterminée par les États membres ou convenue entre les partenaires sociaux peuvent travailler jusqu'à 10 heures pour chaque période de 24 heures. Les

---

<sup>10</sup> Base de données CARE de la Commission européenne.

consultants constatent que, dans de nombreux États membres, il existe déjà des règles limitant le travail de nuit, de sorte que l'incidence des dispositions de la directive est limitée. Toutefois, ils font aussi remarquer que, d'après leurs données, il est évident que l'horaire de travail des travailleurs de nuit est déjà long, et ils proposent donc plutôt la promotion d'un programme de gestion de la fatigue. La question du contrôle de l'application des limites actuelles, comme celui des règles relatives au temps de travail en général, reste à étudier de manière plus approfondie.

Même s'il apparaît qu'il n'y a pas de demande visant à modifier ou harmoniser davantage les dispositions actuelles sur le travail de nuit, l'aspect du contrôle de l'application des règles mérite un examen plus approfondi.

#### **4.3. Conclusions**

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

#### **RESUME GENERAL**

La Commission va à présent procéder à une analyse d'impact formelle en vue d'élaborer une proposition législative modifiant la directive 2002/15/CE, conformément à l'article 2, paragraphe 1, de celle-ci.

La Commission consultera les États membres et les interlocuteurs sociaux réunis au niveau européen afin d'examiner des mesures supplémentaires pour assurer le respect des règles relatives au temps de travail.