



Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11
B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

Bruxelles, 2 mars 2015

Note explicative de l'ETF sur l'application du salaire minimum national au secteur du transport routier: une mesure exigée par la législation de l'UE

Le 1er janvier 2015 l'Allemagne a introduit un salaire minimum au niveau national, qui s'applique notamment dans le secteur du transport routier.

Le 21 janvier, la Commission européenne a lancé un processus pilote pour clarifier en particulier la question de l'application du salaire minimum allemand exclusivement à des opérations de transport routier en transit.

Le 26 janvier l'ETF a publié une déclaration (voir en annexe) concernant la légitimité de l'application du salaire minimum allemand au secteur du transport routier. Cette déclaration a brièvement montré que cette démarche est parfaitement en conformité avec les règles communautaires tels que la directive sur le détachement des travailleurs (directive 96/71/CE) et le règlement Rome I (règlement (CE) n° 593/2008).

La présente note explicative de l'ETF justifie avec des arguments légaux entièrement basés sur le cadre juridique de l'UE (réglementation et jurisprudence) que, en règle générale, les conditions de travail et le salaire minimum de n'importe quel Etat membre donné s'appliquent à n'importe quel conducteur professionnel effectuant son travail dans ou au départ de l'Etat membre en question si les conditions stipulées par la directive sur le détachement de travailleurs ou par le règlement Rome I sont remplies, quels que soit la nationalité du conducteur et le type d'opération de transport qu'il exécute - cabotage¹, transport transfrontalier², transport combiné³ ou transport international. Ainsi, il est indubitable que l'application du salaire allemand – ou des dispositions nationales minimales en matière de salaire et de conditions de travail de n'importe quel Etat Membre donné – au secteur de transports routiers est en tout point conforme à la réglementation communautaire.

La note explicative de l'ETF est basée sur la directive susmentionnée relative au détachement de travailleurs (directive 96/71/CE) et du règlement Rome I (règlement (CE) 593/2008), ainsi que sur l'arrêt de la Cour européenne de justice dans l'affaire Koelzsch (15 mars 2011).

¹ Le cabotage est un transport national dont les points de chargement et de déchargement se trouvent dans un même Etat membre et qui est effectué par un transporteur établi dans un autre Etat membre. Les règles communautaires de 2009 (règlement (CE) N° 1072/2009) limitent le nombre de transports de cabotage successifs que peut effectuer un transporteur, avec le même véhicule, mais pas le nombre de transports de cabotage en général. Avec un véhicule, un transporteur peut effectuer, **consécutivement à un transport international en charge**, au maximum **trois transports de cabotage successifs** dans ce pays d'accueil. Ensuite, ce véhicule doit quitter l'Etat membre d'accueil. Le dernier déchargement de ces opérations de cabotage doit avoir lieu au plus tard sept jours après le dernier déchargement du transport international ayant conduit le véhicule dans le pays d'accueil. Le premier transport de cabotage ne peut être commencé qu'après déchargement complet du transport international. La limite des trois transports de cabotage est toujours vérifiée par rapport au véhicule moteur (principe du véhicule tracteur).

² Le transport transfrontalier est un transport effectué avec un véhicule d'un pays A qui transporte des marchandises d'un pays B vers un pays C.

³ On entend par transports combinés les transports de marchandises entre États membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque (avec ou sans tracteur), la caisse mobile ou le conteneur de 20 pieds et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier voir Art. 1, directive 92/106/EEC) :

- soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,
- soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.



President Lars Lindgren

1

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



En ce qui concerne l'application du salaire minimum aux opérations de transit dans le transport routier, l'ETF soutient la décision du gouvernement allemand pour les raisons exposées dans la déclaration du 26 janvier 2015 (voir annexe).

1. Le transport routier de marchandises est inclus dans le champ d'application de la Directive 96/71/CE sur le détachement de travailleurs

- 1.1. La directive n'exclut de son champ d'application que le seul « *personnel navigant de la marine marchande* » (article 1.2). Aucune disposition n'exclut l'activité du transport routier de marchandises du champ d'application du droit du détachement défini par les articles 1er et 2 de la directive 96/71 concernant le détachement de travailleurs dans le cadre d'une prestation de services. Ainsi, ladite directive est clairement applicable aux travailleurs des transports routiers.
- 1.2. On notera que ce champ d'application n'exclut a priori aucune forme de contrat de transport dès lors que toutes les conditions posées par la directive sont réunies dans le cas du transport considéré. La directive s'applique en conséquence en cas de contrat de transport international, de cabotage, de transport combine et de trafic transfrontalier relevant de la prestation de services transnationale. Les critères d'application de la directive 96/71 ne limitent pas son champ d'application aux conducteurs dans les seules opérations de cabotage.
- 1.3. En revanche, la directive *détachement* ne s'applique que pour une exécution temporaire du contrat de travail en dehors du pays dans lequel le conducteur travaille habituellement. En d'autres termes, quand le pays dans lequel le conducteur effectue l'opération de cabotage est le pays dans lequel il travaille habituellement, ce n'est plus la directive *détachement* qui s'applique mais plutôt le règlement Rome I (règlement (CE) 593/2008), quand ses exigences sont remplies (voir détails ci-dessous).

2. Droit du travail applicable dans le contexte du marché des transports routiers

- 2.1. Le droit du transport autorise les transporteurs à utiliser leurs véhicules pour effectuer des transports internationaux, des opérations de cabotage, de transport transfrontalier et de transports combinés, mais la question est celle du conducteur, plus précisément, du droit du travail applicable aux conducteurs de ces véhicules.
- 2.2. La réponse du droit du travail européen repose sur la distinction entre le pays dans lequel travaille habituellement le conducteur et celui dans lequel il peut être temporairement détaché.
- 2.3. La Cour de Justice de l'Union Européenne invite les juridictions nationales à apprécier concrètement les conditions d'exécution du contrat de travail du conducteur routier international pour déterminer le pays dans lequel il travaille habituellement.
- 2.4. **La directive *détachement***

Pour que la directive *détachement* soit applicable dans le transport routier de marchandises il faut, dans tous les cas, que le conducteur exécute pour une période limitée son contrat de travail dans un Etat autre que celui où il travaille habituellement. Dans le contexte spécifique du transport routier, et en conformité avec la directive *détachement*, cela signifie :

- 2.4.1. soit il y ait une opération de détachement intragroupe – c'est-à-dire que le conducteur est mis à disposition pour une période limitée dans un autre établissement de l'entreprise situé dans un Etat différent ou dans une autre entreprise du groupe ;



- 2.4.2. soit le conducteur est mis à la disposition d'un transporteur par une entreprise de travail temporaire ;
- 2.4.3. soit le conducteur exécute une prestation de services transnationale **ce qui en matière de transport routier implique**:
- l'existence d'une prestation de services : un transport pour compte de tiers – c'est-à-dire que l'entreprise de transport n'est pas propriétaire des marchandises ;
 - que la prestation de services soit transnationale : ce caractère s'apprécie par la nationalité des co-contractants, étant précisé que dans le contrat de transport il y a au moins trois co-contractants, à savoir l'expéditeur, le transporteur et le destinataire⁴. Il suffit qu'au moins deux de ces trois co-contractants soient établis dans deux Etats différents pour que la prestation de service soit transnationale ;

À cet égard, l'article 1.3 (a) de la directive 96/71/CE stipule :

« détacher un travailleur, pour le compte et sous leur direction, sur le territoire d'un Etat membre, dans le cadre d'un contrat conclu entre l'entreprise d'envoi [dans le cas particulier du secteur du transport routier c'est l'entreprise située dans le pays où le conducteur travaille habituellement] et le destinataire de la prestation de services [dans le cas particulier du secteur du transport routier c'est le pays qui n'est pas celui dans lequel ou à partir duquel le conducteur travaille habituellement] opérant dans cet Etat membre, pour autant qu'il existe une relation de travail entre l'entreprise d'envoi et le travailleur pendant la période de détachement ».

Exemple : un chauffeur roumain, travaillant habituellement en Roumanie, reçoit l'ordre d'aller chercher une cargaison à Anvers pour la transporter à Paris (trafic transfrontalier) ou d'aller chercher un container à Anvers pour le transporter au Port de Bruxelles (transport combiné) ou de transporter des marchandises de Bruxelles à Liège (cabotage – opération entièrement effectuée sur le territoire de la Belgique). Dans ces exemples, le « lieu de travail » tel que définit par la directive *détachement* est la Belgique. Dans cet exemple le chauffeur roumain doit être rémunéré sur la base du salaire belge comme l'exige la directive *détachement*, qui stipule en effet que l'employé doit être payé en fonction des barèmes salariaux appliqués dans le pays où il est détaché dès lors que ceux-ci sont supérieurs à ceux du pays de travail habituel.

2.5. Le règlement Rome I

Pour tous les cas où le chauffeur effectue son activité soit dans le pays dans lequel ou à partir duquel il travaille habituellement, soit en dehors de celui-ci sans que ne soient remplies les conditions de la directive *détachement*, il relève alors des dispositions du règlement Rome I (règlement (CE) n° 593/2008). Le contrat individuel de travail est régi par le droit du pays dans lequel ou, à défaut à partir duquel, le travailleur, en exécution de son contrat, exécute habituellement son travail. Dans son cas, conformément à ce règlement, les principes suivants seront d'application :

- 2.5.1. **Le principe fondamental de la partie faible du contrat** (voir le considérant (23) et l'article 8.1) / si les clauses de son contrat de travail sont moins favorables que les conditions (salaire, conditions de travail, etc.) du pays d'accueil, les conditions du pays d'accueil devront être appliquées. En effet,

⁴ Le terme « destinataire » désigne celui qui bénéficie de la prestation de service, et pas le destinataire du fret.



si le règlement pose pour principe que le contrat individuel de travail est régi par la loi choisie par les parties, c'est sous réserve des dispositions :

- a. de l'Article 8.1 du même règlement : « Ce choix ne peut toutefois avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu de la loi qui, à défaut de choix, aurait été applicable en vertu des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article. »”;
- b. du considérant 23 du règlement (CE) n° 593/2008 : « S'agissant des contrats conclus avec des parties considérées comme plus faibles, celles-ci devraient être protégées par des règles de conflit de lois plus favorables à leurs intérêts que ne le sont les règles générales. »

2.5.2. **Le critère du pays de travail habituel** (voir l'article 8 du règlement (CE) N° 593/2008 et, pour le transport routier, voir l'arrêt de la CJUE sur l'affaire *Koelzsch* du 15 Mars 2011) / le choix par les parties de la loi applicable à un contrat individuel de travail ne peut les priver des dispositions de la loi du pays dans lequel le travailleur accomplit habituellement son travail, si celles-ci sont plus favorables pour le travailleur. À cet égard, l'arrêt *Koelzsch* du 15 mars 2011 précise la notion de 'pays habituel de travail', en tenant compte des circonstances spécifiques au secteur du transport routier, comme étant l'Etat où le conducteur preste la plus grande partie de ses obligations envers l'employeur, plus spécifiquement :

- a. soit le lieu dans lequel ou à partir duquel le travailleur effectue ses activités professionnelles ;
- b. ou le lieu à partir duquel le travailleur reçoit les instructions concernant ses tâches et organise son travail ;
- c. ou le lieu dans lequel se trouvent ses outils de travail (par ex. le camion, etc.) ;
- d. ou le lieu où le transport est principalement effectué, où les marchandises sont déchargées ;
- e. ou le lieu auquel le travailleur retourne après avoir exécuté son travail.



Déclaration de l'ETF concernant la légitimité de l'application au secteur du transport routier du salaire minimum tel qu'adopté par l'Allemagne

Depuis le 1^{er} janvier 2015 un taux de salaire minimum est entré en vigueur en Allemagne. Le taux s'applique également à toutes les opérations de transports routiers, y compris le transit par le territoire allemand. Un certain nombre d'inquiétudes se sont manifestées dans le secteur et dans quelques Etats membres en ce qui concerne l'application du salaire minimum aux opérations de transit routier et de ce fait la Commission européenne en examine actuellement les tenants et les aboutissants.

La Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) voudrait souligner que les salaires et les conditions en vigueur dans chaque Etat membre en particulier s'appliquent à toutes les opérations de transport qui tombent dans le champ d'application de la directive 96/71/CE (détachement de travailleurs) et du règlement n° (CE) 593/2008 (Rome I), qu'il s'agisse de cabotage, de transport international ou de transport combiné.

En ce qui concerne l'application du salaire minimum aux opérations de transports routiers de transit, l'ETF voudrait souligner une fois de plus que ceci fait partie d'un ensemble de mesures prises par le gouvernement allemand afin de s'attaquer au phénomène massif de dumping social qui stigmatise le secteur de transports routiers. Tant que la Commission européenne ne prend pas des mesures et n'améliore pas sensiblement la situation sociale et de travail dans le secteur, les Etats Membres continueront à chercher des solutions nationales pour s'attaquer à la fraude sociale dans les transports routiers, ainsi que des solutions pour imposer les règles communautaire telles que la directive sur le détachement de travailleurs et le règlement Rome I aux activités de transport par route.

À cet effet, en l'absence des solutions efficaces prises au niveau européen, l'ETF soutient pleinement toutes les mesures prises par les Etats Membres semblables à celles adoptées par la France, la Belgique et – plus récemment – par l'Allemagne.

Bruxelles, le 26 janvier 2015

