



Galerie Agora,  
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11  
B-1000 Bruxelles  
Téléphone : +32 2 285 46 60  
Fax : +32 2 280 08 17  
Email : [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)  
[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

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

Transport routier ETF

## Le paquet « Mobilité » de la Commission européenne

Note d'information ETF

La directive détachement

### CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES

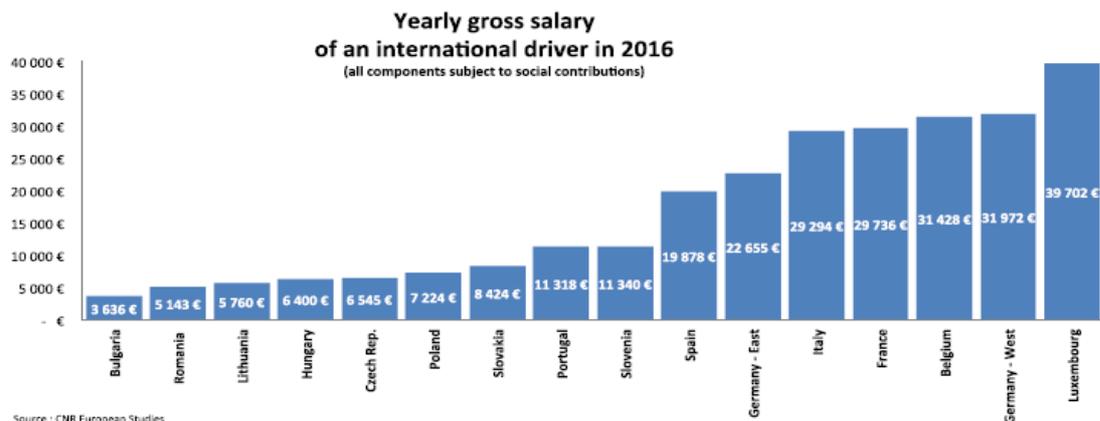
Les dispositions juridiques européennes telles que :

- l'article 45 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne ;
- la directive sur le détachement de travailleurs ;
- l'article 8 du Règlement Rome I ;
- le règlement (CE) N° 1071/2009 sur l'accès à la profession (entreprises « boîtes aux lettres »)

visent à établir des règles du jeu équitables pour l'ensemble des opérateurs se livrant à des activités de transport routier sur le territoire des différents États membres, et ce, quel que soit leur pays de domiciliation et quel que soit le pays dans lequel ils recrutent leurs conducteurs.

Si un conducteur travaille dans un pays membre, ou depuis un pays membre, de manière temporaire, il s'agit alors d'un travailleur détaché. Si un conducteur travaille dans un pays membre, ou depuis un pays membre, de façon permanente, celui-ci relève alors des dispositions prévues par le Règlement Rome I et peut bénéficier ainsi de l'ensemble des conditions prévues par l'État membre « hôte », y compris de l'assurance santé et de la sécurité sociale.

Il est crucial de respecter ces règles et principes dans un contexte où, dans le secteur du transport routier, les écarts en matière de rémunération et de conditions de travail entre États membres sont considérables et persistants (voir graphique ci-dessous). En 2014, la Commission européenne, qui a tenu compte de cette situation, a abandonné son intention de libéraliser totalement les marchés intérieurs de transport de marchandises.



Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe (CNR)



Président Frank Moreels

1

Vice Présidents Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

Secrétaire général Eduardo Chagas



## NOUVELLE PROPOSITION : TRANSPORT INTERNATIONAL – APPLICATION AUX CONDUCTEURS PROFESSIONNELS DE LA DIRECTIVE DÉTACHEMENT APRÈS 3 JOURS PASSÉS SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT MEMBRE

Le paquet « Mobilité » propose que les États membres n'appliquent pas la directive « détachement » au transport international lorsque la durée du détachement sur leur territoire est inférieure à 3 jours au cours d'une période d'un mois civil.

La position de l'ETF quant à l'application de la directive sur le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier est la suivante : la directive « détachement » doit s'appliquer dès le premier jour de toute opération de cabotage, ainsi que dès le premier jour de tout transport international dès lors que les critères de détachement sont remplis (voir Article 1, Directive 96/71/CE).

Une éventuelle exclusion temporaire des conditions prévues par la directive « détachement » ne clarifiera ou ne simplifiera pas la mise en application des règles ni ne les rendra plus applicables. Cela ne fera que reporter de 3 jours l'application du salaire minimum pour les chauffeurs qui effectuent leurs missions sur le territoire d'un autre État membre, laissant ainsi la porte ouverte aux abus, aux distorsions et à la concurrence déloyale liés à la différence des coûts salariaux.

Par ailleurs, les mesures exécutoires proposées par la Commission européenne en réponse au problème de détachement mentionné ci-dessus sont bien trop faibles pour pouvoir garantir une application effective de ces règles. L'employeur (l'opérateur de transport routier) est tenu de remplir une déclaration de détachement, mais celle-ci peut porter sur une période de 6 mois et sur tout un groupe de conducteurs. C'est la porte ouverte aux abus.

Le texte de la Commission stipule en outre que les contrôles en matière de détachement s'effectueront principalement durant les contrôles routiers. Comme l'ETF l'a suggéré dans son ensemble de solutions relatif aux mises en application<sup>1</sup>, si les contrôles routiers peuvent contribuer à détecter de faux détachements, ils ne peuvent néanmoins pas demeurer l'unique moyen de contrôle. Déterminer si un conducteur est détaché ou non dépendra de différents éléments tels que des données fiables, accessibles aux autorités qui auront la possibilité de les comparer avec différentes sources (voir plus bas, les « Propositions de l'ETF »).

Mais la principale mesure, et de loin, proposée dans le paquet « Mobilité » en matière d'application de la directive détachement dans le transport routier est l'obligation pour les conducteurs d'enregistrer manuellement, à chaque arrêt, le code du pays dans lequel ils se trouvent. Malheureusement, cette méthode tend à reléguer le secteur du transport routier à l'ère des touches, des documents faxés et de la paperasserie. En outre, la saisie manuelle du code du pays ajoutera encore plus de pression et de responsabilité sur les épaules des conducteurs, tant de la part des employeurs (qui demanderont sans doute aux chauffeurs de ne pas le faire) que des autorités – car si la loi reporte la responsabilité sur le chauffeur, alors les sanctions lui incomberont également !

### LES PROBLÈMES QUE POSENT LES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE « DÉTACHEMENT »

**Elles risquent de légaliser les pratiques de dumping et de compromettre les conditions de concurrence équitable entre les différents opérateurs de transport routier.**

<sup>1</sup> « Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles dans le secteur des transports routiers dans l'UE. Proposition de l'ETF aux responsables politiques » :



Ces mesures risquent d'entraîner davantage de distorsions sur les marchés nationaux du travail et des transports. En effet, les entreprises de transport routier auront recours à la main-d'œuvre des États membres à faibles niveaux de rémunération pour effectuer des opérations au sein des marchés intérieurs des États membres où les normes et les niveaux de rémunération et de travail sont plus élevés. Les États membres davantage exposés aux opérations de cabotage (Europe du Nord et de l'Ouest) seront particulièrement touchés.

Elles ne simplifient, ni ne clarifient les règles, ni ne les rendent plus applicables, mais ne feront que retarder de 3 jours leur mise en application ;

Elles transféreront malheureusement la charge de la preuve aux conducteurs : il incombera aux conducteurs de prouver qu'ils relèvent du régime des travailleurs détachés. Compte tenu du nombre considérable de cas où des employeurs empêchent les conducteurs d'enregistrer correctement leur temps de travail (également effectué par la saisie manuelle des données dans le tachygraphe), cette fois encore les conducteurs subiront de fortes pressions afin de ne pas enregistrer le code des pays à chaque arrêt, même si, dans l'hypothèse d'un contrôle, c'est le conducteur qui sera tenu responsable d'éventuels manquements.

## PROPOSITIONS DE L'ETF

- **La clarification du statut de conducteur professionnel au regard du lieu de travail habituel.** Une telle clarification nécessiterait une modification du Règlement CE N° 1071/2009, fondée sur les Articles 8.1 et 8.2 du Règlement Rome I (Règlement CE N° 598/2008) et sur la décision de la CJE concernant l'affaire Koelzsch, de manière à stipuler que les conducteurs professionnels relèvent des conditions du « pays hôte » lorsque ceux-ci travaillent habituellement dans un pays membre – ou depuis un pays membre – doté de meilleures conditions de travail et de rémunération.
- **La pleine application de la directive détachement dans le secteur du transport routier, sans exception,** y compris dans le transport international dès lors que les critères de détachement sont remplis (Article 1, Directive 96/71/EC)
- Le renforcement de la **mise en application**, notamment :
  - **en avançant la date limite pour l'installation obligatoire de tachygraphes « intelligents » sur tous les véhicules utilisés dans le transport international** (y compris, bien sûr, le transport transfrontalier et le cabotage). Ceci peut se faire par une dérogation au règlement (UE) N° 165/2014 sur les tachygraphes intelligents. En quoi cette mesure améliorerait-elle, en pratique, la mise en œuvre de la réglementation ? L'une des fonctions de la prochaine génération de tachygraphes « intelligents » sera l'enregistrement automatique obligatoire de la position exacte du véhicule et du conducteur au début et à la fin de la journée de travail du conducteur ainsi que toutes les trois heures de conduite cumulées. Cette fonction spécifique du tachygraphe sera essentielle pour déterminer le temps passé par le conducteur dans un État membre donné, et, par conséquent, pour établir le lieu de travail habituel et/ou temporaire du conducteur. L'installation anticipée de tachygraphes « intelligents » sur l'ensemble des véhicules effectuant des opérations de transport international comporte également d'autres avantages : a) il s'agit de l'unique outil de contrôle du cabotage ; b) les données enregistrées par le tachygraphe « intelligent » devront être stockées pendant au moins un an dans les archives de l'entreprise. De cette manière, les contrôles effectués au sein des entreprises permettront de détecter rétroactivement tout manquement d'une entreprise aux règles du cabotage ou non-respect des exigences en matière de détachement de travailleurs ;



- **en introduisant une déclaration de détachement au format électronique, à associer aux données déclarées par l'opérateur de transport routier dans le registre électronique national, et obligatoire pour chaque conducteur détaché.** Cette notification consistera en « une simple déclaration auprès des autorités nationales compétentes, au plus tard au début de la prestation de services [...] contenant les informations nécessaires pour permettre des contrôles factuels sur le lieu de travail » (article 9 de la directive 2014/67/UE). À cette fin, cette déclaration doit être mise, en temps réel, à la disposition de l'ensemble des services répressifs en charge du transport par route, et doit être conservée à bord du véhicule pour pouvoir être montrée en cas de contrôle.
- **en regroupant les données déclarées par les opérateurs de transport routier dans les registres électroniques nationaux,** afin d'y inclure des informations sur les conducteurs employés (pays d'origine, pays d'enregistrement du contrat de travail, pays de cotisation de la sécurité sociale, etc.) et en donnant aux inspecteurs routiers un accès en temps réel à ces registres et à l'ERRU. Dans ce contexte, les contrôles routiers agiront comme des points de collecte d'informations embarquées à *guichet unique*, qu'il s'agisse d'informations concernant l'entreprise de transport, le véhicule ou le conducteur – un système appelé « dossier unique sur les entreprises ». Une fois collectées, les informations seront transférées au point de contact national et comparées avec les données contenues dans les registres électroniques nationaux.

Pour plus d'informations sur la proposition de l'ETF relative aux solutions pour la mise en application, vous pouvez télécharger les documents présentés ici : <http://www.etf-europe.org/RespectDrivers.cfm>

*Bruxelles, le mardi 6 juin 2017*



---

**Président** Frank Moreels

4

**Vice Présidents** Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

**Secrétaire général** Eduardo Chagas

