



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
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

Initiative de la Commission européenne pour le secteur routier

Ce n'est pas notre Europe sociale !

Position de l'ETF sur les mesures actuellement évaluées par la Commission européenne dans le cadre de la future Initiative routière

Il y a deux ans, la Commission européenne s'est engagée dans un exercice visant à clarifier, à simplifier et à améliorer la mise en application de la législation UE relative au transport routier. Les objectifs déclarés étaient de s'attaquer au dumping social et de réinstaurer un climat de concurrence loyale dans le secteur.

Les enjeux juridiques sont :

- Clarifier ce que l'on entend par « conditions de repos hebdomadaire »
- Éliminer le régime de rémunération par kilomètres parcourus
- Clarifier la définition de cabotage
- Renforcer les conditions d'accès à la profession afin d'endiguer le phénomène d'entreprises « boîtes aux lettres »

Tous ces aspects devaient être traités dans le cadre d'une **initiative en 3 axes** qui devait comprendre :

- **les aspects du marché ;**
- **les aspects sociaux ;**
- **le prélèvement de redevances d'utilisation des infrastructures.**

La **date provisoire pour le lancement** de cette initiative est le **31 mai 2017**. Après deux années de consultations des diverses parties prenantes, la Commission européenne va maintenant commencer à rédiger le texte de l'initiative.

À ce stade, l'ETF dispose d'un premier document concret exposant quelles sont réellement les intentions futures de la Commission européenne.

Veuillez trouver ci-après un aperçu des mesures prévues :

Elles vont au-delà de la simplification et de la clarification et n'apportent aucune valeur ajoutée à l'aspect de mise en application. Elles sont, au contraire, susceptibles d'aggraver la précarité de la profession de conducteur et d'hypothéquer la sécurité des passagers et des autres usagers de la route.



Président Lars Lindgren

1

Vice Présidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

Secrétaire général Eduardo Chagas



MODIFICATION DU RÈGLEMENT RELATIF AUX TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS (RÈGLEMENT (CE) N° 561/2006) / passagers et fret

CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

- Les objectifs stratégiques des règles régissant le temps de conduite et de repos doivent : a) harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport intérieur ; b) améliorer les conditions de travail des conducteurs ; c) améliorer la sécurité routière (Art. 1, Règlement CE N° 561/2006)
- En 2015 - 2016, la DG MOVE a évalué l'efficacité de cette réglementation et a conclu qu'elle fonctionne correctement dans sa forme actuelle, qu'elle est bien connue des conducteurs et du secteur, et qu'elle ne pose aucun problème de mise en application, ni pour les uns, ni pour l'autre.
- Après deux années d'évaluations ex-post et de procédures d'évaluation constantes, la Commission européenne n'a toujours recueilli aucune preuve concernant la fatigue des conducteurs, l'évaluation des conditions de travail dans le secteur ou encore l'impact de ces deux éléments sur la sécurité routière et la concurrence loyale.
- Le 24 janvier 2017, au cours d'une réunion avec une délégation de 20 représentants de l'ETF, la Commissaire Bulc s'est portée garante du fait qu'aucune modification ne sera apportée aux règles en matière de temps de conduite et de repos, et qu'aucune dérogation supplémentaire ne sera accordée au transport de voyageurs par bus et autocar !

CE QUI EST ENVISAGÉ - NOUVELLES MESURES AFFECTANT LES CONDUCTEURS DE BUS, D'AUTOCAR ET DE POIDS LOURDS

Un temps de repos hebdomadaire plus court et des horaires de conduite plus longs sur une période de 3 à 4 semaines consécutives.

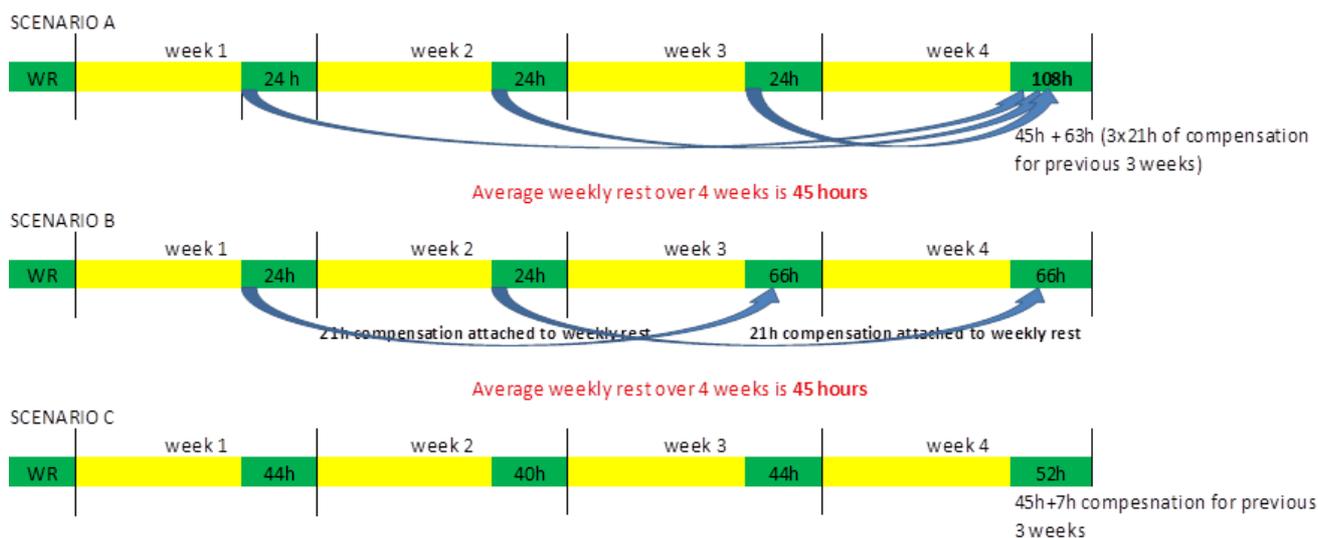
SELON LES RÈGLES ACTUELLES, un conducteur doit disposer d'un temps de repos ininterrompu de 45 heures à la fin de chaque semaine de conduite. Toutefois, afin d'accorder une plus grande flexibilité aux entreprises dans leur organisation des itinéraires de transport, le conducteur peut – une fois toutes les deux semaines – voir son temps de repos hebdomadaire réduit de 24 heures, à la condition que les 21 heures restantes soient complétées avant la fin de la troisième semaine au plus tard. Ainsi, sur une durée d'un mois, la distribution des périodes de repos hebdomadaires est répartie de la manière suivante :

24 h + 45 h + 66 h + 24/45 h

LES NOUVELLES RÈGLES permettront aux entreprises de maintenir le repos hebdomadaire à 3 x 24 heures pour trois ou quatre semaines consécutives de conduite.

Le schéma ci-dessous montre les scénarios actuellement pris en compte par la Commission européenne :





SELON LES RÈGLES ACTUELLES, un conducteur n'est pas autorisé à conduire plus de 90 heures sur une période de deux semaines – le temps de conduite maximal est fixé à 56 heures pendant la *Semaine 1*, et à 34 heures pendant la *Semaine 2*.

SELON LES NOUVELLES RÈGLES (voir Scénarios A et B), concernant la réduction du repos hebdomadaire à la fin de la *Semaine 2*, une *Semaine 2* de 34 heures de conduite ne serait plus pertinente dans la mesure où cela représenterait un jour et demi d'inactivité pour le conducteur. Ainsi, les scénarios A et B s'accompagneront nécessairement d'un allongement du temps de conduite, c'est-à-dire 56 heures pendant 2, puis 3, semaines consécutives.

Légalisation du repos dans le véhicule sur des périodes plus longues – les transporteurs de fret sont les plus touchés

SELON LES RÈGLES ACTUELLES, les conducteurs sont autorisés, pour autant qu'ils l'acceptent, à profiter de leur **temps de repos quotidien** et de leur **temps de repos hebdomadaire réduit** dans la cabine. Ainsi, à la lumière des objectifs annoncés (amélioration des conditions de travail des conducteurs, sécurité routière, etc.), la loi actuellement en vigueur garantit que les conducteurs ne dorment pas dans leur cabine plus de 12 jours consécutifs. Au terme de ces 12 jours, les conducteurs ont droit à un temps de repos de 45 heures en dehors de leur véhicule. La loi actuelle offre aux conducteurs la possibilité de passer un maximum de 7 nuits en dehors de leur véhicule sur une période d'un mois.

SELON LES NOUVELLES RÈGLES, et si la définition de **repos hebdomadaire** correspond toujours à une période de repos ininterrompue de 45 heures, les 3 scénarios présentés ci-dessus donneront aux entreprises la possibilité de forcer, en toute légalité, leurs conducteurs à dormir dans leurs cabines pendant 3 ou 4 semaines.

La pause quotidienne de 45 minutes sera divisée en trois pauses de 15 minutes chacune

SELON LES RÈGLES ACTUELLES, la pause de 45 minutes peut être prise en une seule fois ou – afin d'offrir une plus grande flexibilité aux entreprises dans leur organisation des itinéraires – divisée en deux pauses d'une durée respective de 15 et 30 minutes.

LES NOUVELLES RÈGLES permettront aux opérateurs de transport routier de diviser ce temps de pause en 3 pauses de 15 minutes chacune. Ceci impliquera de quitter la route et de se garer sur un

parking pour seulement quinze minutes de « repos » et de détente, et pour manger un morceau avant de reprendre la route.

Et un dernier petit « bonus » pour les conducteurs de bus et d'autocar... davantage de jours de conduite consécutifs avant de bénéficier d'un jour de congé et 21 heures de repos en moins par mois

SELON LES RÈGLES ACTUELLES, après six jours de conduite consécutifs, un conducteur de bus ou d'autocar doit profiter d'un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures. Unique exception : les voyages internationaux en autocar, pour lesquels les entreprises sont autorisées à organiser le temps de travail des conducteurs de façon à ce qu'ils puissent profiter de leur jour de repos à la fin de leur période de conduite de 12 jours (la dérogation des 12 jours).

SELON LES RÈGLES ACTUELLES, quelles que soient les circonstances – ce qui implique également les temps de conduite effectués dans le cadre de la dérogation des 12 jours –, les conducteurs de bus et d'autocar bénéficient d'une période de 3 semaines pour profiter des 21 heures de repos perdues durant les périodes de repos hebdomadaire réduit.

SELON LES NOUVELLES ACTUELLES, il ne sera pas possible de rattraper ces 21 heures de repos perdues. Les conducteurs de bus et d'autocar disposeront tout simplement de 21 heures de moins pour se reposer.

SELON LES NOUVELLES RÈGLES, la dérogation des 12 jours sera également étendue aux voyages en car effectués dans un même pays. Et, toujours selon les nouvelles règles, les conducteurs de car assurant le transport occasionnel de passagers dans un même pays conduiront 8 jours d'affilée, au lieu de 6, sans bénéficier du moindre jour de congé.

LE PROBLÈME QUE POSENT LES MESURES PROPOSÉES PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE

Les scénarios A et B entraîneront une réduction du temps de repos des conducteurs de 42 et 63 heures respectivement sur une période de travail de 3 à 4 semaines. Il est plus que probable que ces réductions s'accompagnent d'un allongement du temps de travail : jusqu'à 22 heures de conduite par semaine durant les Semaines 2 et 3 selon le scénario 1, et de 22 heures de conduite durant la Semaine 2 selon le scénario B. Dans les conditions actuelles – trafic, charge de travail, forte demande en matière de livraisons juste-à-temps, interaction avec les passagers durant les voyages en bus et en car – le report du repos compensatoire sur une période de 3 à 4 semaines ne permettra pas au conducteur d'atténuer la fatigue qu'il aura accumulée pendant le mois.

Cet ensemble de mesures offre toute latitude aux opérateurs de transport routier pour exploiter la productivité des conducteurs, et reflète parfaitement l'attitude adoptée actuellement par un grand nombre d'entreprises ayant recours à des conducteurs non-résidents (conducteurs travaillant à l'étranger) : faire conduire les conducteurs pendant 3 à 4 semaines et les renvoyer dans leur pays à la fin du mois.

Cette réduction du temps de repos s'accompagnera d'une dégradation des droits et des prestations sociales – c'est-à-dire une baisse du temps de congé et des indemnités – pour les conducteurs employés sous contrats réguliers, et d'une augmentation du nombre de jours passés dans le véhicule pour les conducteurs victimes de pratiques de dumping.



Ces mesures entraîneront :

- une augmentation et une accumulation de la fatigue chez les conducteurs ;
- une détérioration des conditions de travail pour les conducteurs ;
- une détérioration de l'attrait du secteur aux yeux de candidats potentiels ;
- la légalisation de certaines pratiques de dumping social, dans la mesure où le fait de contraindre les conducteurs à effectuer leur repos hebdomadaire dans le véhicule constitue un motif économique caractéristique du dumping social ;
- des conséquences négatives pour la sécurité routière.

Par ailleurs, l'éventuelle révision des règles relatives aux temps de conduite et de repos bouleversera tout un ensemble de règles claires, efficaces et bien connues des conducteurs et des entreprises – un ensemble de règles qui est parvenu à offrir davantage de flexibilité aux entreprises tout en préservant la santé et la sécurité des conducteurs.

PROPOSITIONS DE L'ETF

La Commission européenne doit s'en tenir à son engagement initial, à savoir de clarifier uniquement certains aspects de la réglementation et de faciliter leur mise en œuvre.

La Commission européenne doit simplement clarifier deux aspects du Règlement (CE) N° 561/2006 :

- L'interdiction claire de rémunérer les conducteurs sur la base de leur rendement, c'est-à-dire sur la base du nombre de kilomètres parcourus ou du nombre de livraisons effectuées,
- Une clarification des conditions dans lesquelles le conducteur doit effectuer son temps de repos hebdomadaire, notamment en dehors de son véhicule : chambre individuelle dans un hôtel/motel avec sanitaires et accès à des repas chauds.

La Commission européenne doit réaliser une évaluation des niveaux de fatigue des conducteurs dans le secteur du transport routier de voyageurs et de son impact sur la sécurité des conducteurs et des passagers.

La Commission européenne doit faire appliquer plus rigoureusement les règles en matières de temps de conduite et de repos, notamment :

- en obligeant le remplacement de l'ensemble des tachygraphes par des tachygraphes numériques dernière génération, couplés à des un détecteur de mouvement,
- en avançant la date butoir pour l'instauration obligatoire de tachygraphes « intelligents » sur tous les véhicules concernés, utilisés dans le transport international.

En ce qui concerne les règles régissant le temps de conduite et de repos, aucune modification n'est nécessaire. En effet, celles-ci sont claires, efficaces et bien connues des conducteurs et des entreprises, et sont parvenues à offrir davantage de flexibilité aux entreprises tout en préservant la santé et la sécurité des conducteurs.



MODIFICATION DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE SUR LE DÉTACHEMENT DES TRAVAILLEURS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

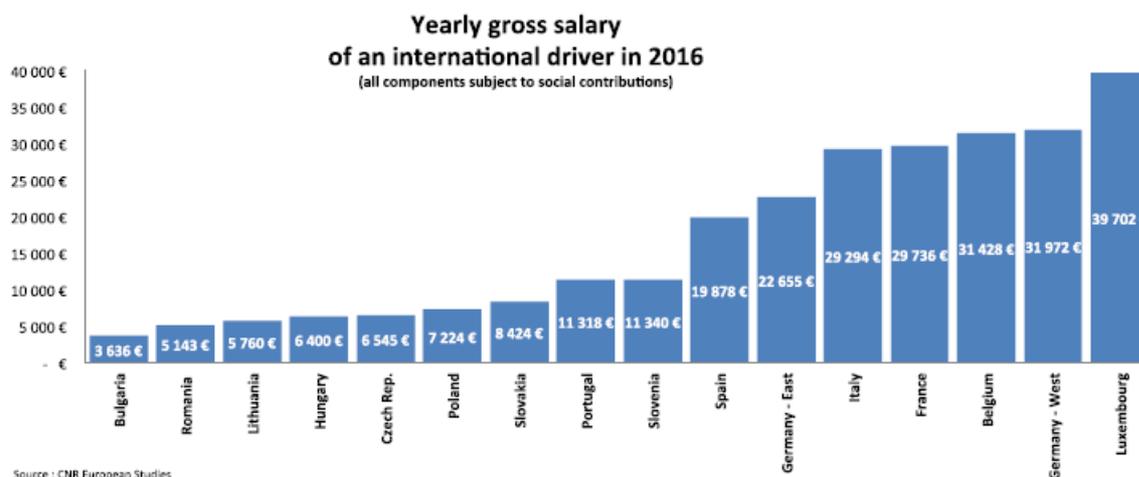
Les dispositions juridiques européennes telles que :

- 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 la couverture santé et de la sécurité sociale.

Cette disposition est cruciale 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. 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. Voir le graphique ci-dessous illustrant les niveaux de rémunérations annuels dans le transport routier de marchandises à travers les 28 États membres de l'UE.



Le choix des états membres mentionnés dans les exemples ci-dessus repose sur les deux tendances extrêmes révélées par le graphique du CNR.



CE QUI EST ENVISAGÉ – APPLIQUER LES CONDITIONS DU DÉTACHEMENT APRÈS 5, 7 OU 9 JOURS PASSÉS SUR LE TERRITOIRE D'UN ÉTAT MEMBRE

SELON LES RÈGLES ACTUELLES, lorsque les **conducteurs** travaillent dans un autre état membre de l'UE que leur pays d'origine de manière temporaire, ceux-ci relèvent du champ d'application de la directive sur le détachement de travailleurs s'ils effectuent des opérations de cabotage. En revanche, s'ils effectuent toute autre activité de transport international qu'une opération de cabotage, ces conducteurs ne seront considérés comme détachés que si les conditions de détachement s'appliquent. Pour les conditions de détachement, voir l'article 1 de la directive 96/71/EC. En tant que travailleurs détachés, **ceux-ci ont droit dès le premier jour au salaire minimum et aux conditions en vigueur dans l'Etat membre où est effectuée l'activité**. Ainsi, à titre d'exemple, un transporteur routier qui effectue des opérations de cabotage, disons au Luxembourg, avec des conducteurs bulgares sera légalement tenu de rémunérer ces conducteurs au tarif luxembourgeois dès le premier jour de la mission. En d'autres termes, le fait d'octroyer aux conducteurs des salaires bulgares pour du cabotage effectué au Luxembourg est illégal.

SELON LES NOUVELLES RÈGLES, quel que soit le type d'opération de transport routier qu'ils effectuent, les conducteurs ne seront autorisés à percevoir les niveaux de rémunérations de l'État membre accueillant leurs activités qu'après 5, 7 ou 9 jours de travail passés sur leur territoire. Ainsi, il sera parfaitement légal pour les opérateurs de transport routier d'embaucher des conducteurs bulgares pour réaliser des opérations de transport intérieur au Luxembourg pendant 5 à 9 jours, et de les rémunérer sur la base des salaires bulgares.

LES NOUVELLES RÈGLES obligeront en outre les conducteurs à enregistrer manuellement, à chaque arrêt, le code du pays dans lequel ils se trouvent. Tout cela permettra, du point de vue de la Commission européenne, de faire appliquer plus rigoureusement la réglementation.

LE PROBLÈME QUE POSENT LES MESURES PROPOSÉES PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE

Ces mesures légaliseront les pratiques de dumping social et compromettront les conditions de concurrence équitable entre les différents opérateurs de transport routier, actuellement garanties par le cadre législatif européen évoqué ci-dessus.

Ces mesures entraîneront 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 sont plus élevés. Les États membres davantage exposés aux opérations de cabotage (Europe du Nord et de l'Ouest) seront particulièrement touchés.

Ces mesures ne contribueront pas à simplifier ni à clarifier les règles, mais ne feront que retarder leur application de quelques jours.

Elles ne seront pas davantage mises en œuvre ! Les règles restent les mêmes. Elles ne seront appliquées que sur une période de temps plus courte.

Elles transféreront la charge de la preuve au conducteur : il incombera au conducteur de prouver qu'il travaille effectivement dans un pays donné et qu'il relève du régime des travailleurs détachés. L'employeur exercera des pressions sur le conducteur pour que ce dernier n'enregistre pas le code du pays à chaque arrêt et, en cas de contrôle, le conducteur sera tenu responsable en cas de manquement.



PROPOSITIONS DE L'ETF

La Commission européenne doit clarifier le statut de conducteur professionnel au regard de son 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 Commission européenne doit conserver telles quelles les conditions régissant le détachement des travailleurs dans le transport routier, notamment en réaffirmant que les conditions de détachement s'appliquent dès le premier jour aux conducteurs professionnels effectuant des opérations de cabotage ou de transport international, à la condition que les critères de détachement soient remplis (voir Article 1, Directive 96/71/CE).

La Commission européenne doit favoriser la mise en œuvre de la réglementation, et non priver les conducteurs de certains droits et prestations. Cet objectif nécessitera entre autres l'élaboration d'un ensemble de **mesures d'application claires, harmonisées et efficaces**, valables pour tous les États membres, et capables de remédier aux éventuelles distorsions des marchés nationaux du travail et des transports. À cet égard, l'ETF a préparé un ensemble de propositions concrètes :

- **La Commission européenne doit avancer 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.
- **La Commission européenne doit introduire une obligation de notification électronique préalable pour chacun des conducteurs détachés.** 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, les notifications préalables doivent être mises, en temps réel, à la disposition de l'ensemble des services répressifs en charge du transport par route, et doivent être conservés à bord du véhicule pour pouvoir être montrés en cas de contrôle.

REMARQUES FINALES



En décembre 2014, au cours de sa première réunion avec la Commissaire Bulc, l'ETF a été priée de trouver des solutions concrètes et constructives pour résoudre les problèmes du secteur du transport routier, c'est-à-dire les problèmes liés aux pratiques de dumping social, aux sociétés « boîtes aux lettres », etc. Ainsi, **l'ETF a élaboré deux ensembles de propositions concrètes** consacrés, en 2015, à l'application de la législation en vigueur et, en 2016, au cabotage ainsi qu'à l'éradication des sociétés « boîtes aux lettres ». **Jusqu'à présent, aucune de ces propositions n'a été prise en compte !**

En juillet 2014, Jean-Claude Juncker a déclaré dans son discours d'ouverture au Parlement européen : « **Nous devons combattre le dumping social et nous le ferons** ». Depuis cette déclaration, la **Commissaire Bulc n'a cessé d'affirmer que l'initiative pour le secteur routier éradiquerait les pratiques de dumping social dans le secteur**. Or, aujourd'hui, nous sommes confrontés à **un ensemble de mesures favorisant le marché à 100 % et n'apportant aucune amélioration aux conditions de vie et de travail déjà précaires des conducteurs professionnels**. Pire encore, ces mesures aggraveront la précarité des conducteurs travaillant actuellement sous contrats réguliers. **Ces mesures auront un impact négatif évident sur la santé et la sécurité professionnelles, la sécurité des passagers ainsi que sur la sécurité de l'ensemble des autres usagers de la route !**

Les seules mesures que la Commission européenne prend actuellement en considération et entend faire passer pour « sociales » sont :

- **la réduction de la période de référence pour la durée du temps de travail dans le secteur routier de 4 à 1 mois**, ce qui signifie que **sur un mois le temps de travail hebdomadaire maximum moyen d'un conducteur ne peut pas dépasser 48 heures**,
- **une tentative de clarification du fait que le temps de repos hebdomadaire doit être pris en dehors du véhicule**,
- **l'interdiction de la rémunération basée sur le rendement, c'est-à-dire la rémunération en fonction du nombre de kilomètres parcourus**.

Pour l'ETF, ces mesures ne sont que de la poudre aux yeux.

En ce qui concerne le **temps de travail**, l'ETF souhaite souligner que certaines entreprises exercent des pressions constantes sur les conducteurs pour que les « autres activités » soient enregistrées sur le tachygraphe en tant que « pause » ou « repos ». Une étude menée par l'ETF sur un échantillon de 1 000 conducteurs durant la période 2008-2011 a révélé que 60 % des conducteurs interrogés avaient déjà été confrontés à cette situation. Depuis 2011, cette situation s'est dégradée.

En ce qui concerne le **repos passé en dehors du véhicule**, les 3 scénarios évoqués illustrant la nouvelle répartition du repos hebdomadaire sur une période d'un mois entraîneront une réduction du nombre de nuits passées en dehors de la cabine de conduite : de 7 nuits à 2 ou 4 nuits maximum.

En ce qui concerne la **rémunération basée sur le nombre de kilomètres parcourus** : aujourd'hui, la part de la rémunération basée sur le nombre de kilomètres parcourus représente 70 à 80 % du revenu total des conducteurs d'Europe centrale et de l'Est. L'ETF est favorable à une interdiction de la rémunération basée sur la performance. TOUTEFOIS : Depuis le début de l'année 2016, les entreprises offrant une rémunération basée sur le nombre de kilomètres parcourus risquent de perdre leur licence communautaire. C'est pourquoi les entreprises de transport routier ont tout simplement changé la manière dont elles renseignaient la rémunération des conducteurs sur les fiches de paie : si, en pratique, les conducteurs sont toujours rémunérés en fonction des kilomètres parcourus, leur fiche de paie indique le montant perçu sous la forme d'indemnités journalières ! Dans de telles circonstances, il est difficile de



comprendre la valeur ajoutée que constitue cette interdiction. Si la Commission européenne est véritablement prête à combattre les problèmes de rémunération dans le secteur du transport routier, elle doit alors clarifier le principe de pays hôte tel que stipulé dans l'Article 8.2 du Règlement Rome I ainsi que dans la décision de la CEJ concernant l'affaire Koelzsch.

« Initiative de la Commission européenne pour le secteur routier : il est temps de respecter les conducteurs ! »

Tel est le thème de la campagne que l'ETF entend mener tout au long des derniers mois qui précéderont le lancement de l'initiative !



Président Lars Lindgren

10

Vice Présidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

Secrétaire général Eduardo Chagas

