

LE PAQUET MOBILITÉ JUSQU'À PRÉSENT

Guide succinct des positions du conseil des ministres
et du Parlement européen

Informations pour les syndicats et les conducteurs professionnels



LE PAQUET MOBILITÉ JUSQU'À PRÉSENT

Guide succinct des positions du Conseil des ministres et du Parlement européen

LE PAQUET MOBILITÉ N'A PAS ENCORE ÉTÉ ADOPTÉ OU APPROUVÉ

Toutefois, les ministres des transports des 28 États membres (le « Conseil des ministres ») et le Parlement européen ont chacun adopté leurs propres positions à ce sujet. À l'automne 2019, ils se réuniront pour commencer à négocier l'accord final.

L'objectif de cette brochure est d'informer les syndicats et les conducteurs professionnels sur les aspects positifs et négatifs des positions respectives des deux institutions, de mettre en évidence les risques auxquels nous serons confrontés au cours du futur processus de négociation et de vous informer des mesures que l'ETF est prête à prendre pour éliminer ces risques.

TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS (règlement 561/2006)

Des gains importants pour les conducteurs

Selon les deux positions :

- Les chauffeurs doivent rentrer régulièrement à la maison, au moins **une fois par mois** ;
- Ils **ne peuvent pas** être obligés de prendre un repos hebdomadaire de 45 heures ou plus **dans le véhicule**.



Des gains importants pour la société

- **Moins de fatigue** pour les conducteurs d'autobus, d'autocars et de camions = **des routes plus sûres, des passagers plus en sécurité**.

Risques et incertitudes

Deux régimes de temps de conduite et de repos ?

- **Le Parlement européen** estime que les règles actuelles, inchangées, devraient s'appliquer à **tous** ;
- **Le Conseil des ministres** a toutefois déclaré que le régime actuel ne devrait s'appliquer qu'aux **conducteurs travaillant dans leur propre pays**. Dès qu'ils franchissent une frontière (transport international), leur employeur est libre de reporter le repos de 45 heures d'une semaine supplémentaire. En d'autres termes, les conducteurs internationaux peuvent être amenés à conduire pendant trois semaines complètes avec seulement deux jours de repos entre les deux.

Exemple de mise en pratique de la proposition du Conseil : un conducteur français engagé uniquement dans le transport national bénéficierait des règles actuelles. Mais s'il effectue 10 jours de transport intérieur et franchit une frontière le 11^e jour, pour un ramassage ou une livraison hors de France, son repos de 45 heures peut être reporté à la semaine suivante.

Outre l'érosion du bien-être des conducteurs ...

- Un double régime de temps de conduite, tel que proposé par le Conseil, avec des règles différentes selon que les frontières ont été franchies ou non, **nuira à son application**. Le règlement sur les temps de conduite et de repos est l'un des plus strictement appliqués dans le transport routier en Europe. Un régime de double temps de conduite marquera **la fin des contrôles efficaces** sur les heures de conduite, de travail et de repos pour les conducteurs d'autobus, d'autocars et de camions, et privera le tachygraphe numérique de la plupart de ses capacités de mise en œuvre ;
- Un régime de double temps de conduite **réduira la sécurité routière**. Des dizaines de milliers de chauffeurs d'autobus et de camions engagés dans le transport international devront conduire et travailler trois semaines avant de pouvoir prendre un repos de deux jours. Voilà pour l'engagement de l'UE en faveur du bien-être des citoyens et de la sécurité routière !



À quelle fréquence les conducteurs pourront-ils rentrer chez eux ?

- Tant le Conseil des ministres que le Parlement européen disent **toutes les quatre semaines** ;
- Selon les deux positions, **l'employeur** sera responsable des frais de rapatriement du chauffeur. Toutefois, il suffit que le conducteur déclare par écrit qu'il passe le week-end à un autre endroit pour que l'employeur soit libéré de toute obligation de rapatrier le conducteur et de couvrir ses frais

Quelle est la définition de « domicile » ?

- **Le Conseil des ministres** indique qu'il s'agit soit du pays de résidence du conducteur, soit d'un pays dans lequel l'entreprise possède un centre opérationnel ;
- **Le Parlement européen** dit que le « domicile » ne peut être que le pays de résidence du conducteur.

Exemple de mise en pratique de la proposition du Conseil : un conducteur roumain est employé par une entreprise ayant un centre opérationnel en République slovaque. Si la position du Conseil est adoptée, l'employeur serait en mesure de satisfaire à la loi simplement en envoyant le chauffeur roumain en République slovaque une fois par mois - ce qui entraînerait moins de problèmes et de dépenses pour l'employeur que d'envoyer le chauffeur en Roumanie, son pays de résidence. Encore mieux pour l'entreprise, le conducteur ramènerait également le véhicule au centre opérationnel.

CONCLUSION : le régime des temps de conduite et de repos et la définition du « domicile » restent à négocier par le Conseil et le Parlement européen.

LES PROCHAINES ACTIONS DE L'ETF

- Une campagne de l'ETF « Le domicile, c'est le domicile », pour obtenir une définition claire du domicile d'un conducteur en tant que lieu de résidence ;
- Une campagne publique de l'ETF sur la fatigue des conducteurs, afin d'arrêter tout changement défavorable aux régimes de temps de conduite et de repos pour les conducteurs d'autobus, d'autocars et de camions

LE TACHYGRAPHE INTELLIGENT (règlement 165/2014)

Des gains importants pour les conducteurs

- Le Conseil des ministres et le Parlement européen conviennent que le tachygraphe intelligent sera installé sur tous les véhicules effectuant des transports internationaux (autobus, autocars et camions) au moins **10 ans avant la date prévue** par les règles actuelles ;
- Il sera ainsi beaucoup **plus facile de contrôler le cabotage et le détachement des travailleurs**, car les autorités de contrôle seront en mesure de déterminer la période exacte pendant laquelle les véhicules (autobus, autocars et camions) et les conducteurs passent respectivement hors de leur pays d'immatriculation et de leur pays de résidence ;
- Par conséquent, les conducteurs seront **mieux rémunérés lorsqu'ils travaillent à l'étranger** et les entreprises ne pourront plus leur verser le salaire de leur pays d'origine lorsqu'ils effectuent du transport international ou du cabotage. Les avantages sociaux des conducteurs, tels que les pensions, augmenteront également, car ils seront liés à des niveaux de salaire plus élevés..



Des gains importants pour l'application

- Le respect des règles relatives au cabotage et au détachement des travailleurs **augmentera** considérablement.

Des gains importants pour la société

- Une application plus stricte de la réglementation et de **meilleurs contrôles** des temps de conduite et de repos rendront les routes **beaucoup plus sûres**.

quand le tachygraphe intelligent deviendra-t-il obligatoire ?

- Le Conseil déclare que **quatre ans** après l'adoption du paquet Mobilité, tous les véhicules (autobus, autocars et camions) effectuant des transports internationaux doivent être équipés d'un tachygraphe intelligent ;
- Le Parlement européen fixe ce délai à **5 ans**

CONCLUSION : Le Conseil et le Parlement européen n'ont pas encore négocié le délai avant que le tachygraphe intelligent ne devienne obligatoire.

LES PROCHAINES ACTIONS DE L'ETF

- Veiller à ce que le tachygraphe intelligent soit mis en œuvre dès que possible !
- Mener une campagne et collaborer avec les autorités de contrôle de l'UE pour garantir que le tachygraphe intelligent ne puisse pas être manipulé.

DÉTACHEMENT DE TRAVAILLEURS

Des gains importants pour les conducteurs

- Avec l'introduction précoce du tachygraphe intelligent, les autorités de contrôle seront **mieux équipées** pour déterminer **la durée** exacte de l'activité des conducteurs dans un autre pays ;
- Par conséquent, lorsqu'ils travaillent à l'étranger, qu'ils effectuent du cabotage ou des transports internationaux, les conducteurs seront **mieux rémunérés** et les entreprises ne seront plus en mesure de leur verser des salaires de leur pays d'origine ;
- **En transit, les règles de détachement ne s'appliqueront pas** et les conducteurs recevront le salaire du pays où l'entreprise est établie. Toutefois, en contrepartie, **le Parlement européen** propose que l'« établissement » de l'entreprise soit le lieu où, ou à partir duquel, les conducteurs **effectuent habituellement** leur travail (voir exemple ci-dessous pour plus de détails) ;
- Une fois le Paquet Mobilité adopté, les conducteurs n'auront plus seulement droit au salaire minimum du pays dans lequel ils ramassent ou livrent, mais à leur **rémunération totale**, qui comprend de nombreux éléments autres que le salaire minimum : par exemple, des primes annuelles de vacances.



Avantages et inconvénients

Il y a des exemptions

- **Dans le cabotage**, les règles de détachement **s'appliqueront toujours**. En ce qui concerne le **transport international**, les positions du Conseil des ministres et du Parlement européen **exemptent** les conducteurs des règles de détachement lorsqu'ils sont engagés dans de simples **opérations d'exportation et d'importation**. Une fois le tachygraphe intelligent installé à bord de tous les véhicules, le conducteur peut être tenu d'effectuer, en plus d'une opération de transport bilatéral, une activité de chargement et/ou de déchargement dans les pays qu'il traverse, à condition que le ramassage et la livraison ne se fassent pas sur le même territoire. **Ces deux opérations seront également exemptées** des règles de détachement des travailleurs, de sorte que les salaires des pays dans lesquels le chauffeur charge et décharge ne seront pas applicables. Voir l'exemple ci-dessous pour plus de clarté.

Les conducteurs en transit ne recevront pas le salaire du pays qu'ils traversent.

- Le Conseil des ministres et le Parlement européen adoptent la même position à ce sujet, au motif **qu'aucun service n'est rendu dans un pays de transit** ;
- En transit, les conducteurs **recevront les tarifs du pays où l'entreprise qui les emploie est établie**.

Cependant, ce qui est bien, c'est que :

- **Le Parlement européen** affirme que l'« établissement » (le pays d'origine de l'entreprise) doit être le lieu où, ou à partir duquel, les conducteurs **effectuent habituellement leur travail**, ce qui résout indirectement le problème du transit, tout en luttant en même temps - et plus important encore - contre un des principaux facteurs contribuant au dumping social.

Exemple : un chauffeur qui commence son voyage en Hongrie avec un chargement à livrer en Suède, puis rentre en Hongrie, recevra le salaire hongrois pour l'ensemble de ce voyage (quelle que soit sa nationalité).

Si, après avoir livré en Suède, le conducteur s'écarte de ce voyage bilatéral et effectue d'autres trajets (ramassages et livraisons) dans d'autres pays de l'UE avant de retourner en Hongrie, le conducteur recevra pour chacun de ces trajets le salaire des pays où les ramassages et livraisons sont effectués.

Le temps de transit sera couvert par les salaires hongrois.

Lorsque le tachygraphe intelligent deviendra obligatoire pour tous les véhicules effectuant des transports internationaux (date à négocier), le conducteur de l'exemple ci-dessus pourra être tenu d'effectuer deux autres voyages aux conditions et rémunérations hongroises, comme suit : si le conducteur part de Hongrie avec un chargement pour la Suède, il pourra être tenu de faire un ramassage et une livraison sur le trajet vers la Suède. Il en va de même pour le dernier voyage de retour en Hongrie, une fois que les marchandises à livrer en Hongrie ont été ramassées.

Selon la proposition du Parlement européen, cependant, avec le transport par autobus et autocar, seuls les voyages purement bilatéraux seront rémunérés conformément aux salaires hongrois.

En outre, selon la définition du Parlement européen de la notion d'« établissement », les entreprises ne pourront plus recruter des chauffeurs en Pologne, par exemple, et les faire conduire depuis et à l'intérieur de l'Allemagne, par exemple, sur la base des salaires et conditions de travail polonais. Toute entreprise qui recrute des chauffeurs en dehors de l'Allemagne pour conduire à l'intérieur et en provenance de l'Allemagne devra être « établie » en Allemagne. Les salaires allemands s'appliqueront alors à ces conducteurs en transit et pour tous les trajets commençant et se terminant en Allemagne.

quels documents sont nécessaires pour les contrôles ?

Selon les deux positions, les entreprises devront se conformer aux éléments suivants :

- envoyer une **déclaration de détachement** aux autorités du pays où le conducteur exerce des activités de transport couvertes par les règles de détachement (cabotage, etc.) ;
- fournir au conducteur cette déclaration, ainsi que le **contrat de service** pour chaque opération de transport (la **lettre de voiture CMR**) ;
- envoyer, à la fin de la période de détachement du conducteur, au pays où il a travaillé en tant que travailleur détaché, la **déclaration de détachement**, les **lettres de voiture CMR** de tous les voyages effectués par le conducteur pendant sa période de détachement, **les contrats de travail et la preuve du temps de travail du conducteur et de son paiement**.



CONCLUSION : Les dérogations aux règles relatives au détachement des travailleurs et les mesures d'exécution doivent encore être négociées par le Conseil et le Parlement européen.

LES PROCHAINES ACTIONS DE L'ETF

- Faire campagne pour que les deux voyages internationaux « supplémentaires » couverts par la clause de transport bilatéral ne soient autorisés que lorsque le tachygraphe intelligent deviendra obligatoire ;
- Faire campagne en faveur d'une plate-forme sécurisée, accessible en temps réel uniquement par les services chargés d'appliquer la loi, ce qui obligera toutes les entreprises de transport routier à télécharger les versions électroniques de tous les documents nécessaires au contrôle de conformité ;
- Faire campagne au niveau de l'UE en faveur d'un bulletin de salaire électronique.

CABOTAGE (règlement 1072/2009)

Des gains importants pour les conducteurs

- **Des règles plus strictes pour le cabotage** sont maintenant sur la table, ainsi que **des outils d'application plus stricts**, tels que le tachygraphe intelligent. Selon ces règles, par exemple, il ne sera plus possible d'exiger des conducteurs portugais qu'ils travaillent indéfiniment en France pour un salaire portugais ;
- Grâce à l'introduction précoce du tachygraphe intelligent, les autorités de contrôle seront en mesure de déterminer plus précisément **la période exacte** pendant laquelle les véhicules et les conducteurs opèrent dans un seul pays ;
- Par conséquent, il sera **plus facile** de s'assurer que les conducteurs reçoivent **le juste salaire** lorsqu'ils effectuent des opérations de cabotage ;
- Il sera plus facile pour les conducteurs et les syndicats de recueillir des **preuves d'abus** et de les signaler aux autorités.

Aura-t-on de nouvelles règles en matière de cabotage ?

- **Le Conseil des ministres** souhaite maintenir les règles en l'état, de sorte qu'un camion appartenant à une entreprise enregistrée dans le pays A ne peut effectuer qu'un maximum de **3 trajets de transport intérieur** dans le pays B, sur une période de **7 jours consécutifs** ;
- **La proposition du Parlement européen** prévoit qu'un camion appartenant à une entreprise immatriculée dans le pays A ne peut circuler dans le pays B que pendant **3 jours**, mais qu'il peut effectuer **un nombre illimité d'opérations** pendant cette période (sans dépasser le temps de conduite maximal autorisé par la réglementation communautaire, de 9 à 10 heures par jour).

Les entreprises pourront-elles facilement contourner ces règles et s'engager dans des périodes successives de cabotage ?

- Non, parce que le Conseil des ministres et le Parlement européen sont d'accord sur l'introduction d'une **période de « refroidissement »** pendant laquelle un véhicule, ayant atteint son nombre maximal d'opérations et de jours sur le territoire d'un pays, doit rester éloigné de ce pays ;
- **Le Conseil des ministres propose** que le délai de refroidissement soit de **5 jours** ;
- **Le Parlement européen propose** que le délai de refroidissement soit de **60 heures**, mais aussi que le camion passe ce temps dans **le pays d'origine** de l'entreprise.

CONCLUSION : les règles quantifiant les périodes et les opérations de cabotage, ainsi que la durée de la période de refroidissement, doivent encore être négociées par le Conseil et le Parlement européen.

LES PROCHAINES ACTIONS DE L'ETF

- Lobbying pour que les règles de cabotage soient plus strictes et plus faciles à contrôler ;
- Lobbying pour s'assurer que les règles de cabotage n'entraînent pas de distorsions sur les marchés du travail des pays de l'UE.

ACCÈS À LA PROFESSION (règlement 1071/2009 également connu sous le nom de RÈGLEMENT SUR LES SOCIÉTÉS BOÎTES AUX LETTRES)

Des gains importants pour les conducteurs

- Les entreprises qui ne respectent pas les règles en matière de cabotage et de détachement de travailleurs risquent de **perdre leur licence d'exploitation dans l'UE** ;
- En raison des exigences plus strictes imposées aux entreprises de transport routier (voir détails ci-dessous), les conducteurs courent **moins de risques d'être employés par l'intermédiaire de sociétés dites boîtes aux lettres**, et auront **plus de contrôle** sur leur propre situation professionnelle et sur leurs droits et avantages tels que sécurité sociale, assurances médicales, allocations familiales, etc

quels critères une entreprise devra-t-elle remplir pour être considérée comme une véritable entreprise – par opposition à une société boîte aux lettres ?

- **Le Conseil** déclare que, pour remplir la condition ci-dessus, une entreprise doit disposer d'**un nombre suffisant d'aires de stationnement** dans le pays d'établissement ;
- **Le Parlement européen** va beaucoup plus loin en affirmant qu'une entreprise doit effectuer **au moins une opération de chargement ou de déchargement toutes les quatre semaines** dans son pays d'établissement. Il oblige également les entreprises à disposer d'aires de stationnement dans le pays d'établissement.



CONCLUSION : Le Conseil et le Parlement européen doivent encore parvenir à une position commune sur les critères définissant les véritables sociétés.

LES PROCHAINES ACTIONS DE L'ETF

- Faire campagne pour le principe selon lequel la majeure partie de l'activité de transport d'une entreprise de transport routier doit avoir lieu dans son pays d'établissement.



La Fédération européenne des travailleurs des transports représente plus de 5 millions de travailleurs des transports de plus de 230 syndicats des transports et 41 pays européens, dans 8 secteurs, dont la route et la logistique.

Bureau principal :

Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B-1000 Bruxelles
Belgique

www.etf-europe.org

road@etf-europe.org