

Conférence de Haut Niveau « Un agenda social pour le transport » - 4 juin 2015

Intervention de Roberto Parrillo Président Section Route ETF

L'ETF se réjouit de cette initiative et remercie pour cela la Commissaire Bulc et la Commissaire Thyssen ainsi que les services de la DG Move et la DG Emploi.

En effet, depuis environ 1 an nous assistons à une modification radicale, de la part de la Commission européenne, de l'approche de la problématique sociale dans le transport routier. En ne peut qu'applaudir. Il faut maintenant passer de la parole aux actes !

L'ETF est résolument pour la libre circulation des marchandises et des biens, À CONDITION que l'on respecte, partout en Europe, les conventions collectives de travail, les lois en vigueur, les directives et règlements européens.

Préalablement à mon intervention et pour bien poser le problème, il y a lieu de tenir compte de 2 éléments importants :

- dans un rapport des services de la C.E. du 4 avril 2006 il est fait mention que le transport de cabotage tombe dans le champ d'application de l'article 1, paragraphe 3, point A de la directive 96/71 (détachement des travailleurs).
- le 7 septembre 2011, le Commissaire Andor a déclaré (au nom de la C.E.), suite à une question d'un député européen : « ... Monsieur le député se réfère aux conducteurs qui séjournent *pendant des semaines* dans un autre État membre de l'Union européenne. Lorsque tel est le cas la question du droit applicable au contrat de travail en cause peut être posée et ce conformément au règlement 593/98. A cet égard, la Commission se permet de renvoyer M. le député à l'Arrêt de la CJUE du 15 mars 2011 dans l'affaire C29/10 Koelzsch : ***le contrat de travail est régi par la loi du pays dans lequel, où à défaut, à partir duquel le travailleur en exécution de son contrat exécute habituellement son travail.***

Le secteur est réglementé de façon acceptable, mais souffre d'un déficit systématique de mise en œuvre

Des règles communautaires et instruments d'application régissent le secteur et, notamment, des aspects comme les systèmes de transport intelligents et le tachygraphe numérique, ainsi que l'accès à la profession des transporteurs par route (règlement en matière de cabotage). Les directives sur le détachement des travailleurs (directive 96/71/CE et directive 2014/67/UE) et le règlement Rome I (règlement CE n° 593/2008) visent à assurer que tous les transporteurs se livrent une concurrence loyale sur le marché intérieur sans créer de distorsions sur les marchés nationaux du travail et du transport routier.

Un secteur assez réglementé mais qui souffre d'un manque d'application systématique

Le secteur a été ouvert et réactif à l'innovation et au progrès technologique par nécessité mais également par une évolution constante des règles communautaires régulant par exemple des domaines tels que les Systèmes de Transport Intelligents et le tachygraphe numérique. Il a également bénéficié de règlements importants concernant l'accès à la profession d'opérateur de transport routier - qui visait essentiellement à supprimer les sociétés « boîtes

aux lettres » - et l'accès au marché (dit règlement « Cabotage »). Les règles communautaires telles que les directives sur le détachement des travailleurs (Directive 96/71/CE et Directive 2014/67/UE) ainsi que le Règlement Rome I (Règlement (CE) N° 593/2008) s'applique entièrement au transport routier et – quand elles sont appliquées – sont censées assurer que dans un secteur qui a été libéralisé en 1992, tous les transporteurs entrent en concurrence de manière équitable au sein du Marché intérieur, sans générer de distorsions des marchés nationaux du travail et du transport routier. Les instruments d'application font également partie des règles communautaires du secteur : le tachygraphe numérique assure l'application et le contrôle des activités du chauffeur, tandis que le Registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) - interconnectant les fichiers électroniques nationaux des entreprises est destiné à assurer l'enregistrement des données et l'échange sur les transporteurs, leur bonne réputation et leur véritable établissement dans n'importe quel Etat membre, comme précondition à l'acquisition du droit d'opérer dans le Marché intérieur (licence communautaire).

TOUTEFOIS : l'application des règles dans le secteur du transport routier est sérieusement à la traîne.

- **Tachygraphe numérique** : une partie de la flotte de camions engagés dans des opérations de transports communautaires est encore équipée de tachygraphes analogiques. La dernière génération de tachygraphes – dits « intelligents » – n'est obligatoire que pour les véhicules récemment enregistrés. La fraude et les manipulations liées au tachygraphe restent monnaie courante.
- **« Sociétés boîte aux lettres »** : Malgré le fait que des règles communautaires imposent un certain nombre de conditions aux transporteurs depuis décembre 2011, de façon à assurer l'authenticité de l'inscription de leur entreprise, les sociétés boîtes aux lettres se sont multipliées au cours de ces dernières années.
- **Détachement de travailleurs et règlement Rome I** : si le transport routier relève du champ d'application de ces règles communautaires, celles-ci n'ont jamais été appliquées ni contrôlées dans le secteur.
- **Registre électronique des entreprises de transport routier (ERRU)** : en dépit de sa haute valeur en tant qu'instrument servant à l'échange de données transfrontalier entre États membres sur l'honorabilité des transporteurs, seuls 18 sur les 28 États membres sont interconnectés à l'heure actuelle, bien que l'ERRU aurait dû être opérationnel depuis décembre 2011.

Les conditions sociales et de travail dans le secteur du transport par route : un bon exemple d'esclavage moderne

Le secteur du transport routier présente l'un des pires bilans en matière de respect du droit social et du droit du travail en Europe. Grâce à des systèmes comme celui des sociétés boîtes aux lettres, des conducteurs professionnels sont recrutés dans des États membres où les salaires sont peu élevés et où les conditions sociales et les conditions de travail sont précaires, puis sont envoyés dans d'autres pays européens dans lesquels ils travaillent aux conditions de leur pays d'origine, ce qui, en plus d'être illégal, crée des distorsions importantes sur le marché européen du travail et compromet non seulement la concurrence loyale dans le secteur, mais également la sécurité sur les routes européennes. Cela permet à des entreprises d'éluder leurs obligations en violation du droit du travail et du système de sécurité social. En outre, il est

difficile pour les travailleurs qui veulent faire valoir leurs droits, réclamer des prestations sociales tels les congés payés, les allocations de chômage ou l'assurance maladie, de retrouver le véritable employeur et de le mettre devant ses responsabilités.

Objectif

Les partenaires sociaux européens du secteur du transport routier, l'IRU et l'ETF ont conjointement fait savoir que le secteur a surtout besoin que la législation européenne existante soit pleinement appliquée, qu'il s'agisse du droit spécifique au transport par route, du droit social ou droit du travail. L'application et le contrôle effectif de ces règles pourraient considérablement contribuer à l'éradication du dumping social, de l'esclavage et de la fraude sociale dans le transport par route.

Solutions

1. Appliquer les règles communautaires en matière de droit social et de transport routier et en particulier les directives sur le détachement des travailleurs (directive 96/71/CE et directive 2014/67/UE), le règlement Rome I (règlement CE n° 593/2008) et les règles en matière de cabotage (règlement CE n° 1072/2009).

Lors d'un contrôle routier, un inspecteur des routes est habituellement confronté à des véhicules commerciaux dont les semi - remorques sont enregistrées dans deux Etats membres différents, et dont les permis communautaires ont été délivrés dans un troisième Etat membre. S'ajoute au « statut » complexe du véhicule, la situation du conducteur avec des éléments supplémentaires dont le contrôle effectif a une importance fondamentale dans la prévention et l'éradication de la fraude sociale : pays de résidence, pays de recrutement, pays où la sécurité sociale est censée être payée, pays dans lequel ou depuis lequel le conducteur travaille habituellement.

Gardant ce qui précède à l'esprit, lorsqu'il s'agit de législation sociale, les contrôles routiers sont le plus souvent limités au contrôle des données du tachygraphe, plus précisément de l'activité du chauffeur. En effet, dans le transport routier, les règlements les mieux appliqués demeurent le Règlement (CE) N° 561/2006 sur la conduite et le temps de repos, et le Règlement (UE) N°165/2014 sur le tachygraphe intelligent, précisément dû à l'existence de cet instrument d'application puissant qu'est le tachygraphe qui donne accès aux autorités de contrôle à des données sûres et précises sur les activités du chauffeur. L'obligation pour les transporteurs de stocker les données du tachygraphe rend le contrôle possible non seulement sur le bord des routes, mais également sur les sites des entreprises, ce qui veut dire en substance que les infractions à la circulation et au temps de repos peuvent être vérifiées et sanctionnées après leur commission. Une version révisée du tachygraphe numérique a été adoptée en 2014. Elle introduit une nouvelle technologie qui peut être utilisée simplement pour l'application et le contrôle d'un spectre bien plus large des règles européennes applicables au secteur du transport routier, comme les législations sociales et celles sur le travail. Même si le tachygraphe numérique ne peut pas être considéré comme répondant à toutes les lacunes et les problèmes d'application, il est cependant un exemple fondamental dans la façon qu'a la technologie quand elle est régulée de permettre une collecte sécurisée, un stockage et un accès aux

données pour des motifs de contrôle, et a un caractère préventif contre la fraude sociale.

1.1. Autoriser l'accès des autorités de contrôle compétentes – qu'il s'agisse de l'inspection du travail ou des transports routiers – aux données nécessaires au contrôle du respect des règles européennes sociales, du travail et du transport par route. Parmi ces mesures, il faut :

- permettre aux autorités de contrôle compétentes d'accéder aux données enregistrées dans les registres électroniques nationaux des entreprises de transport par route des États membres, ainsi qu'à celles enregistrées dans l'ERRU ;
- élargir les exigences minimales portant sur les données qui doivent être enregistrées dans le registre électronique national des entreprises de transport par route (décision de la Commission du 17 décembre 2009), de façon à inclure des informations obligatoires sur le conducteur et le véhicule par exemple, tels que – s'il s'agit du conducteur – l'État membre dans lequel est payée la sécurité sociale et – s'il s'agit du véhicule – les plaques d'immatriculation de tous les véhicules utilisés par un transporteur.

1.2. Permettre l'enregistrement et le stockage sécurisés (sur le site de l'entreprise et dans la base de données de l'État membre) de données de géolocalisation des conducteurs et des véhicules

Cette mesure permettrait aux autorités compétentes de contrôler le respect des règles en matière de cabotage et, bien plus, d'identifier des éléments clés concernant le statut de chaque conducteur, à savoir la loi du travail qui s'applique à sa situation (lieu de travail habituel, droits salariaux, etc.). La nouvelle génération de tachygraphes et/ou la plateforme de STI permettraient la géolocalisation exacte d'un conducteur et d'un véhicule. Le règlement sur le tachygraphe numérique (règlement (CE) n° 165/2014) prévoit déjà l'enregistrement automatique de l'emplacement du véhicule toutes les trois heures de temps de conduite accumulé. Toutefois, hélas, cette disposition n'est obligatoire que pour les véhicules récemment enregistrés. Un délai de 15 ans est accordé pour la mise en conformité des véhicules commerciaux qui opèrent déjà sur le marché intérieur.

1.3. Obliger les transporteurs qui ne respectent pas les règles communautaires (sociales, du travail et du transport routier) à installer en rattrapage la nouvelle génération de tachygraphes sur leur parc de camions. Cette mesure permettrait une couverture de meilleure qualité et plus rapide de parcs de véhicules à l'aide du tachygraphe intelligent et, partant, d'accroître les possibilités de contrôle.

1.4. Faire appliquer les directives sur le détachement des travailleurs (directive 96/71/CE et directive 2014/67/UE) et le règlement Rome I (règlement (CE) n° 593/2008)/la déclaration préalable obligatoire de chaque détachement de conducteurs professionnels individuels

- Directive 2014/67/UE : appliquée de manière adéquate, cette directive assurera la mise en place des exigences

administratives et mesures de contrôle (article 9), afin de garantir que le principe du pays d'accueil soit respecté et que toute la chaîne de sous-traitance soit tenue pour responsable en cas de fraude et d'abus de situations de détachement (article 12).

- Pré-notification de chaque travailleur détaché : déjà adoptée par plusieurs États membres, une déclaration préalable est une mesure qui oblige les transporteurs par route à déclarer officiellement à l'avance le détachement de tout conducteur dans un État membre (différent du pays d'origine du conducteur). Il s'agit d'un élément clé de l'application des deux directives sur le détachement des travailleurs et du règlement de Rome I. Afin de permettre la réalisation de contrôles transfrontaliers efficaces, mais aussi de contrôles sur la conformité passée à l'égard des règles communautaires mentionnées, les notifications préalables devraient être consignées, de façon à être disponibles pour les autorités de contrôle de l'État membre hôte et de celui dont est originaire le conducteur. Le transporteur par route doit à son tour remettre à chaque conducteur un exemplaire de la déclaration préalable, afin que le conducteur puisse le présenter en cas de contrôle en bord de route.

1.5. Faire appliquer les règles sur le cabotage (règlement CE n° 1072/2009)/introduction obligatoire et harmonisée d'une lettre de voiture CMR électronique et d'une notification préalable pour chaque opération de cabotage

- Introduire une lettre de voiture électronique, afin d'éviter les fraudes et de faciliter l'application et le contrôle des règles. Afin de permettre la réalisation de contrôles transfrontaliers efficaces, mais également de vérifier la conformité passée avec les règles communautaires susmentionnées, les données de la CMR électronique devraient être enregistrées par les entreprises ET par les autorités des États membres concernés.
- Introduire une notification préalable pour chaque opération de cabotage. Afin de permettre la réalisation de contrôles transfrontaliers efficaces, mais aussi de contrôles sur la conformité passée à l'égard des règles communautaires mentionnées, les notifications préalables devraient être consignées, de façon à être disponibles pour les autorités de contrôle de l'État membre hôte. Le transporteur par route doit à son tour remettre à chaque conducteur un exemplaire de la déclaration préalable, afin que le conducteur puisse le présenter en cas de contrôle en bord de route.

1.6. Faire appliquer l'article 8.8 des règles communautaires sur le temps de conduite et de repos (règlement CE n° 561/2006)/retours obligatoires dans le pays d'origine des conducteurs pendant la période de repos hebdomadaire normal

Les conducteurs qui passent systématiquement leur repos hebdomadaire – de 45, voire 66 heures – dans le véhicule, sont en particulier ceux qui travaillent à l'étranger (en dehors de leur propre pays de résidence) pendant 3, 6 mois consécutifs, voire plus, en vivant littéralement dans leur camion. En vertu de l'article 8.8 du règlement CE n° 561/2006, prendre son repos hebdomadaire dans son véhicule est illégal et le transporteur a la responsabilité de

fournir au conducteur des installations de repos adéquates. Toutefois, nombreux sont les transporteurs appliquant des pratiques illégales de dumping qui obligent les conducteurs à prendre leur repos hebdomadaire dans le véhicule. Cette pratique est contraire aux règles sur le temps de conduite et de repos, mais elle met aussi en péril l'équilibre entre la vie professionnelle et privée des conducteurs, dans la mesure où les conducteurs concernés sont loin de leur foyer pendant de longues périodes. L'ETF réclame dès lors la véritable application de l'article 8.8 du règlement susmentionné dans l'ensemble des États membres de l'UE, ainsi que l'introduction au niveau de l'UE de retours réguliers obligatoires dans le pays d'origine pour tous les conducteurs professionnels.

2. Éradiquer les sociétés boîtes aux lettres en renforçant les exigences à respecter pour exercer la profession de transporteur par route (règlement CE n° 1071/2009)

2.1 Ajouter à l'ensemble des exigences de « capacité financière appropriée » (règlement CE n° 1071/2009, article 7) une obligation de « fonds social de garantie » minimum obligatoire

Les entreprises de transport par route qui recrutent des conducteurs originaires de pays où les salaires sont inférieurs et les normes moins strictes à l'aide de filiales fictives sont très rarement accusées de fraude sociale. Elles enregistrent leurs filiales avec un capital minimal, 50 euros par exemple, mais envoient leurs actifs (flottes de camions) dans d'autres États membres. En conséquence, les décisions de justice prévoyant une compensation pour les salaires impayés, les prestations de sécurité sociales et les frais de soins de santé sont la plupart du temps impossibles à faire appliquer en raison des actifs inexistant de l'entreprise ou du montant très peu élevé de son capital. Toutefois, le règlement CE n° 1071/2009 définit la « capacité financière appropriée » comme l'une des conditions à l'enregistrement d'une entreprise dans un État membre. Pour remédier à cette situation, s'aligner sur l'orientation du règlement susmentionné et appliquer celui-ci de façon efficace, l'ETF réclame l'introduction d'un fonds de garantie social à travers l'UE, comme condition préalable à l'exercice de la profession de transporteur par route, et ce, dans l'esprit de l'article 6 du règlement CE n° 1071/2009, à côté des exigences de « capacité financière appropriée ». Le fonds de garantie social serait alimenté par les entreprises enregistrées, en fonction du nombre de conducteurs professionnels recrutés.

2.2 Ajouter à l'ensemble des exigences d'« établissement stable et effectif » (règlement CE n° 1071/2009, article 5) une obligation de prévoir un nombre suffisant d'espaces de stationnement pour une utilisation régulière par les véhicules de transporteurs

Les sociétés boîtes à lettres sont la porte ouverte aux pratiques de dumping social dans le secteur du transport routier, et elles sont toutes illégales depuis décembre 2011 ! Depuis cette date, les entreprises de transport par route souhaitant s'enregistrer dans un État membre doivent remplir certaines conditions pour prouver qu'elles sont établies de façon stable et effective. Les filiales fictives n'ont toutefois pas disparu et continuent de se développer. L'image d'une entrée d'immeuble avec des boîtes aux lettres portant le nom d'entreprises fictives de transport par route est devenue

emblématique dans le secteur. À l'origine, la proposition de la Commission européenne relative à un règlement sur l'accès à la profession (désormais le règlement CE n° 1071/2009) prévoyait que le nombre suffisant d'espaces de stationnement pour une utilisation régulière par les véhicules de l'entreprise constitue l'une des conditions à respecter pour un « établissement effectif ». Cette disposition a été supprimée dans le cadre de la procédure de codécision et n'est plus dans le texte adopté du règlement. L'ETF réclame la réintroduction de cette exigence par tous les États membres de l'UE.

2.3. Consolider la liste des infractions aboutissant à une perte de l'honorabilité pour les transporteurs par route (règlement CE n° 1071/2009), en y incluant notamment le cabotage illégal et le non-respect de la législation communautaire dans le domaine social et du travail

Cette liste d'infractions est reprise dans le règlement CE n° 1071/2009 et comprend des infractions à plusieurs directives et règlements de l'UE qui, si elles sont commises de façon répétée et systématique, peuvent aboutir au retrait du droit d'une entreprise de transport par route d'exercer son activité dans le marché intérieur. Les États membres devront encoder les transporteurs contrevenants dans un Registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) afin que ces informations soient mises à la disposition des autorités en charge de l'application des lois dans toute l'Union européenne, dans le cadre de la composante de mise en œuvre transfrontalière des mesures juridiques adoptées au titre du « Paquet routier ». La liste des infractions doit inclure les infractions aux règles de cabotage, à la directive sur le détachement des travailleurs, au règlement de Rome I et à l'attestation de conducteur pour les conducteurs ressortissants d'un pays tiers. En ce qui concerne le temps de conduite et de repos, le repos hebdomadaire normal passé dans le camion doit également être inclus dans la liste des infractions.

3. Agence européenne

L'ETF se réfère à la déclaration IRU-ETF concernant la création d'une agence européenne qui s'occuperait spécifiquement et globalement du secteur professionnel du transport routier des marchandises.

4. Le code social

L'ETF peut annoncer aujourd'hui que suite à des discussions avec l'IRU et la Commission, elle prépare une éventuelle négociation avec les employeurs pour définir un code social dans le transport routier.

Dans les prochains mois, nous allons (après en avoir discuté en interne avec toutes les organisations syndicales européennes et avec l'IRU) être mandatés pour initier une négociation qui devrait aboutir sur un acte législatif européen.