

CAS/BR5294/SCO

Bruxelles, le 31 mai 2017

POSITION RÉVISÉE D'IRU CONCERNANT L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE SUR LE DÉTACHEMENT DES TRAVAILLEURS DANS LE TRANSPORT ROUTIER

Adoptée par le Comité de Liaison Transport de marchandises d'IRU (CLTM) le 2 mars 2017 et par le Conseil Transport de personnes d'IRU (CTP) le 18 mai 2017

Position d'IRU concernant l'application de la directive sur le détachement des travailleurs dans le transport routier

I. ANALYSE

1. Contexte et objectif de la directive

La directive 1996/71/CE sur le détachement des travailleurs et sa directive d'exécution (2014/67/UE) s'appliquent aux travailleurs engagés dans la prestation de services dans un État membre de l'UE qui n'est pas celui où ils sont employés. Les entreprises qui organisent ce type de travaux sont tenues de garantir que leurs travailleurs détachés jouissent au moins des mêmes conditions d'emploi que les travailleurs de la même catégorie employés et résidant à titre permanent dans le pays d'accueil.

Le but de la directive est de faciliter les services transnationaux en clarifiant les dispositions légales minimales à suivre, tout en garantissant une concurrence équitable entre les sociétés basées dans différents États membres.

Comme le stipule l'article 3.1 de la directive sur le détachement, les conditions minimales à respecter dans les pays d'accueil peuvent être des lois nationales, des dispositions administratives, des conventions collectives ou des sentences arbitrales. Plus important, elles comprennent les périodes maximales de travail et les périodes minimales de repos, la durée minimale des congés annuels payés, les taux de salaire minimal, y compris ceux majorés pour les heures supplémentaires, et les conditions de mise à disposition des travailleurs.

2. Application au secteur du transport routier

Dans une lettre adressée à IRU datant de septembre 2005, la Commission européenne (DG MOVE) a déclaré que les opérations de cabotage dans le transport routier de marchandises et de personnes relevaient du champ d'application de la directive sur le détachement des travailleurs. Le 4 avril 2006, la Commission européenne a adopté une série d'orientations (COM 2006/159) accompagnées d'un document de travail sur la mise en application de la directive, précisant que les

transports routiers internationaux en tant que tels ne sont pas exclus du champ d'application de la directive mais que seules les opérations répondant aux critères¹ définis à l'article premier de la directive sont soumises à ses dispositions².

Depuis lors, le marché européen du transport routier a connu divers changements structurels et un nombre croissant d'États membres (notamment l'Allemagne, la France, l'Autriche et l'Italie) ont interprété la directive au sens large, allant au-delà des limites définies par son article premier et par les précédentes déclarations du Conseil et de la Commission concernant son applicabilité aux transports internationaux. Ainsi, ces États membres appliquent désormais la directive et ses dispositions exécutoires non seulement aux opérations de cabotage, mais aussi aux opérations directes. Ce choix est motivé par différents éléments officiellement mentionnés par les autorités nationales : lutte contre les pratiques d'emploi illégales, égalisation des chances, prévention de l'utilisation d'une main-d'œuvre issue d'États membres à plus bas revenus et ne bénéficiant pas des niveaux salariaux et des conditions applicables dans le pays d'accueil.

3. Conséquences pratiques de l'application de la directive

Il est évident que la directive 96/71/CE sur le détachement des travailleurs n'a pas été conçue principalement pour le transport routier, mais bien pour d'autres secteurs de l'industrie européenne. Les ouvriers de la construction qui sont détachés pendant de longues périodes dans un autre État membre constituent un cas de figure clair dans lequel le respect de la directive serait facilement contrôlable par l'intermédiaire d'un contremaître ou d'une personne spécialement désignée pour faire le lien entre les autorités du pays d'origine et celles du pays d'accueil dans le but de garantir que la personne détachée bénéficie des conditions salariales et sociales définies dans les lois et les conventions collectives du pays d'accueil.

En revanche, pour tous les types d'opérations entreprises par le secteur du transport routier, l'applicabilité actuelle de la directive pose des difficultés. Pour une entreprise qui détache plusieurs conducteurs à qui elle confie des missions de courte durée dans différents États membres, le coût des formalités administratives visant à garantir que les activités de chaque conducteur soient préalablement déclarées et que chaque conducteur bénéficie du juste niveau de salaire et d'avantages propres au pays d'accueil est extrêmement élevé. Les États membres ne fournissent pas d'informations transparentes concernant les réglementations que les entreprises doivent respecter, de sorte que ces dernières ne savent pas comment gérer les différents salaires minimums.

De manière générale, toute solution doit respecter les principes du marché unique de l'UE et de la concurrence équitable, comme la création d'une distinction mieux équilibrée entre la liberté

¹ À savoir la prestation transnationale de services par une entreprise agissant pour son compte et sous sa direction, dans le cadre d'un contrat conclu entre l'entreprise d'envoi et le destinataire de la prestation de services, et le détachement de travailleurs dans le cadre de cette prestation de services.

² http://ec.europa.eu/employment_social/labour_law/docs/sec_2006_439_en.pdf

d'établissement et la liberté de prestation de services, et amener davantage de cohésion sociale au sein de l'UE.

II. POSITION DE L'IRU

- Jusqu'ici, l'application de la directive sur le détachement des travailleurs et de sa directive d'exécution à différents types d'opérations de transport s'est accompagnée, dans la pratique, d'un coût administratif substantiel. Ces directives ne conviennent pas au secteur du transport routier étant donné qu'elles ne tiennent compte ni de la forte mobilité de sa main d'œuvre, ni de son caractère transnational, ni des difficultés de contrôle inhérentes à leur application dans le cas des opérations de transport routier.
- Le secteur du transport routier a besoin de dispositions claires, applicables et adaptées à ses spécificités, fondées par exemple sur les règles en matière de temps de conduite et de repos. Le secteur soutient à cet effet le développement d'un système d'enregistrement électronique centralisé, flexible et convivial, reposant idéalement sur les bases de données existantes.
- Le phénomène majeur qui touche aujourd'hui l'ensemble du marché du transport routier dans l'UE – à savoir l'importation de main-d'œuvre – doit être combattu à l'aide de différentes mesures, à commencer par des contrôles fondés sur le renseignement et s'appuyant sur une utilisation accrue de documents électroniques et sur des systèmes de classification par niveau de risque alignés, mais aussi par l'échange électronique de données, par la coopération entre les autorités compétentes des États membres et par davantage de contrôles dans les entreprises.
- Les opérateurs qui subissent le plus le coût administratif inhérent aux lois sur les salaires minimums adoptées aux quatre coins de l'UE sont ceux qui respectent les lois, généralement les PME. Le transport occasionnel de passagers est particulièrement touché.
- En plus de dispositions spécifiques, le secteur du transport routier doit faire l'objet d'une étude concernant les pratiques d'emploi innovantes, et des données statistiques doivent être recueillies.

* * * * *