

CONCLUSIONS
SUR LA CONSULTATION, OUVERTE PAR LA
COMMISSION EUROPÉENNE, SUR LE
RENFORCEMENT DE LA LÉGISLATION SOCIALE
DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS PAR ROUTE

La commission des Affaires européennes

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil,

Vu le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route,

Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil,

Vu le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route,

Vu la directive n° 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier,

Vu la directive n° 2006/22/CE du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE)

n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive n° 88/599/CEE du Conseil,

Vu la directive n° 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services,

Vu la directive n° 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive n° 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur,

Vu la proposition de directive du 8 mars 2016 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive n° 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (COM[2016] 128 final),

Vu la consultation ouverte par la Commission européenne sur le renforcement de la législation sociale dans le domaine des transports par route,

1. Souligne que le cadre européen en matière de transport de marchandises par route (TRM) a trouvé ses limites dans les différences considérables de niveaux de salaires et de législations du travail qui perdurent au sein de l'Union européenne et permettent la mise en place d'un véritable marché européen du moins-disant social ;
2. Note que l'efficacité de la régulation du TRM en matière sociale est remise en cause non seulement par près de la moitié des États membres mais aussi par les travaux d'évaluation *ex post* engagés par la Commission européenne elle-même ;
3. Considère que les dérives constatées du cadre réglementaire applicable au TRM sont contraires au principe de concurrence libre et non faussée du marché intérieur européen ; en permettant de contourner le principe de subsidiarité des politiques salariales et sociales en proposant sur les marchés du travail nationaux une main-d'œuvre qui ne bénéficie ni des mêmes conditions d'emploi et de travail, ni de la même couverture sociale que les travailleurs nationaux, ces dérives créent des conditions de concurrence insoutenables, basées exclusivement sur le coût de la main d'œuvre, au détriment des vertus traditionnellement reconnues à la concurrence d'amélioration de la qualité des biens et services fournis ;
4. Réaffirme qu'en outre cette question recouvre aussi des enjeux de dignité humaine, mais également de sécurité routière et d'amélioration de l'attractivité des métiers du secteur ;

5. Soutient avec force la position exprimée par le Gouvernement français s'opposant à toute nouvelle initiative législative européenne libéralisant le cabotage routier national sans un renforcement préalable de la législation sociale européenne applicable au TRM ;
6. Estime, au vu des différends qui ont opposé certains États membres et au vu des législations unilatérales dont se dotent certains d'autre eux, comme la France, qu'il y a urgence à ce que l'Union européenne assume ses responsabilités en la matière, le principe de subsidiarité, consacré par l'article 5 du TFUE, trouvant ici matière à s'appliquer au profit d'un accroissement des règles et des compétences communautaires ;
7. Rappelle qu'une réforme de la législation sociale en matière de transport par route, et notamment la définition d'un statut des travailleurs hautement mobiles, est absolument complémentaire de la proposition de révision de la directive n° 96/71/CE pour permettre une pleine effectivité de la lutte contre le dévoiement du détachement de travailleurs ;
8. Juge en conséquence indispensable de :
 - Clarifier et simplifier la réglementation en vigueur, notamment en matière de définition des temps de travail, de conduite et de repos, et en interdisant expressément la possibilité d'effectuer dans un véhicule le temps de repos hebdomadaire normal ;
 - Régler la question de l'inadaptation et des divergences d'interprétation de la notion de détachement appliquée au transport routier de marchandises en définissant un cadre juridique spécifique applicable aux travailleurs hypermobiles, notamment pour ce qui relève de la rémunération minimum ;
 - Garantir l'application et l'exécution uniformes de la réglementation sociale dans les États membres en améliorant notamment l'efficacité des contrôles grâce à
 - la faculté donnée aux autorités de contrôle des États membres d'accéder en temps réel aux registres électroniques nationaux, au registre européen de transport et aux cotes de risque des États membres ;
 - la mise en place de dossiers de conformité intégrés associant le véhicule, le chauffeur et le transporteur, sous forme électronique et obligatoirement communiqués aux registres électroniques nationaux et au registre européen des entreprises de transport ;

- la création d'une Agence européenne de contrôle du travail mobile – avec pour missions l'observation du phénomène et des infractions interétatiques, le suivi des législations nationales, la formulation de propositions d'amélioration de la réglementation européenne et l'amélioration du système d'information administratif entre États membres – ;
 - la promotion de l'utilisation d'un tachygraphe numérique équipé d'un système GNSS ;
- Définir clairement les responsabilités de tous les acteurs de la chaîne du transport en cas d'infraction à la réglementation sociale, en impliquant la responsabilité du donneur d'ordre ;
 - Revoir les règles applicables au cabotage de retour dans une opération de transport international, en réduisant le nombre d'opérations autorisées, par exemple en limitant le nombre d'opérations à une par pays traversé pour limiter l'impact sur le trafic intérieur.