



Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles dans **le secteur des transports routiers dans l'UE**

Proposition de l'ETF aux responsables politiques



EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles dans le secteur des transports routiers dans l'UE

Proposition de l'ETF aux responsables politiques

Auteur: European Transport Workers' Federation (ETF)
Contact: Cristina Tilling (road@etf-europe.org)
Mise en page: Saysouk graphic design
Photographies: © Fotolia-Adobe (couverture) / © 123RF (couverture arrière, 2de photo) /
© ETF (p. 19, p. 22 et couverture arrière)

Tous droits réservés, cette publication ne peut être reproduite, archivée dans un système de récupération de données, ou transmise par quelque moyen que ce soit, par voie électronique, mécanique, par photocopie, ou tout autre moyen, sans la permission préalable de l'auteur.



Galerie AGORA
Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11
1000 Bruxelles – BELGIQUE
Tel: +32 2 285 46 60 - Fax: +32 2 280 08 17
www.etf-europe.org

Septembre 2015

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) représente plus de 3,5 millions de travailleurs des transports affiliés à 230 syndicats dans 41 pays européens et actifs dans les secteurs suivants : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime, le transport fluvial, l'aviation civile, les ports, le tourisme et la pêche. L'ETF est reconnue comme partenaire social européen dans sept comités de dialogue social sectoriel, y compris le comité de dialogue social sectoriel du transport routier.

TABLE DES MATIÈRES

Le contexte	3
<hr/>	
Les besoins du secteur européen du transport routier	5
<hr/>	
L'objectif de ce document	5
<hr/>	
La proposition de l'ETF	6
<hr/>	
Action 1	10
Sous-action 1.1	10
Sous-action 1.2	11
<hr/>	
Action 2	14
Sous-action 2.1	15
Sous-action 2.2	17
<hr/>	
Action 3	18
<hr/>	
Action 4	20
<hr/>	
Action 5	21
<hr/>	
Considérations finales	23

LE CONTEXTE

Aujourd'hui, les lois de l'UE les plus scrupuleusement respectées dans le secteur des transports routiers concernent le temps de conduite et de repos, les règles relatives au tachygraphe numérique et, dans une certaine mesure, le temps de travail. Cela s'explique en grande partie par l'apparition du tachygraphe, un dispositif permettant l'enregistrement automatique ainsi que le stockage et le téléchargement sécurisés de données dans le cadre de contrôles. Par ailleurs, les mesures relatives à l'état technique ainsi qu'aux poids et dimensions maximum des véhicules sont également relativement bien appliquées.

En revanche, les autorités en charge de faire respecter les lois semblent avoir laissé de côté certains règlements et directives de l'UE tels que le règlement sur le cabotage (Règlement (CE) n°1072/2009), le règlement concernant les critères pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises (Règlement (CE) n°1071/2009) ainsi que les règles à caractère social et les règles en matière de travail de l'UE applicables aux conducteurs professionnels, notamment la directive sur le détachement de travailleurs (Directive 96/71/CE) et le règlement Rome I (Règlement (CE) n°593/2008). Cette négligence provient notamment du fait que les pratiques et les instruments de mise en application existants sont inadaptés à ces textes de loi.

D'après le règlement sur « l'accès à la profession » (Règlement (CE) n°1071/2009), seuls les transporteurs en règle se verront attribuer une licence communautaire leur permettant d'exercer leur activité au sein de l'UE. Une fois cette licence obtenue, le bon respect de ces règles par le transporteur sera contrôlé et évalué afin de s'assurer, à tout moment, qu'il remplit les conditions nécessaires pour conserver sa licence.

À cet effet, des outils de mise en application ont fait leur entrée dans la législation de l'UE. Les États membres ont en effet dû élaborer des systèmes d'évaluation des risques pour les entreprises de transport, établir des registres électroniques nationaux (NER) et les interconnecter avec le registre européen des entreprises de transport (ERRU). Cette infrastructure complexe d'application de la réglementation a pour objectif de faciliter l'échange d'informations entre les États membres sur les points suivants : 1) une quantité d'informations minimum sur les transporteurs licenciés 2) le bilan de leurs infractions. Toutefois, les NER et l'ERRU ne sont aujourd'hui accessibles qu'aux autorités en charge de délivrer ces licences et non aux agences chargées de l'application de la réglementation.

Puisque les capacités de mise en application mettent uniquement l'accent sur le respect des règles concernant le temps de travail, le tachygraphe et la durée de conduite et de repos, etc., celles-ci sont devenues les seuls critères pris en compte dans les dossiers de conformité faisant état des antécédents des transporteurs. Or, ce sont précisément les critères *d'accès à la profession*, le cabotage et les règles sociales et relatives au droit du travail qui contribuent à rendre la concurrence loyale dans ce secteur. Pour le moment, ces règles ne sont que faiblement appliquées et contrôlées. Elles n'apparaissent d'ailleurs même pas sur les relevés d'infractions des entreprises. Ainsi, les sociétés de transport en infraction continueront d'exercer leur activité au même titre que celles qui opèrent en toute conformité avec ces règles alors qu'au même moment, le dumping social et le phénomène de « sociétés-boîtes aux lettres » s'intensifient.

Compte tenu de toutes ces considérations, nous pouvons en conclure que, dans l'ensemble, l'infrastructure et les capacités d'application mises en place par les États membres ne sont pas à la hauteur de l'objectif à atteindre.

Cette situation a suscité des réactions extrêmement diverses. D'aucuns ont exigé davantage de clarification et de simplification voire le retrait de ce qu'ils appellent des « règles non applicables ». Certains États membres ont adopté des mesures visant à réduire les distorsions causées par le cabotage illégal, les « sociétés-boîtes aux lettres » et le dumping social. Ces initiatives ne font que mettre en lumière le besoin urgent de mesures claires à l'échelle communautaire permettant de lutter efficacement contre le phénomène croissant de concurrence déloyale et contre les problèmes sociaux qui affectent ce secteur. Au-delà de ces réactions et de ces réponses, les États membres,

les partenaires sociaux et les autres acteurs impliqués s'accordent sur le fait que des efforts restent à fournir dans ce secteur, notamment par le simple renforcement de la mise en application des instruments existants. L'objectif de l'IRU-ETF quant à la révision du paquet « transports routiers »¹ reflète précisément ce point de vue.

Deux autres facteurs contribuent à l'actuelle application insuffisante des lois dans le secteur des transports routiers :

- Le déclin critique des capacités d'application partout dans l'UE : le rapport de la Commission européenne sur l'application de l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (sur la période 2011-2012) observe une baisse de 75% du personnel de contrôle au sein des États membres, passant de 383 000 à 96 000²;
- Le retard inadmissible de certains États membres à mettre pleinement en œuvre la législation de l'UE, notamment la connexion entre leurs NER et les ERRU³ et à élaborer des systèmes d'évaluation des risques⁴ pour les transporteurs routiers.

Retard dans l'application de certains instruments coercitifs inscrits dans la législation / Le Règlement (CE) n°1071/2009 oblige les États membres à interconnecter leurs registres électroniques nationaux d'entreprises de transport routier (NER) à l'échelle communautaire et de les inscrire dans l'ERRU avant décembre 2012⁵. À ce jour, seuls 20 États membres ont respecté cette consigne. De même, la Directive 2006/22/CE exige des États membres qu'ils établissent des systèmes d'évaluation des risques pour les entreprises de transports routiers, basés sur le nombre et la gravité des infractions aux règlements de l'UE commises par chaque entreprise. En pratique, cela consiste à attribuer un score de risques à chaque entreprise en fonction de son dossier de conformité. Ces systèmes d'évaluation des risques auraient du être mis en place avant avril 2007. Faute de règles uniformes à l'échelle communautaire en matière de systèmes d'évaluation des risques, ces derniers s'avèrent incompatibles et leurs résultats qui en découlent sont difficilement comparables.

Pour conclure, de nombreux instruments coercitifs existent mais, malheureusement, ils ne sont ni mis en œuvre de manière uniforme ni totalement adaptés aux besoins du secteur. Couplée au manque d'accès des autorités chargées d'appliquer les lois aux registres existants des États membres et au déclin progressif des capacités d'application, cette situation n'a bien évidemment pas favorisé les mesures visant à contrôler et à traiter efficacement les problèmes du cabotage illégal, du phénomène de « sociétés boîtes aux lettres » et du dumping social.

En 2016, la Commission européenne prévoit de réexaminer le paquet « transports routiers » dans le but de lutter contre les problèmes sociaux et les problèmes liés à la concurrence auxquels le secteur est confronté. Quels que soient ces ajustements législatifs, ils devront être exécutés dans la pratique. Nous sommes convaincus que les solutions présentées par l'ETF dans le présent document resteront valides, et ce malgré une révision de la législation de l'UE, pour autant que ces solutions soient en accord avec les intentions des législateurs : rétablir des conditions de concurrence loyale et améliorer le bilan social au sein du marché européen du transport de marchandises.

¹ Proposition des partenaires sociaux sectoriels pour un paquet politique conjoint en amont de la prochaine révision des règlements UE 1071/2009 sur l'accès à la profession et 1072/2009 sur l'accès au marché du transport de marchandises par route, février 2013.

² Document de travail des services de la Commission : « Rapport de la Commission sur l'application en 2011-2012 du règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions sociales de la législation sociale dans le domaine des transports par route et de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (SWD(2014) 342 final) ».

³ Règlement (CE) N° 1071/2009, Article 16.5.

⁴ Directive 2006/22/CE, Article 9.

⁵ Règlement (CE) N° 1071/2009, Article 16.5.

LES BESOINS DU SECTEUR EUROPÉEN DU TRANSPORT ROUTIER

Le secteur doit de toute urgence améliorer son bilan social et en termes d'emploi, ainsi que rétablir une concurrence loyale dans l'intérêt de tous les acteurs. L'application des règles relatives au temps de travail, à la durée de conduite et de repos et au tachygraphe sont loin d'être suffisantes pour combler ce besoin. Afin de lutter efficacement contre le phénomène de « sociétés boîtes aux lettres », le cabotage illégal et les pratiques sociales illicites - les trois facteurs concrets mettant à mal le marché européen du transport routier de marchandises – il est nécessaire de fournir un effort supplémentaire.

Ainsi, il est nécessaire que les données enregistrées au sujet des différents transporteurs comprennent une évaluation et un contrôle holistiques de leur degré d'observation des règles, notamment en matière de statut de « société boîte aux lettres » ainsi que de pratiques de cabotage illégal et de dumping social.

Enfin, il est essentiel que les États membres et les institutions européennes – et plus particulièrement la Commission européenne – prennent la mesure de leurs responsabilités de manière à garantir que :

- L'ensemble des États membres soient interconnectés au Registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) et que ce dernier fonctionne au maximum de ses capacités / délai fixé par la loi : décembre 2012;
- L'ensemble des États membres possèdent des systèmes d'évaluation des risques fonctionnels, similaires et comparables / délai fixé par la loi : avril 2007;
- L'ensemble des États membres atteignent leur quota de contrôles – qu'il s'agisse de contrôles routiers ou de contrôles des entreprises – tels que le prévoit la Directive 2006/22/CE.

L'OBJECTIF DE CE DOCUMENT

De l'avis de l'ETF, ce défaut d'application de la législation ne signifie pas que celle-ci est inapplicable. Si l'application des lois communautaire – qu'il s'agisse de cabotage, d'accès à la profession ou de la législation de l'UE en matière de droit social ou de droit du travail – peut s'avérer complexe, elle est bien évidemment réalisable.

Compte tenu de « l'infrastructure » considérable mise en place jusqu'à présent dans le secteur du transport routier, il suffirait simplement de se doter de moyens supplémentaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles.

Si ce document reconnaît le cadre réglementaire actuel comme étant une base solide, son objectif est de guider les législateurs européens et nationaux pour leur permettre de se doter de ces moyens supplémentaires visant à rendre l'application des lois possible et efficace, dans le but de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social auxquels est confronté notre secteur.

Les règles de l'UE applicable au secteur du transport routier, une base solide / La libéralisation du marché européen des transports de marchandises a débuté en 1992 avec l'essor du transport international. Dans un contexte où les échanges et les volumes de marchandises connaissaient une croissance rapide et où les passagers se déplaçaient à travers l'Europe, le transport routier s'est avéré crucial. Tandis que le marché unique européen s'étendait progressivement, le cadre réglementaire de l'UE en matière de transports routiers est apparu de manière à garantir une situation de concurrence loyale, des conditions de travail et des droits égaux pour ses travailleurs détachés et, enfin, un climat de sécurité pour l'ensemble des usagers de la route.

Aujourd'hui, ce secteur fait l'objet d'un cadre juridique solide, incluant entre autres :

- Des réglementations concernant la durée de conduite et de repos (règlement (CE) n°561/2006 et la directive 2002/15/CE), destinés à garantir la sécurité routière, la concurrence loyale, la santé au travail et la sécurité des conducteurs professionnels;
- Des conditions et des critères – à savoir le fait que les entreprises soient établies de manière stable et effective et qu'elles bénéficient d'une bonne réputation et de capacités financières appropriées – garantissant que le droit d'exercer au sein du marché intérieur, appelé également « licence communautaire » n'est attribué qu'aux entreprises opérant en toute conformité par opposition aux « sociétés boîtes aux lettres » ayant commis des infractions (règlement (CE) n°1071/2009);
- Des registres électroniques nationaux (NER) obligatoires pour les entreprises de transport routier, interconnectés à l'échelle communautaire dans le cadre d'un **Registre européen des entreprises de transport routier (ERRU)**. Il s'agit de registres nationaux et européen respectivement, qui permettent d'échanger des données entre les Etats membres sur les opérateurs de transport routier en possession d'une licence communautaire et de s'assurer qu'ils respectent les règles communautaires. À terme, les dossiers des opérateurs présentant des infractions à la réglementation ternissent leur « honorabilité » et, en conséquence, peuvent également leur faire perdre leur licence communautaire;
- Une **liste d'infractions** liées à un nombre de directives et de règlements spécifiques au transport routier, encodées dans le NER et dans l'ERRU, et au regard desquelles « l'honorabilité » des entreprises est contrôlée et évaluée;
- Les règles sur le **cabotage** (règlement (CE) n° 1072/2009) ;
- Des règles établissant **des niveaux d'application et de contrôles**, ainsi que la mise en place de **systèmes nationaux de classification par niveau de risque** de manière à favoriser les contrôles ciblés des entreprises de transport routier respectant peu la législation (Directive 2006/22/CE);
- Des règles établissant le **cadre juridique social et en matière de travail applicable aux conducteurs professionnels** travaillant en dehors de leurs pays, notamment la directive concernant le détachement de travailleurs (Directive 96/71/CE) et le Règlement Rome I (Règlement (CE) n°593/2008).

LA PROPOSITION DE L'ETF

La proposition de l'ETF consiste essentiellement à **étendre les pratiques de mise en application existantes à un plus large éventail de règles communautaires, notamment celles régissant le cabotage, les critères d'accès à la profession et le régime social et d'emploi légalement applicable aux conducteurs professionnels**. Par conséquent, les antécédents de l'entreprise en matière de respect de la législation ne seront plus uniquement mesurés et évalués selon les critères de la durée de conduite et de repos, du temps de travail et des règles relatives au tachygraphe. En effet, ils indiqueront également si l'entreprise est authentique ou non (le phénomène de « société boîte aux lettres »), si elle a recours au cabotage temporaire et, le cas échéant, si elle y a recours conformément à la loi en vigueur et, enfin, si elle use de pratiques sociales illicites (emploi et paiement frauduleux, non cotisation à la sécurité sociale, etc.).

La proposition de l'ETF **ne nécessite aucun amendement aux règles de l'UE existantes. Elle offre au contraire une variété de mesures applicables à l'échelle communautaire pouvant être adoptées dans**

l'urgence et qui consistent simplement en une révision mineure de certaines décisions de la Commission européenne (à savoir la décision de la Commission concernant les conditions minimum pour que les données soient intégrées aux registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier).

Principaux éléments de notre approche

Notre approche est principalement fondée sur la **coopération entre trois niveaux d'application des règles** – les contrôles routiers, les arrières-guichets chargés du traitement des données enregistrées lors des contrôles routiers et le contrôle des entreprises – dans le but d'établir un **dossier de conformité électronique** pour chaque entreprise aussi complet et précis que possible. Dans des termes plus concrets, cela consistera à :

- a. **Comparer les données électroniques provenant de sources multiples**, c'est-à-dire comparer les données obtenues ponctuellement au cours des contrôles routiers ou des contrôles des entreprises aux informations déclarées par les entreprises dans le NER, dans l'ERRU et dans les autres bases de données pertinentes telles que l'IMI⁶;
- b. **Détecter automatiquement les contradictions de données et les indiquer dans les NER, l'ERRU ainsi que dans les systèmes d'évaluation des risques, pour les faire apparaître dans l'historique de conformité des entreprises.**

L'incohérence des données jouera le **rôle de signal automatique-d'alerte précoce** en matière d'infractions, indiquant ainsi le besoin de procéder à des contrôles approfondis et davantage ciblés visant à clarifier l'état de conformité de l'entreprise, qui sera mis à jour suite aux contrôles supplémentaires effectués.

Registres électroniques nationaux (NER) et registre européen des entreprises de transport (ERRU) / Le règlement (CE) n° 1071/2009 oblige tous les États membres à créer des NER et à les interconnecter au niveau européen dans le cadre de l'ERRU, afin d'échanger des données sur les opérateurs de transport routier en possession (ou non) d'une licence communautaire et de s'assurer qu'ils respectent les règles communautaires. À terme, les historiques de conformité présentant des infractions ternissent « l'honorabilité » des entreprises et, en conséquence, peuvent également leur faire perdre leur licence communautaire. Les NER et l'ERRU recensent deux types de renseignements importants : 1) les données minimum concernant l'ensemble des détenteurs d'une licence communautaire exerçant leur activité au sein du marché intérieur – ces données sont définies dans la décision de la Commission européenne concernant « les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national des entreprises de transport routier » ; 2) le bilan des infractions commises par chaque détenteur de la licence communautaire dressé conformément à la liste des infractions établie par la Commission européenne et les États membres, et approuvée par le Parlement européen. L'ERRU aurait dû être fonctionnel depuis décembre 2012. Malheureusement, à l'heure actuelle, les NER et l'ERRU sont uniquement accessibles aux autorités des États membres chargées d'émettre la licence communautaire mais restent inaccessibles aux différentes autorités coercitives des États membres.

Ce test de données issues de sources multiples est également au cœur de la proposition de l'ETF : En effet, les transporteurs devront faire preuve d'une grande régularité de manière à attester de leur conformité à la réglementation de l'UE, qui s'avère cruciale pour le bon fonctionnement de l'ensemble du secteur. Par exemple, pour juger de la conformité du régime social et de l'emploi des entreprises applicable aux conducteurs, l'autorité coercitive comparera les données des sources suivantes : les informations relatives au conducteur déclarées par l'entreprise dans le registre électronique national et dans l'ERRU, les données du tachygraphe, la notification préalable du « détachement » de travailleurs par l'entreprise⁷, ainsi que les données figurant sur la plateforme IMI.

⁶ L'IMI, le système d'information du marché intérieur, est une plateforme de coopération administrative permettant aux États membres d'échanger des informations dans quatre domaines, dont le détachement de travailleurs.

⁷ Cf. les exigences de l'article 9 de la directive 2014/67/UE sur le détachement de travailleurs.

Les actions clés

Cinq actions clés sont au cœur de la proposition de l'ETF :

Action 1 / Faire converger les informations et les technologies permettant l'application des lois, à savoir le tachygraphe numérique et le cycle combiné de « contrôle des entreprises lors des contrôles routiers », afin de compiler un dossier électronique de conformité précis et complet pour chaque opérateur ;

Action 2 / Élaborer des « dossiers uniques sur les entreprises » en adoptant une approche non plus fragmentée, dans laquelle le véhicule, le conducteur et l'entreprise sont considérés séparément, mais une approche intégrée dans laquelle le véhicule et le conducteur sont intrinsèquement liés à l'entreprise qui reste le principal organisateur de l'activité de transport et le principal utilisateur des ressources ;

Action 3 / Établir des « dossiers de conformité intégrés » pour chaque entreprise détentrice d'une licence en faisant figurer les contradictions de données, les contrôles qui ne relèvent rien de particulier ainsi que les cotes de risques dans l'historique de conformité d'entreprise ;

Action 4 / Permettre aux agences des États membres chargées de l'application des lois d'accéder en temps réel aux NER, à l'ERRU, aux cotes de risque et aux autres bases de données pertinentes de tous les États membres ;

Action 5 / Abandonner le format papier et passer à des documents électroniques, afin de permettre le stockage à bord des véhicules aussi bien que dans l'entreprise de toutes les données relatives au dossier unique et complet véhicule-conducteur-opérateur.

Ces cinq actions sont fortement interconnectées et n'en retenir qu'une partie réduirait considérablement leur effet global.

Avantage de la proposition de l'ETF

Ces cinq actions favorisent les contrôles et l'application d'une plus large gamme de règles de l'UE, ce qui s'avère crucial pour le bon fonctionnement du secteur des transports routiers notamment : les aspects liés à l'accès à la profession, aux règles relatives au cabotage et aux régimes de droit social et du travail applicable aux conducteurs professionnels exerçant en dehors de leurs pays.

La proposition de l'ETF n'implique aucun amendement aux règles communautaires existantes

La proposition de l'ETF ne requiert que des ajustements mineurs des décisions prises par la Commission européenne et des instruments d'application existants :

- Elargir le champ des informations obligatoires sur les entreprises dans les NER et l'ERRU, impliquant ainsi des modifications mineures de la décision de la Commission européenne concernant les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans les NER;
- Adopter des exigences en matière de systèmes d'évaluation des risques dans le but de les rendre compatibles et interopérables à travers les 28 États membres, de manière à faciliter les échanges entre les différentes agences chargée de l'application des règles dans les États membres ;
- Assurer l'interconnexion des NER et de l'ERRU avec les autres registres pertinents des États membres tels que l'IMI.

La proposition de l'ETF permet d'optimiser l'infrastructure et les instruments d'application existants.

Cette proposition s'appuie sur les instruments, les technologies et les infrastructures déjà déployés dans le secteur pour assurer la mise en application de la législation :

- Les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier (NER);
- Le registre électronique européen des entreprises de transport routier (ERRU);
- Le système d'information du marché intérieur (IMI);

- Les systèmes d'évaluation des risques ;
- Le tachygraphe numérique, ses fonctions et les infrastructures de mise en application concernées ;
- Les exigences légales de l'UE concernant le tachygraphe numérique, les données minimum devant figurer dans les NER, le fonctionnement de l'ERRU, la notification préalable du détachement des travailleurs⁸, etc.

La proposition de l'ETF intègre des éléments issus des bonnes pratiques élaborées par les États membres individuels.

L'exemple du Royaume-Uni : L'enregistrement obligatoire du numéro de plaque d'immatriculation couplé à la reconnaissance automatique du numéro de plaque / Dans le but de détecter plus efficacement et de sanctionner les entreprises en infraction et afin d'améliorer la sécurité sur ses routes encombrées, le Royaume-Uni a mis au point une technologie de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI) visant les activités de transport commercial. Celle-ci est notamment utilisée pour détecter les transports non détenteurs de la licence communautaire, les poids-lourds surchargés ou n'ayant fait l'objet d'aucun contrôle, etc. Pour mettre en place ce système, les autorités coercitives du Royaume-Uni ont reconverti des caméras destinées initialement à la vidéosurveillance. Les relevés des contrôles effectués par les caméras sont alors comparés aux données saisies dans différentes bases de données. Il est important de signaler que le Royaume-Uni compte parmi les États membres exigeant que les transporteurs de marchandises enregistrés sur leur territoire fournissent les numéros de plaque d'immatriculation de l'ensemble de leurs véhicules en service. Ces informations figurent dans le registre électronique national (NER) du Royaume-Uni. Ainsi, en plus de pouvoir cibler les véhicules en infraction (dépassement du poids limite, conditions de sécurité du véhicule), la technologie LAPI contribuera également à établir le dossier de conformité des entreprises en scannant continuellement les véhicules circulant sur son territoire. Le système LAPI permet aux instances en charge de faire appliquer les lois au Royaume-Uni de se concentrer sur les véhicules en infraction. Cet exemple constitue la preuve que les États membres sont en mesure de mettre en place des systèmes d'application des lois intelligents en perfectionnant l'infrastructure et la technologie existantes et en les réadaptant légèrement de manière à répondre aux besoins du secteur et des services de contrôle.

Grâce à cette approche de l'ETF, des progrès essentiels seront réalisés dans le renforcement de l'application des lois et des contrôles ciblés. Les instances en charge de l'application de la réglementation seront capables de concentrer leurs efforts sur les entreprises en infraction et auront également, à tout moment, accès aux dossiers de conformité des entreprises en règle.

Les solutions de l'ETF permettront à terme d'alléger de manière significative les charges administratives qui pèsent actuellement sur les autorités chargées de l'application des lois, ainsi que sur les opérateurs et les conducteurs professionnels en termes de fourniture et de stockage des données, de gestion des informations et des preuves au cours des contrôles. In fine, les contrôles n'en seront que plus rapides en termes de contenu.

⁸ Cf. les exigences de l'article 9 de la directive 2014/67/UE sur le détachement de travailleurs.

Action 1

Faire converger les informations et les technologies permettant l'application des lois, à savoir le tachygraphe numérique et le cycle combiné de « contrôle des entreprises lors des contrôles routiers », afin de compiler un dossier de conformité électronique précis et complet pour chaque opérateur

1.1. Un cycle de mise en application fortement interconnecté présentant trois volets : contrôles routiers, arrière-guichets, vérification au niveau de l'entreprise

Grâce à cette action, les contrôles routiers serviront de *points de collecte uniques* qui permettront de recueillir les données complètes et structurées sur le transporteur, le véhicule et le conducteur, afin de constituer un « dossier de l'opérateur » intégré. Les données ainsi recueillies seront ensuite transférées vers la cellule chargée de contrôler et d'assurer le respect des règles (arrière-guichets d'application) dans l'Etat membre dans lequel a lieu le contrôle routier. Cette cellule confrontera ces données avec les données déclarées par l'opérateur et stockées dans les NER, l'ERRU et les autres bases de données pertinentes des États membres (à savoir l'IMI). Toute contradiction détectée sera automatiquement enregistrée dans les NER, l'ERRU et sera prise en compte dans les côtes de risques comme étant *un signal d'alerte précoce* d'infraction, et sera notifiée à l'État membre dans lequel l'opérateur est établi. La communication entre les arrière-guichets d'application et les différents États membres sera organisée selon les dispositions du règlement de la Commission établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier⁹. Selon le nombre de contradictions détectées et le dossier de conformité de l'opérateur, l'autorité compétente en charge de l'application de la loi procédera ensuite – si nécessaire – à un contrôle approfondi de l'entreprise et mettra à jour le degré de conformité de l'opérateur en fonction des résultats obtenus lors du contrôle.

Il est important de noter que dans le cadre de cette action, en ce qui concerne l'efficacité des tâches de contrôle, les contrôles routiers seront toujours axés sur les activités du conducteur, l'état technique du véhicule, la sécurité du chargement, etc. Concernant le respect des exigences légales ne pouvant être contrôlées efficacement au bord des routes, notamment les exigences relatives à l'établissement véritable (le phénomène des sociétés boîtes aux lettres) et les règles sociales et du travail de l'UE applicables au conducteur, les inspecteurs chargés des contrôles routiers ne téléchargeront que les données pertinentes à cet effet, et les transféreront ensuite vers les arrière-guichets d'application pour une analyse quant à leur conformité. Les fonctions des arrière-guichets peuvent être exercées par les points de contact nationaux existants¹⁰.

Les points de contact nationaux / Conformément au règlement (CE) n°1071/2009, chaque État membre désigne un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres en ce qui concerne tous les aspects de l'application du règlement, y compris les infractions, le degré de conformité des opérateurs, etc. Les points de contact nationaux existent depuis décembre 2011.

⁹ Règlement de la Commission (UE) n° 1213/2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier.

¹⁰ Voir l'article 18, règlement (CE) n° 1071/2009.

Avantages de cette action

- Tous les niveaux d'application contribuent à l'élaboration de dossiers de conformité complets et précis des opérateurs dans le cadre des NER et de l'ERRU;
- Aucune tâche de contrôle supplémentaire n'est confiée aux inspecteurs chargés des contrôles routiers, bien que les contrôles routiers jouent un rôle clé dans le cadre de cette action ;
- Puisque l'analyse des informations par les arrière-guichets et la détection de contradictions dans les données sont automatisées, les arrière-guichets d'application joueront un rôle mineur ;
- Cette action permet d'optimiser l'usage et l'utilité des registres existants des États membres : les NER, l'ERRU, l'IMI et les systèmes d'évaluation des risques.

Ressources existantes

- Les registres électroniques des États membres et de l'UE : les NER, l'ERRU, l'IMI;
- Les points de contact nationaux ;
- Les systèmes d'évaluation des risques¹¹ ;
- Les contrôles routiers – le système de contrôle des entreprises et les quotas respectifs fixés par la Directive 2006/22/CE;
- Les exigences légales de l'UE sur les données devant être introduites dans les NER, sur l'interconnexion des NER au niveau de l'UE et le fonctionnement de l'ERRU.

Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles sont

- La mise en place des cellules chargées de contrôler et d'assurer le respect des règles (arrière-guichets d'application) - cette tâche peut être dévolue aux points de contacts nationaux existants ;
- L'accès en temps réels des instances chargées de l'application des règles à tous les niveaux – contrôles routiers, de l'entreprise et les arrière-guichets – aux NER et à l'ERRU ;
- L'interconnexion et l'interopérabilité entre les NER, l'ERRU et les autres registres pertinents des États membres tels que l'IMI.

1.2. L'utilisation du tachygraphe intelligent pour la mise en application des règles de cabotage et des règles sociales et du travail applicables aux conducteurs professionnels.

En 2019, une nouvelle génération de tachygraphes numériques (les tachygraphes intelligents)¹² sera introduite sur le marché et deviendra obligatoire pour tous les véhicules utilitaires nouvellement immatriculés. Quinze ans plus tard, le tachygraphe intelligent sera obligatoire pour tous les véhicules utilisateurs entrant dans le champ d'application du règlement sur le tachygraphe et en circulation au sein de l'UE¹³. Une fois que le tachygraphe intelligent sera opérationnel, l'une de ses fonctions consistera à enregistrer automatiquement la position géographique exacte du véhicule et du conducteur au début et à la fin de la journée de travail de ce dernier, ainsi que toutes les trois heures de temps de conduite cumulées. Ces informations seront stockées de manière sécurisée dans le véhicule et sur le site de l'entreprise, conformément à la réglementation de l'UE, et seront ainsi à la fois téléchargeables lors des contrôles routiers et lors des contrôles des entreprises. Pour l'ETF, cette fonction particulière du tachygraphe est essentielle pour le contrôle du temps pendant lequel un véhicule et un conducteur roulent sur le territoire d'un État membre donné. Il sera donc possible de contrôler la conformité aux règles de cabotage et de déterminer l'État membre dont les règles sociales et du travail s'appliquent au conducteur. Si le respect des règles de cabotage pourra être aisément vérifié lors des contrôles routiers, il sera plus difficile de déterminer quelles sont les législations sociales et du travail applicables. Ceci est dû notamment aux actuels régimes d'emploi pour le moins ambigus (à savoir qu'un conducteur recruté dans un pays A, peut être sous contrat dans un pays B en travaillant depuis un pays C, etc.) ainsi qu'au caractère transfrontalier de l'activité de conducteur.

¹¹ Article 9, Directive 2006/22/CE.

¹² Règlement (UE) n° 165/2004.

¹³ Règlement (UE) n° 165/2014, Article 3.4.

Les dispositions sociales et du travail applicables aux conducteurs professionnels dans l'exercice de leur activité / La « législation sociale et du travail applicable » sera déterminée selon les critères établis dans le règlement Rome I (règlement (CE) n° 593/2008) et sa jurisprudence (l'arrêt de la CEJ dans l'affaire Koelzsch du 15 mars 2011) et la directive relative au détachement des travailleurs (directive 96/71/CE). Ces deux textes législatifs européens permettent de garantir que, dans certaines conditions, un conducteur travaillant en dehors de son propre pays puisse bénéficier des droits sociaux et du travail qu'offre l'État membre où il exerce son activité. La « législation sociale et du travail applicable » régira des aspects tels que le niveau de rémunération du conducteur, ses conditions de travail et la sécurité sociale dont il bénéficie.

L'identification exacte de la législation sociale et du travail applicable aux conducteurs, ainsi que l'évaluation correcte du degré de conformité des opérateurs, seront rendues possibles grâce à : a) la communication, l'échange et l'analyse de données entre les trois niveaux d'application mentionnés dans l'Action 1 ; b) l'ajout obligatoire des données relatives à l'ensemble des conducteurs employés par un opérateur dans les NER et l'ERRU ; c) l'introduction de notifications préalables pour chaque conducteur détaché, conformément à l'article 9 de la Directive 2014/67/CE ; d) les téléchargements et la diffusion des données du tachygraphe quant à la position géographique exacte du conducteur et du véhicule.

Mettre en œuvre les trois niveaux d'application de manière à déterminer le degré de conformité des entreprises avec les dispositions sociales et du travail applicables aux conducteurs / Les données du tachygraphe et les données complètes de l'opérateur (conducteur-véhicule-opérateur) seront collectées ponctuellement lors des contrôles routiers et des contrôles des entreprises et transférées par la suite aux arrières-guichets d'application. Ces derniers les confronteront : a) aux données relatives au conducteur déclarées par l'opérateur et consignées dans les NER et l'ERRU, selon les dispositions prévues dans l'Action 2 du présent document ; b) aux notifications préalables de l'opérateur relatives au détachement de travailleurs, conformément à l'article 9 de la Directive 2014/67/UE ; c) aux conditions de détachement déclarées par l'opérateur dans le cadre de l'IMI. Toute contradiction dans les données sera automatiquement enregistrée dans les différents NER et dans l'ERRU et apparaîtra dans le dossier de conformité de l'opérateur en tant que signal d'alerte précoce d'une infraction à la « législation sociale et du travail applicable ». Selon le nombre d'incohérences détectées et le dossier de conformité de l'opérateur, les autorités d'application décideront (ou non) de recourir à des examens approfondis. Les dossiers de conformité des opérateurs seront mis à jour en fonction résultats des examens approfondis.

Il ne fait aucun doute que le tachygraphe intelligent joue un rôle central dans cette action dans la mesure où il fournit des informations sécurisées et précises quant à la position exacte du conducteur et du véhicule. Toutefois, il ne s'agit pas d'attendre l'introduction à grande échelle de la nouvelle génération de tachygraphes – prévue dans une bonne quinzaine d'années – pour commencer à mettre en œuvre et à contrôler certains aspects de la « législation sociale et du travail applicable ». Des mesures urgentes peuvent d'ores et déjà être prises pour lutter contre la fraude sociale. La proposition de l'ETF permet déjà de confronter les données relatives à un conducteur employé par un opérateur collectées à bord du véhicule et sur le site de l'entreprise avec les informations déclarées par l'opérateur et consignées dans les NER, l'ERRU, l'IMI et dans les notifications préalables.

Avantages de cette action

- Cette action favorise l'application et le contrôle des règles du cabotage et pourrait donc permettre de lutter contre le cabotage illégal et les distorsions sur les marchés nationaux qui en résultent;
- Cette action favorise également l'application et le contrôle du respect des lois sociales et du travail applicables au conducteur lorsque celui-ci travaille en dehors de son propre pays. Dès lors, cette mesure pourrait également permettre de mettre un terme aux pratiques de dumping social, notamment en ciblant les opérateurs qui ne cotisent pas à la sécurité sociale et qui emploient et rémunèrent les conducteurs dans les conditions de leurs pays d'origine.

Ressources existantes

- Le tachygraphe numérique et son infrastructure d'utilisation, c'est-à-dire le stockage sécurisé de données à bord des véhicules et sur le site des entreprises ;
- Le cadre réglementaire de l'UE sur le tachygraphe numérique et ses spécifications techniques ;
- Les registres électroniques des Etats membres et de l'UE : les NER, l'ERRU et l'IMI ;
- Les systèmes d'évaluation des risques ;
- Les exigences légales de l'UE sur les données devant être introduites dans les NER, sur l'interconnexion des NER au niveau de l'UE et le fonctionnement de l'ERRU ;
- Les exigences de l'UE et les mesures de contrôles relatives au détachement de travailleurs, dont la notification préalable du détachement de tout travailleur (Directive 2014/67/CE, article 9(a)).

Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles sont

- Des ajouts mineurs aux NER et à l'ERRU, notamment les données relatives aux conducteurs employés par les opérateurs;
- L'interconnexion et l'interopérabilité entre l'IMI, les NER et l'ERRU ;
- Les États membres sont tenus de veiller à l'application de la directive relative au détachement de travailleurs (Directive 2014/67/CE) et d'introduire la pratique de notification préalable concernant un détachement dans le secteur des transports routiers.

Action 2

Élaborer des « dossiers uniques sur les opérateurs » en adoptant une approche non plus fragmentée, dans laquelle le véhicule, le conducteur et l'entreprise sont considérés séparément, mais une approche intégrée dans laquelle le véhicule et le conducteur sont intrinsèquement liés à l'entreprise qui reste le principal organisateur de l'activité de transport et le principal utilisateur des ressources

Généralement, au cours d'un contrôle routier, l'inspecteur doit prendre en compte une foule d'éléments différents. L'inspecteur contrôlera invariablement un véhicule immatriculé dans un pays A avec une remorque immatriculée dans un pays B, une licence communautaire délivrée dans un pays C, alors que les documents du conducteur auront probablement été émis dans les pays D, E et F. Et la situation d'emploi du conducteur rendra l'équation encore plus complexe.

L'exemple ci-dessus montre qu'à l'heure actuelle, les autorités chargées de l'application des lois sont limitées à émettre un jugement distinct sur le véhicule (documentation conforme, état technique, poids, sécurité du chargement), sur le conducteur (validité de la carte de conducteur, preuve de compétences professionnelles, permis de conduire) et sur l'opérateur (autorisé ou non). Dans un tel contexte, l'ETF propose de passer d'une approche où les données relatives au véhicule, au conducteur et à l'opérateur sont déconnectées à une approche intégrée, centrée sur l'opérateur alors considéré comme le principal organisateur de l'activité de transport et le principal utilisateur des ressources. Ainsi, les NER et – de manière implicite – l'ERRU contiendront des « dossiers uniques sur les opérateurs » de manière à favoriser l'examen du degré global de conformité des opérateurs, en prenant également en compte leurs ressources respectives et la manière dont ces ressources (véhicules et conducteurs) sont exploitées. Une telle initiative nécessitera d'ajouter trois éléments obligatoires aux données saisies par l'opérateur dans les NER et l'ERRU¹⁴ :

- Les numéros de plaque d'immatriculation de l'ensemble des véhicules en service d'un transporteur ;
- Les informations au sujet des conducteurs employés par le transporteur dans le cadre d'une mission, notamment : le nom, la nationalité, le pays de résidence, le numéro de permis de conduire et la période de validité de ce dernier, le CAP, l'État membre d'enregistrement du contrat de travail, l'État membre où sont payées les cotisations à la sécurité sociale et le numéro de sécurité sociale ;
- Des informations supplémentaires relatives au gestionnaire des transports et, plus particulièrement, en ce qui concerne les activités de transport dont ce dernier est actuellement en charge ou dont il a été récemment en charge.

Les données susmentionnées devront être déclarées par l'opérateur et être saisies dans les NER et l'ERRU lors de l'introduction d'une demande d'une licence communautaire auprès d'un État membre d'établissement et elles seront rapidement mises à jour en cas de modification.

¹⁴ Décision de la Commission concernant les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national des entreprises de transport routier.

Licence communautaire / Le règlement (CE) n°1072/2009 stipule que les transporteurs souhaitant exercer une activité en dehors de leur pays d'établissement doivent demander une licence communautaire dans l'État membre d'établissement. À cette fin, ils doivent fournir les données minimums, dont la liste est dressée dans la décision de la Commission européenne¹⁵ adoptée en décembre 2009. Les transporteurs peuvent conserver leur licence communautaire tant qu'ils respectent le cadre réglementaire de l'UE relatif au transport routier. À cette fin, les NER et l'ERRU comprennent une liste d'infractions contre les douze directives et règlements de l'UE qui, lorsqu'elles sont commises à plusieurs reprises par un transporteur, entraînent sa perte d'honorabilité.

2.1. Saisie obligatoire dans les NER et l'ERRU du numéro d'immatriculation des véhicules, des conducteurs employés par les entreprises et des gestionnaires de transport

2.1.1. La déclaration obligatoire du numéro d'immatriculation des véhicules utilisés – actuellement, les exigences minimales relatives aux données à saisir dans les registres nationaux¹⁶ ne concernent pas les numéros d'immatriculation des véhicules. L'obligation de fournir ces données permettrait notamment aux autorités chargées de l'application des lois de déterminer plus aisément si l'opérateur jouit d'un statut effectif et authentique, mais elle permettrait surtout de détecter facilement toute une série d'infractions, telles que les excès de vitesse et les surcharges et donc de présélectionner aisément les véhicules à cibler lors des contrôles routiers. Les infractions telles que les excès de vitesse et surcharges seront considérées et évaluées en lien avec l'entreprise qui exploite le véhicule et avec l'historique de conformité de cette entreprise. Ceci permettra d'éviter que le conducteur doive assumer la responsabilité de problèmes dans l'organisation de travail dont l'entreprise est responsable. De plus, les États membres doivent sérieusement envisager le recours aux systèmes automatiques de reconnaissance des plaques d'immatriculation, tels que le décrit l'exemple du Royaume-Uni plus tôt.

2.1.2. Informations obligatoires relatives aux conducteurs employés par l'opérateur – les opérateurs ne sont actuellement pas tenus de fournir des données sur les conducteurs qu'ils emploient pour demander ou disposer d'une licence communautaire. Un nombre considérable de transporteurs en activité au sein du marché intérieur ont recours à des régimes d'emploi ambigus. Ils recrutent, par exemple, des conducteurs dans un pays A (généralement un État membre à faible revenu), les emploient sur la base de contrats dans un pays B et les font travailler depuis ou dans un pays C (généralement un État membre où les niveaux de rémunération sont bien plus élevés et les conditions de travail plus favorables pour les travailleurs). Ces pratiques soulèvent au moins deux problèmes graves, aujourd'hui largement répandus dans le secteur des transports routiers :

- Les conducteurs sont employés et rémunérés dans les conditions de leur pays d'origine et non dans celles du pays dans lequel ils exercent leur activité. Ceci est contraire aux dispositions du Règlement (CE) 593/2008 (Règlement Rome I)- et à la directive sur le détachement de travailleurs (Directive 96/71/CE) ;
- Il est facile pour les employeurs d'éluder leur obligations en matière de sécurité sociale.

Dans ce contexte, afin de s'attaquer efficacement à cette situation, l'ETF propose que les NER et l'ERRU incluent obligatoirement les données suivantes au sujet des conducteurs : le nom du conducteur, la nationalité, le pays de résidence, le numéro de permis de conduire et la période de validité de ce dernier, le CAP, l'État membre d'enregistrement du contrat de travail, l'État membre où sont payées les cotisations sociales et le numéro de sécurité sociale. En fournissant ces informations, les opérateurs peuvent recourir aisément à leurs bases de données en matière de ressources humaines. Cela implique un niveau de transparence plus élevé, permettant aux autorités chargées de l'application des lois de retrouver

¹⁵ Idem

¹⁶ Idem

les opérateurs en infraction et de les forcer à remplir leurs obligations en termes de rémunération, de conditions de travail et de sécurité sociale.

2.1.3. Informations obligatoires supplémentaires à propos du gestionnaire de transport - la liste des données minimums requises dans les NER comprend déjà une section dédiée au gestionnaire de transport. C'est un très bon début, mais malheureusement, rien n'est encore fait contre ces opérateurs qui cessent leur activité pour recréer une entreprise sous un nom et à une adresse différents afin d'effacer leur piètre bilan en matière de respect des lois. Ces pratiques sont particulièrement courantes au sein des « sociétés boîtes aux lettres » qui font l'objet d'enquêtes et de poursuites judiciaires. En effet, l'absence d'actifs effectifs et de véritables centres opérationnels, confèrent à ces entreprises un degré assez important de volatilité et de flexibilité. Afin de s'attaquer plus efficacement à ce problème persistant, l'ETF propose d'inclure, à la fois dans les NER et dans l'ERRU sous la section « Gestionnaire de transport », un champ obligatoire où doivent être inscrit le nom de tous les opérateurs gérés précédemment et actuellement par un gestionnaire de transport. Cela offrira davantage de possibilités de poursuites contre les pratiques telles que celle décrite ci-dessus.

Avantages de cette action

- Le '**dossier unique sur l'opérateur**' favorisera l'application et le contrôle de la conformité de l'opérateur en prenant en compte : *l'accès à la profession* (le phénomène de « sociétés boîtes aux lettres » et la législation sociale et du travail applicable aux conducteurs ;
- Cette Action contribuera à l'élaboration de dossiers de conformité complets et précis au sujet des opérateurs;
- Cette Action permettra aux autorités en charge de l'application des lois de mieux évaluer la conformité globale des opérateurs;
- Cette Action fera des NER et de l'ERRU des outils adaptés à l'application des lois et permettra, ainsi, d'optimiser leur utilisation;
- L'**introduction obligatoire** dans les NER et dans l'ERRU **du numéro d'immatriculation de tous les véhicules utilisés** par l'opérateur permettra des contrôles ciblés ainsi que la confrontation d'une série d'infractions à l'historique de conformité des transporteurs. La sécurité routière et les critères en matière *d'accès à la profession* seront ainsi mieux appliqués;
- L'**introduction obligatoire** dans les NER et l'ERRU **d'informations concernant les conducteurs employés par les opérateurs** permettra de mieux faire appliquer la législation sociale et du travail qui doit s'appliquer aux conducteurs et permettra également de vérifier si les opérateurs s'acquittent de leurs obligations en matière de contributions à la sécurité sociale.
- L'**introduction obligatoire** dans les NER et l'ERRU **des noms des entreprises dans lesquelles le gestionnaire de transport est (ou a été) en fonction**, rendant ainsi plus difficiles pour les opérateurs l'effacement de données faisant état d'infractions. Cela permettra également aux systèmes d'évaluation des risques d'être plus efficaces;
- De façon plus générale, cette action favorisera un meilleur contrôle des « sociétés boîtes aux lettres » et des pratiques sociales et de travail illicites dans le secteur des transports routiers.

Ressources existantes

- Les registres électroniques des Etats membres et de l'UE : les NER, l'ERRU, l'IMI;
- Les exigences légales de l'UE sur les données devant être introduites dans les NER, sur l'interconnexion des NER au niveau de l'UE et le fonctionnement de l'ERRU ;
- Les systèmes d'évaluation des risques ;
- La bonne pratique britannique : déclaration obligatoire du numéro d'immatriculation des véhicules exploités par l'opérateur en conjonction avec la reconnaissance automatique des numéros d'immatriculation.

Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles sont

- Des ajouts mineurs aux NER et à l'ERRU comprenant notamment de légers amendements à la décision de la Commission européenne concernant les données devant figurer dans les NER;
- L'adaptation des NER et de l'ERRU de manière à assurer l'application de la loi en y ajoutant des données relatives à l'ensemble des conducteurs employés par un opérateur, à l'ensemble des véhicules en service et aux sociétés dont le gestionnaire de transport est (ou a été) en charge.

2.2. La notification préalable des travailleurs détachés

L'article 9 de la directive récemment adoptée relative à l'exécution de la directive concernant le détachement de travailleurs (directive 2014/67/UE) établit les exigences relatives à l'enregistrement et au contrôle des détachements. Il s'agit d'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 » qui inclut l'identité du prestataire de service, le nombre prévu de travailleurs détachés clairement identifiables, la durée prévue du détachement, ainsi que les dates prévues pour le début et la fin du détachement, l'adresse des lieux de travail et la nature des services justifiant le détachement. Il est indéniable que la mise en œuvre de l'article 9 de la directive d'exécution est une obligation qui incombe aux États membres. Ces exigences s'appliquent aux transports routiers et certains États membres tels que la Belgique et la France les appliquent déjà au secteur des transports routiers. L'un des volets de la proposition de l'ETF, la notification préalable de l'opérateur en cas de détachement d'un conducteur, constitue l'une des principales sources de données à prendre en compte lors de l'évaluation de la conformité de l'opérateur en matière de législation sociale et du travail applicable au conducteur professionnel. À cet effet, ces notifications préalables doivent au moins être accessibles en temps réel pour les arrières-guichets d'application.

Avantages de cette action

- Elle permet un meilleur contrôle du détachement des travailleurs et un meilleur suivi de l'historique de conformité de l'opérateur en ce qui concerne la législation sociale et du travail applicable au conducteur ;
- Cette action permet une transparence dans les relations de travail entre l'opérateur et les conducteurs et garantit l'accès des conducteurs aux avantages sociaux tels que la sécurité sociale, etc.

Ressources existantes

- L'IMI ;
- Les exigences légales de l'UE concernant la notification préalable des détachements.

Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles sont

- Les États membres doivent remplir leurs obligations en matière d'application de la directive concernant le détachement de travailleurs (Directive 2014/67/CE) et doivent notifier au préalable de détachement d'un travailleur dans le secteur des transports routiers;
- L'interconnexion et l'interopérabilité entre ces bases de données : les NER, l'ERRU et l'IMI ;

Action 3

Établir un « dossier de conformité intégré » pour chaque opérateur détenteur d'une licence en faisant figurer les contradictions de données, les contrôles qui ne relèvent rien de particulier ainsi que les cotes de risques dans l'historique de conformité des opérateurs

Les NER et l'ERRU constituent actuellement les principaux registres nationaux et européen concernant les opérateurs de transports routiers, réunissant les données relatives aux opérateurs détenteurs d'une licence et les informations relatives à leurs dossiers de conformité. Ce dernier ne prend en compte que les « infractions commises ». Cela peut suffire aux autorités chargées de délivrer la licence et qui bénéficient, pour le moment, d'un accès exclusif aux NER et à l'ERRU. L'ouverture de ces registres aux autorités des États membres en charge de l'application des lois impliquerait une légère adaptation des deux types de registres destinés à faire appliquer les lois.

D'une part, les systèmes d'évaluation des risques des États membres – obligatoires conformément à la Directive 2006/22/CE – restent marginaux malgré leur énorme potentiel pour mener des contrôles ciblés et intelligents sur les opérateurs dont les cotes de risques sont mauvaises. L'un des pièges que représentent les différents systèmes d'évaluation des risques des États membres est leur faible degré de compatibilité, rendant ainsi leurs résultats difficiles à comparer. De plus, les États membres n'ont pas les mêmes approches en ce qui concerne le partage des cotes de risques : certains les rendent publiques tandis que d'autres préfèrent les garder secrètes. Ces incohérences pourraient disparaître si la Commission européenne et les États membres adoptaient des exigences uniformes en matière de systèmes d'évaluation des risques comme ils l'ont fait pour les registres électroniques nationaux et leur interconnexion.

Dans de telles circonstances, l'élaboration d'un dossier électronique complet et précis pour chaque transporteur routier est irréalisable. Ils sont pourtant essentiels, non seulement dans le but d'appliquer la loi, mais aussi, tout simplement, pour permettre aux États membres d'effectuer des évaluations pertinentes des opérateurs avant de leur attribuer ou de leur retirer leur licence.

Dans ce contexte, l'ETF propose la création, dans le cadre des NER et de l'ERRU, **d'un dossier de conformité intégré pour chaque opérateur de transports routiers**, dans lequel figureraient, en plus des « infractions commises », les éléments suivants :

- Les inspections ne décelant rien d'anormal ;
- Les cotes de risques existantes des opérateurs ;
- Les incohérences de données résultant d'une comparaison entre les données relevées lors de contrôles routiers et de contrôles d'entreprises et les informations déclarées par les opérateurs et consignées dans les NER, l'ERRU et d'autres registres pertinents des États membres tels que l'IMI.

Avantages de cette action

- Cette action contribuera à l'élaboration de dossiers d'antécédents complets, fiables et précis concernant les opérateurs ;
- Cette action permettra d'optimiser l'utilisation des NER, de l'ERRU et des systèmes d'évaluation des risques ;
- Cette action favorisera l'application des lois et les contrôles intelligents dans le secteur des transports routiers.

Ressources existantes

- Les NER et l'ERRU ;
- Les entrées relatives aux « infractions commises » figurant déjà dans les NER et l'ERRU ;
- Les systèmes d'évaluation des risques et la cote de risques des opérateurs ;
- La législation de l'UE concernant le fonctionnement et le contenu des NER et de l'ERRU, qui constitue un exemple de politique efficace menée par l'UE et de la bonne coordination de ses instruments d'application.

Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles sont

- Les exigences de l'UE concernant les systèmes d'évaluation des risques et l'objectif de les rendre compatibles et interopérables ;
- Des ajouts mineurs aux NER et à l'ERRU, notamment en consolidant leur section relative aux « infractions » en y faisant figurer les inspections qui ne décèlent rien d'anormal, les cotes de risques ainsi que les incohérences de données décrites dans le présent document.



Action 4

Permettre aux agences des États membres chargées de l'application des lois d'accéder en temps réel aux NER, à l'ERRU, aux cotes de risque et aux autres bases de données pertinentes de tous les États membres

La mise en place de registres électroniques nationaux (NER) et leur interconnexion au niveau de l'UE via l'ERRU ont nécessité des efforts et des investissements considérables de la part des États membres. Les NER et l'ERRU contiennent des informations relatives aux opérateurs qui sont essentielles pour l'application des lois, c'est-à-dire une liste des infractions par rapport auxquelles leur honorabilité et leur historique de conformité sont contrôlés. Toutefois, comme précisé précédemment, pour l'instant, l'accès aux NER et à l'ERRU est limité aux autorités qui délivrent les licences. L'ETF propose l'accès total et en temps réel des trois niveaux d'application de la loi – les contrôles routiers, les arrière-guichets et les contrôles des entreprises – aux NER, à l'ERRU, aux cotes de risques, ainsi qu'aux autres bases de données pertinentes de tous les États membres de manière à faciliter l'application de la loi dans le secteur des transports routiers. L'IMI en ferait partie.

L'IMI, le système d'information du marché intérieur, est une plateforme de coopération administrative permettant aux États membres d'échanger des informations dans quatre domaines, dont le détachement des travailleurs. L'IMI sera donc utilisé pour vérifier les conditions d'emploi des travailleurs détachés dans un État membre donné.

Avantages de cette action

- Elle augmente l'efficacité de l'application et des contrôles dans le transport routier et donc celle des systèmes d'évaluation des risques et des contrôles ciblés ;
- Elle permet aux inspecteurs effectuant des contrôles routiers et des contrôles d'entreprises de comparer leurs résultats avec l'historique de conformité global de l'opérateur ;
- Elle favorise l'analyse rapide et la détection automatique d'incohérences par les arrière-guichets d'application qui les traitent comme des signaux d'alerte précoce d'infractions ;
- Elle optimise l'utilisation et l'utilité des bases de données existantes : les NER, l'ERRU et l'IMI.

Ressources existantes

- Les NER, l'ERRU, l'IMI ;
- Les systèmes d'évaluation des risques ;
- Les règles européennes concernant le contenu et l'interconnexion entre les NER et l'ERRU.

Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles sont

- Des ajustements mineurs des entrées figurant dans les NER et dans l'ERRU de manière à adapter les deux types de registres destinés à faire appliquer la loi (la consolidation des données relatives aux opérateurs et des sections concernant la conformité des opérateurs figurant dans les NER, telle que décrite dans les Actions 2 et 3 ci-dessus) ;
- Rendre les bases de données susmentionnées pleinement interconnectées et interopérables.

Action 5

Abandonner le format papier et passer à des documents électroniques, afin de permettre le stockage à bord des véhicules aussi bien que dans l'entreprise du dossier unique et complet *véhicule-conducteur-opérateur*

Aujourd'hui, seule une partie des données requises pour faire appliquer la loi est accessible au format électronique. C'est notamment le cas des relevés du tachygraphe numérique qui recensent certains éléments des activités des conducteurs. En outre, la norme veut que les documents suivants soient conservés sous format papier à bord du véhicule à des fins de contrôles (lors des contrôles routiers, par exemple) :

- Les documents du véhicule ;
- Licence de l'entreprise / communautaire ;
- Le permis de conduire du conducteur / sa licence professionnelle, le certificat de compétence professionnelle ;
- Les activités du conducteur / CMR.

La coexistence d'informations numériques et de relevés au format papier dans le domaine des transports routiers pose un certain nombre de problèmes dans ce secteur, le rendant notamment obsolète en comparaison avec son environnement très avancé sur le plan technologique, à savoir le secteur de la logistique. De plus, ce mélange de documents papier et de documents numériques encourage la fragmentation des relevés des opérateurs. Si l'on a pour objectif de faire respecter la loi, ce mélange de documents remet bien souvent en question la fiabilité des données. De même, la tâche consistant à intégrer les données dans les différents registres pertinents des États membres (les NER, l'ERRU et l'IMI) devient alors très fastidieuse et les contrôles finissent par s'avérer inefficaces.

Dans ce contexte, l'ETF propose de passer *du format papier au format électronique* pour l'ensemble des documents et données ayant valeur de preuve aux fins de contrôle et de mise en application. Cela doit aller de pair avec l'augmentation des capacités de stockage à bord du véhicule et de stockage dans l'entreprise. Dans ces deux niveaux, le « dossier unique de l'opérateur » et le « dossier unique de conformité » doivent tous deux être pleinement accessibles et téléchargeables. Cet objectif pourrait, par exemple, être atteint en attribuant des licences communautaires dotées de codes individuels pouvant être scannés ou téléchargés et stockés dans un logiciel de traitement. La proposition de l'ETF n'a pas vocation de discuter de solutions techniques. Aussi, nous préférons laisser ces considérations aux décideurs politiques.

Un dernier mot en ce qui concerne l'introduction généralisée de la lettre de transport routier : ce document peut jouer un rôle essentiel dans l'application de diverses règles communautaires, notamment sur le cabotage et la législation du travail applicable aux conducteurs professionnels. Jusqu'à présent, neuf États membres ont déjà introduit la lettre de transport routier au format électronique¹⁷. Toutefois, son efficacité reste à prouver. En effet, il lui reste 19 États membres à convaincre.

Avantages de cette action

- Cette action facilitera l'entrée et la mise à jour de données dans les NER, l'ERRU et dans les autres bases de données pertinentes des États membres telles que l'IMI ;
- Elle facilitera le téléchargement, le transfert et l'analyse rapides des données dans le cadre du cycle d'application à trois volets proposé dans l'action 1 ci-dessus ;
- Elle éliminera les possibilités de fraudes qui peuvent survenir grâce aux documents papier ;
- Elle permettra aux opérateurs, aux conducteurs et au personnel chargé de l'application des lois une meilleure conservation et gestion des preuves lors des contrôles ;

¹⁷ "Forum sur le numérique dans les transports et la logistique – contexte".

- Elle supprimera une part considérable du fardeau administratif qui pèse sur les entreprises, dans la mesure où elles gèreraient leurs tâches administratives en ligne au lieu de compléter et de soumettre des documents papier.

Ressources existantes

- Le tachygraphe numérique, qui constitue un exemple des avantages que confère le numérique au secteur des transports routiers ;
- Les outils d'analyse et de téléchargement permettant de traiter les données relevées à l'aide du tachygraphe numérique, prouvant ainsi que la numérisation des méthodes d'application des lois dans le secteur des transports routiers est un objectif réalisable.

Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario d'application totale des règles sont

- La conversion des documents papier au format numérique ;
- Des solutions mises en place à bord du véhicule et dans l'entreprise permettant le stockage et l'accès aux données relatives au dossier unique et électronique de l'opérateur via l'introduction d'un code de licence communautaire.



CONSIDÉRATIONS FINALES

Il ne fait aucun doute qu'il existe un grand nombre de moyens technologiques et de données disponibles dans le secteur des transports routiers. Par exemple, des systèmes de repérage et de surveillance sont depuis longtemps utilisés pour permettre aux opérateurs et à leurs clients de connaître la position exacte des passagers et des marchandises transportés. En outre, des dossiers concernant les conducteurs et les véhicules employés existent déjà sous une forme ou une autre dans les entreprises de transport.

Par ailleurs, de nombreux efforts et de nombreuses ressources ont été consentis dans ce secteur, que ce soit pour le réglementer ou l'équiper d'instruments d'application des lois (les NER et l'ERRU).

Il est maintenant temps de faire converger l'ensemble de ces moyens et de ces ressources pour lutter rapidement contre les problèmes auxquels ce secteur est confronté, notamment la concurrence déloyale et les pratiques sociales illicites.

La Commission européenne s'est récemment fixé pour objectif de faire entrer le secteur des transports routiers dans une nouvelle ère. Cela favoriserait également l'application de la loi et les contrôles. La réglementation concernant la nouvelle génération de tachygraphes numériques aurait pu constituer une première étape dans cette direction mais, pour le moment, il s'agit plutôt d'une occasion manquée : la diffusion de données ainsi que les contrôles davantage ciblés n'entreront en vigueur à travers l'UE qu'en dans 18 ou 19 ans tandis que les tachygraphes intelligents ne seront obligatoires dans les véhicules commerciaux à peu près à la même période.

La proposition de l'ETF tente de combler ces déséquilibres en se concentrant sur des solutions simples d'application de la loi pouvant être mises en place immédiatement. Désormais, il ne manque plus que la volonté des acteurs politiques de mettre tout cela en pratique.

Des modifications plus concrètes du cadre réglementaire de l'UE en matière de transports routiers sont attendues avec le lancement d'un nouveau paquet « transports routiers » fin 2016. L'ETF est convaincue que ces modifications s'avèreront applicables – notre proposition restera valide quelle que soit la nature de ces modifications – et efficaces dans la lutte contre le dumping social et la concurrence déloyale. Pour atteindre cet objectif, le nouveau paquet « transports routiers » doit avancer les dates limites d'application des règles relatives au tachygraphe, rendre les critères d'accès à la profession plus stricts, et rappeler les principes fondamentaux de la législation sociale et du travail applicable aux conducteurs professionnels.



Galerie AGORA
Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11
1000 Bruxelles – BELGIQUE
Tel: +32 2 285 46 60 - Fax: +32 2 280 08 17
www.etf-europe.org