

Conditions de travail dans le domaine du transport routier

Le transport routier est un secteur économique important en Europe, qui emploie environ 5 millions de personnes dans l'Union européenne. Compte tenu de son caractère international et de la diversité des conditions de travail, notamment des salaires minimaux, entre les États membres, la commission de l'emploi et des affaires sociales du Parlement européen a présenté une question orale à la Commission sur la manière dont le droit de l'Union et le droit national relatifs aux conditions de travail s'appliquent aux travailleurs de ce secteur lorsque ceux-ci fournissent des services sur le territoire d'un autre État membre ou transitent sur celui-ci. Il est également demandé à la Commission quelles mesures elle envisage de prendre afin de protéger les droits sociaux de ces travailleurs.

Dimension sociale du marché du transport routier

Depuis les années 1990, le transport routier européen a été libéralisé pour garantir la libre circulation des marchandises et des services, qui constitue un pilier important du marché unique. Les normes sociales relatives aux conditions de travail des conducteurs ont été harmonisées au niveau de l'Union européenne afin d'assortir cette libéralisation de la dimension sociale nécessaire. Toutefois, conformément au principe de subsidiarité, la plupart des domaines de la politique sociale sont régis par les États membres, ce qui donne lieu à une situation où les conditions de travail, comme les [salaires minimaux](#), varient dans l'ensemble de l'Union européenne. Dans son [rapport](#) 2014 sur l'état du marché du transport de l'Union, la Commission souligne le risque que l'absence d'harmonisation des structures de coûts, notamment des salaires, entraîne – en raison de la pression de la concurrence – des infractions à la réglementation sociale. Ces pratiques peuvent, par conséquent, présenter un risque pour la sécurité routière, qui est un objectif essentiel de la politique européenne des transports.

Cadre social européen

En ce qui concerne le transport routier, des dispositions législatives ont été adoptées au niveau de l'Union pour assurer une concurrence loyale entre les entreprises de transport routier et harmoniser les conditions de travail dans le but d'améliorer les normes sociales et de sécurité pour les travailleurs. À cette fin, la législation de l'Union offre un cadre à la fois sectoriel et général.

Des dispositions sectorielles ont été établies, notamment afin d'harmoniser la [durée de conduite](#) et les [périodes de repos](#), [le temps de travail](#), les règles de [mise en œuvre](#) et l'utilisation du [tachygraphe](#), dispositif qui enregistre la durée de conduite, les pauses et les temps de repos, ainsi que les périodes consacrées par un conducteur à un autre travail.

Le cadre général au niveau de l'Union est fixé par la réglementation de l'Union applicable en matière de travail et en matière sociale, comme les dispositions relatives à la coordination des systèmes de sécurité sociale. Il convient de souligner l'importance de la [directive concernant le détachement de travailleurs](#), qui protège les droits et les conditions de travail fondamentales des travailleurs détachés provisoirement à l'étranger, ainsi que des articles du [règlement Rome I](#) s'appliquant aux contrats de travail individuels et déterminant le droit qu'il y a lieu d'appliquer.

Débat actuel sur les salaires minimaux

Le 1^{er} janvier 2015, l'Allemagne a instauré un salaire social minimum de 8,50 euros par heure qui s'applique à tous les secteurs économiques, y compris à toutes les activités de transport routier. Selon la législation, une société de transport étrangère doit payer le salaire minimum allemand pour le temps qu'un conducteur de camion passe sur le territoire allemand, y compris pour le transport international, les échanges transfrontaliers et les opérations de transit. L'entreprise de transport étrangère est également soumise à des obligations administratives en matière d'enregistrement et de déclaration, et s'expose à une amende si le conducteur n'est pas rémunéré en conséquence.

Le 21 janvier 2015, la Commission a engagé un dialogue structuré avec l'Allemagne ("[EU pilot](#)"), qui est une procédure préliminaire visant à déterminer si la législation nationale est conforme au droit de l'Union, à savoir, en l'occurrence, si la loi allemande sur le salaire minimal entrave la libre circulation des marchandises et des services. Si ce dialogue n'aboutit pas à un accord, la Commission peut engager une procédure officielle d'infraction. Le 30 janvier 2015, l'Allemagne a suspendu l'application de la loi sur le salaire minimal pour les opérations de transit.