



Paquet Mobilité 2020

Ce qui va changer et améliorer le transport routier de marchandises dans l'UE

1) Modification du règlement 561/2006 sur les temps de conduite et de repos.

L'objectif est d'améliorer la sécurité routière, les conditions sociales des conducteurs et de promouvoir la concurrence loyale entre opérateurs européens de transport routier.

- Le repos hebdomadaire régulier en cabine sera strictement interdit (des interdictions existaient déjà notamment en France ou en Allemagne mais cette règle s'appliquerait partout dans l'UE) ;
- Le retour du conducteur fera partie de l'obligation du chef d'entreprise (n'existait pas avant). Il devra organiser le travail de ses conducteurs pour faire en sorte que ceux qui sont engagés à l'international rentrent chez eux toutes les 3 ou 4 semaines selon les horaires de travail choisis.
- Pour les contrôles, le « Smart tachograph », sera introduit de manière obligatoire en 2025 pour les camions engagés à l'international et pour les VUL (Véhicules utilitaires légers ou – 3t5) engagés en transport international au plus tard en juin 2026. Renforcement des contrôles avec géolocalisation des véhicules et contrôles à distance du tachygraphe).

2) Modification des règlements 1071/2009 sur l'accès à la profession et 1072/2009 sur l'accès au marché.

L'objectif est de lutter efficacement contre les entreprises boîtes aux lettres et le cabotage illégal ; mettre fin au nomadisme des conducteurs.

- Encadrement du cabotage : on garde dans le nouveau texte le statu quo sur les 7 jours – 3 opérations. Mais très important pour nous, il y a l'introduction d'une période de carence de 4 jours (plus d'opérations de cabotage dans le même Etat membre avec le même véhicule).
- Une infraction aux règles du cabotage et du détachement pourrait mener à la perte de l'honorabilité et donc des licences communautaires.
- Critère d'établissement, il s'appliquera aux engagés à l'international ; chaque véhicule devra retourner dans l'Etat membre d'établissement au moins chaque 8 semaines ; un lien plus fort est posé entre pays d'établissement, véhicule et conducteur.



3) Nouvelle directive détachement des travailleurs appliquée au TR– « lex specialis »

L'objectif avec l'application des règles spécifiques TR sur le détachement (même salaire – même travail - même lieu) est d'avoir un impact sur les conditions de travail des conducteurs.

- Le détachement s'applique au cabotage, à la partie route du transport combiné, au transport international (mais avec des dérogations pour le transit, le bilatéral + 2 opérations). *Ici la FNTR trouve que les dérogations à l'international sont un peu trop larges mais cela fait partie du compromis global... les points plus haut sont très satisfaisants !*

Délais d'entrée en application :

- Pour le smart tachygraphe 2 , au plus tard c'est septembre 2025 pour tous les véhicules mais pour les nouveaux véhicules équipés du smart tachygraphe 2, ce sera dès septembre 2023 – le rétrofit des tachygraphes analogues et digital ce sera décembre 2024 et pour les VUL (pour la première fois concernés) ce sera juillet 2026.
- Après le vote au Parlement, les textes seront publiés au JOCE fin août et le règlement sur les temps de conduite et de repos sera le 1^{er} à entrer en vigueur : septembre 2020 (20 jours après sa publication), la directive sur le détachement entrera en vigueur en mars 2022, le règlement sur l'accès à la profession en mars 2022 et le règlement sur l'accès au marché en juin 2022.