

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).

Entrée en vigueur : immédiate (20 jours après publication) – 20 août 2020

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.

Entrée en vigueur : + 18 mois (février 2022) – pour les VUL + 21 mois (mai 2022)

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). *C'est le seul point sur lequel la FNTR considère que les dérogations sont trop nombreuses. Cependant, l'ensemble des nouvelles dispositions du Paquet Mobilité vont permettre une meilleure régulation des entreprises de transport routier de marchandises et du marché en Europe. La FNTR sera particulièrement attentive aux contrôles effectifs de l'ensemble de ces dispositions »*

Entrée en vigueur : + 18 mois – février 2022