

Avis du Comité économique et social européen sur «Le marché intérieur du transport routier international de marchandises: dumping social et cabotage»

(avis exploratoire)

(2016/C 013/26)

Rapporteurs: MM. Stefan BACK et Raymond HENCKS

Le 6 juillet 2015, la présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union européenne a décidé, conformément à l'article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de consulter le Comité économique et social européen (CESE) sur:

«*Le marché intérieur du transport routier international de marchandises: dumping social et cabotage*»

(avis exploratoire).

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 31 août 2015.

Lors de sa 510^e session plénière des 16 et 17 septembre 2015 (séance du 17 septembre 2015), le Comité a adopté le présent avis par 170 voix pour, 3 voix contre et 5 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le CESE réitère son soutien à l'objectif de la Commission Juncker de lutter contre le dumping social, comme il l'a exprimé dans son avis de 2015 sur la «Feuille de route vers un espace unique de transport européen» ainsi que dans sa demande invitant la Commission à proposer des mesures préventives⁽¹⁾.

1.2. Le CESE prend acte avec satisfaction du soutien de la présidence luxembourgeoise du Conseil aux initiatives de la Commission visant à lutter contre toute forme de dumping social, telle que celle en matière de travail non déclaré⁽²⁾.

1.3. Le CESE regrette que la notion de dumping social, si largement utilisée, ne soit pas définie. Aux fins du présent avis, le CESE considère comme étant du dumping social les pratiques visant à contourner les réglementations sociales ou relatives à l'accès au marché (entreprises «boîtes aux lettres»), ou les pratiques en violation avec celles-ci, afin d'acquérir un avantage concurrentiel. Le présent avis se concentrera sur les moyens de faire face à ce type d'action.

1.4. Le CESE se félicite de l'intention de la Commission:

- de simplifier et de clarifier les règlements de l'Union européenne sur l'accès à la profession de transporteur par route et l'accès au marché du transport international de marchandises par route, notamment en ce qui concerne le cabotage, afin d'en faciliter la mise en œuvre,
- de renforcer les critères d'établissement afin d'éviter l'usage abusif de sociétés «boîtes aux lettres»,
- d'élaborer un paquet «Mobilité des travailleurs» afin de faciliter la libre circulation des travailleurs et d'améliorer la capacité des États membres à lutter contre le dumping social, la fraude et les abus en matière de détachement de travailleurs et d'accès aux prestations sociales.

1.5. Le CESE réitère son appui à la proposition de la Commission relative à une plate-forme européenne pour renforcer la coopération visant à prévenir et à décourager le travail non déclaré, et invite le Parlement européen et le Conseil à adopter cette proposition rapidement⁽³⁾.

⁽¹⁾ JO C 291 du 4.9.2015, p. 14.

⁽²⁾ Programme de la présidence luxembourgeoise, p. 13.

⁽³⁾ JO C 458 du 19.12.2014, p. 43.

1.6. Le CESE estime qu'il est urgent de prévoir une action au niveau de l'Union européenne pour éviter le risque d'une fragmentation du marché intérieur des transports par route du fait de mesures nationales unilatérales de lutte contre le dumping social. Une action efficace de l'Union peut créer des conditions favorables à la poursuite de l'ouverture du marché⁽⁴⁾.

1.7. Le CESE demande aux États membres et à la Commission, qui sont les principaux responsables de l'exécution des législations sociale et en matière de transport routier, d'accorder la priorité aux éléments suivants:

- garantir une coopération pleine et entière entre les autorités de surveillance du travail et des transports par route dans les États membres de l'Union européenne,
- consolider les données des registres électroniques nationaux des entreprises de transport par route [visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁾] avec celles des registres du travail et des registres sociaux des chauffeurs professionnels, afin d'améliorer l'application transfrontière de la législation et de lutter contre les abus ou la fraude,
- mettre d'urgence en œuvre l'interconnexion des registres nationaux, à l'aide du registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), qui aurait dû être en place en décembre 2012, afin d'améliorer l'application transfrontière et la coopération entre les États membres; l'utilisation du système d'information du marché intérieur (IMI) pourrait être envisagée à cette fin⁽⁶⁾,
- mettre pleinement en œuvre, dans le secteur du transport routier, les minima obligatoires imposés par le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil⁽⁷⁾ (règlement Rome I) et la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁸⁾ concernant le détachement de travailleurs, ainsi que la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil⁽⁹⁾ relative à l'exécution de cette directive. Le CESE souligne l'intention de la Commission d'analyser les directives 96/71/CE et 2014/67/UE pour savoir si des orientations ou d'autres mesures sont nécessaires pour faciliter leur mise en œuvre efficace et juridiquement sûre dans le secteur du transport routier.

1.8. Le CESE souligne qu'un contrôle de conformité renforcé ne doit pas être synonyme d'exigences disproportionnées entravant une concurrence normale entre les entreprises de transport européennes et la réalisation du marché intérieur dans le secteur du transport routier.

1.9. Le CESE rappelle également que, lorsqu'elle propose une simplification des dispositions relatives à l'accès au marché, y compris le cabotage, la Commission pourrait envisager la possibilité d'aligner les règles en matière de transport routier de marchandises sur celles qui sont applicables à la prestation temporaire de services en général, en tenant compte de la spécificité du secteur des transports. La simplification des règles d'accès au marché fournirait une base pour une application plus cohérente et une culture accrue du respect des règles, ce qui limiterait les possibilités de dumping social. La simplification devrait être étroitement liée à une mise en œuvre rigoureuse des mesures arrêtées pour éviter le dumping social.

1.10. Le CESE invite la Commission et les États membres à encourager l'échange d'informations et les meilleures pratiques concernant l'application efficace de la réglementation, pour lutter contre les abus et le dumping social. À cette fin, une conférence de haut niveau de l'Union européenne sera organisée pour présenter et mettre en commun les bonnes pratiques.

1.11. Le CESE demande à la Commission d'inviter les États membres à lancer des projets destinés à encourager et à stimuler les entreprises respectueuses de la réglementation, grâce à des systèmes opérationnels et efficaces de classification par niveau de risque.

⁽⁴⁾ Le CESE fait référence, dans ce contexte, à l'évaluation contenue dans le rapport de la Commission de 2014 sur «L'état du marché du transport routier dans l'Union européenne» [COM(2014) 222 final].

⁽⁵⁾ JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

⁽⁶⁾ Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

⁽⁷⁾ JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.

⁽⁸⁾ JO L 18 du 21.1.1997, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 159 du 28.5.2014, p. 11.

2. État des lieux du secteur et du marché

2.1. Le transport de marchandises par route est le moteur de l'économie européenne. Il intervient à concurrence de 73 % du transport terrestre de marchandises. Le fret représente près de 2 % du produit intérieur brut (PIB) européen. La part du transport international a légèrement augmenté entre 2004 et 2012, passant de 30 à 33 %. Le nombre des opérations de cabotage a augmenté de 50 %, mais leur part de marché reste faible (5 % seulement). De 2005 à 2012, les activités nationales de transport de marchandises ont diminué de 9,1 %, tandis que le «trafic tiers» a constitué le segment du marché du transport des marchandises enregistrant la croissance la plus rapide: plus de 80 % entre 2004 et 2012⁽¹⁰⁾.

2.2. Pour la seule année 2013, les opérations de cabotage ont augmenté de 20 %. L'Europe occidentale concentre la plus grande part, en pourcentage, des activités de cabotage. Ainsi, 86 % de l'ensemble du cabotage a lieu en Belgique, en Allemagne, en France, en Italie, en Suède et au Royaume-Uni⁽¹¹⁾. Selon une étude⁽¹²⁾ réalisée pour la Commission, la majorité du transport national est le fait de transporteurs routiers établis dans l'État membre concerné.

2.3. Un rapport de la Commission européenne sur l'état du marché, publié en 2014, affirme que, dans l'ensemble, les salaires, le niveau absolu des coûts salariaux et les autres éléments liés à la rémunération opèrent une convergence dans l'ensemble de l'Union européenne⁽¹³⁾. Les divergences persistantes sont censées correspondre à la différence générale dans les niveaux de rémunération entre l'EU-12 (EU-13) et l'EU-15 (par «EU-15», on entend les États membres qui ont adhéré à l'Union avant 2004 et par «EU-12» ou «EU-13», les États membres qui ont rejoint l'Union en 2004 et plus tard).

2.4. Ces différences doivent être considérées dans le contexte spécifique du secteur du transport routier de marchandises, caractérisé par une forte mobilité de la main-d'œuvre et par une forte activité transfrontière. Si ces écarts salariaux sont inévitables sur l'ensemble du marché intérieur, lorsqu'ils sont utilisés de façon à contourner la loi ou en contradiction avec celle-ci, ils peuvent avoir un effet sur les conditions de la concurrence dans le secteur et sur la situation des chauffeurs, comme indiqué dans la partie suivante⁽¹⁴⁾.

2.5. Il est reconnu que le secteur du transport routier de marchandises est confronté à d'autres défis encore. Non content de pâtrir du manque de conducteurs qualifiés, le secteur reste peu attrayant pour les jeunes et les femmes, principalement en raison des mauvaises conditions de travail, des faibles rémunérations et du manque de perspectives de carrière, ainsi que de l'équilibre médiocre entre vie professionnelle et vie privée⁽¹⁵⁾. S'il est vrai que le présent avis porte spécifiquement sur la nécessité de lutter contre le dumping social dans le secteur, il est reconnu que des progrès s'agissant de relever les défis susmentionnés sont également susceptibles de contribuer de façon positive à atténuer le dumping social.

3. Règles de l'Union européenne applicables au secteur du transport routier de marchandises

3.1. La législation et la jurisprudence de l'Union européenne citées ci-après sont particulièrement pertinentes pour le présent avis:

a) accès à la profession et accès au marché:

- règlement (CE) n° 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route,
- règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁶⁾ établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;

⁽¹⁰⁾ «Les conditions d'emploi dans le secteur du transport international de marchandises par route», étude réalisée pour la commission «Emploi» du Parlement européen, 2015.

⁽¹¹⁾ Voir note 6.

⁽¹²⁾ «Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union» (Collecte et analyse de données sur la structure du secteur du transport routier de marchandises dans l'Union européenne), AECOM, 2014 (en anglais uniquement).

⁽¹³⁾ Rapport de la Commission européenne sur «L'état du marché du transport routier dans l'Union européenne» [COM(2014) 222 final].

⁽¹⁴⁾ Rapport de la Commission européenne sur «L'état du marché du transport routier dans l'Union européenne» [COM(2014) 222 final], point 3.2.

⁽¹⁵⁾ Voir note 8.

⁽¹⁶⁾ JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

b) législation sociale spécifique au transport par route:

- directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁷⁾ relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier,
- règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁸⁾ établissant les règles concernant les durées de conduite, les pauses et les temps de repos dans le secteur du transport routier;

c) autre législation pertinente de l'Union (sociale, etc.) applicable à tous les secteurs d'activité:

- règlement (CE) n° 593/2008 (règlement Rome I) sur la loi applicable aux obligations contractuelles,
- arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) dans l'affaire Koelzsch (15 mars 2011) et l'affaire Voogsgeerd (15 décembre 2011) clarifiant l'application du règlement Rome I à la situation spécifique du secteur du transport routier,
- règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁹⁾ portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale et règlement (CE) n° 987/2009 fixant les modalités d'application du précédent,
- directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services,
- directive 2014/67/UE relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

3.2. La directive concernant le détachement de travailleurs et sa directive d'exécution s'appliquent chaque fois que sont réunies toutes les conditions qu'énonce la première desdites directives. Partant, les directives ne s'appliquent qu'à l'exécution temporaire du contrat de travail en dehors de l'État dans lequel le chauffeur travaille habituellement. Le cas échéant, la directive sur le détachement des travailleurs accorde le salaire minimal et certaines autres dispositions sociales de l'État membre dans lequel le travail est accompli. Dans les autres cas, la loi applicable sera régie par le contrat et le règlement Rome I sur la loi applicable aux contrats [règlement (CE) n° 593/2008]. Le règlement Rome I accorde la préférence aux règles obligatoires en matière d'emploi, applicables dans le pays dans lequel ou à partir duquel le travail est habituellement accompli, indépendamment du pays de base du travailleur ou de la législation choisie dans le contrat de travail. Il est fait référence aux décisions de la Cour de justice déjà citées au point 3.1.

3.3. Dans plusieurs cas de figure, il sera difficile de démontrer que le règlement Rome I ou la directive concernant le détachement des travailleurs octroie la priorité à des dispositions autres que la législation du lieu d'origine ou la législation choisie dans le contrat de travail. Lors de la décision relative à la législation applicable, les organes exécutifs considéreront alors tous les éléments pertinents, y compris l'exigence d'un lien réel avec l'État membre d'origine pour que la législation de celui-ci soit applicable.

3.4. Le CESE fait observer que la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs a été appliquée de manières différentes pour ce qui est du secteur du transport routier. Il est dès lors important d'examiner la mise en œuvre de cette directive et de la directive d'exécution 2014/67/UE dans le cadre du train de mesures prévu sur la mobilité des travailleurs, pour en garantir une application cohérente et effective.

3.5. Comme cela a déjà été souligné en particulier, les règles sur l'accès au marché dans le secteur du transport routier, y compris le cabotage, sont ambiguës et complexes, et sont interprétées et mises en œuvre différemment dans différents États membres. Cette situation est source d'incertitude juridique pour toutes les parties concernées et rend difficiles les contrôles de conformité.

⁽¹⁷⁾ JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

⁽¹⁸⁾ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

⁽¹⁹⁾ JO L 166 du 30.4.2004, p. 1.

3.6. Les problèmes de mise en œuvre susmentionnés, ainsi qu'une volonté de s'occuper d'urgence de la question du dumping social, ont conduit à une situation dans laquelle un certain nombre d'États membres ont adopté une législation nationale pour traiter le problème des salaires et des normes sociales. De telles mesures ont déjà entraîné des problèmes en ce qui concerne le bon fonctionnement du marché intérieur. Cela a par exemple été le cas de réglementations nationales sur les salaires minimaux et la durée des temps de conduite et de repos⁽²⁰⁾.

4. Le problème et ceux qu'il touche

4.1. Le présent avis exploratoire porte sur le dumping social et le cabotage dans le transport routier de marchandises. Pour les transporteurs d'Europe occidentale, la main-d'œuvre constitue de loin la plus grande partie de leurs coûts de fonctionnement. En revanche, pour les opérateurs établis en Europe centrale et orientale, c'est le carburant qui représente les coûts moyens les plus élevés. Une structure de coûts différente peut également permettre davantage d'investissements. Dans ce contexte, certains transporteurs routiers de marchandises de l'EU-15 sont défavorisés par rapport à leurs concurrents et tentent d'utiliser de la main-d'œuvre bon marché. Des transporteurs routiers de l'EU-15 ainsi que de l'EU-13 le font parfois au moyen de systèmes contournant, voire enfreignant, la législation européenne ou nationale [à savoir le règlement (CE) n° 1071/2009, la directive 96/71/CE, des systèmes de sociétés-écrans, etc.]. Les lacunes de la législation et le caractère mobile des activités de transport peuvent compliquer la détection des systèmes illégaux. Comme indiqué au point 4.6 ci-dessous, les coûts de main-d'œuvre peuvent également être réduits de façon parfaitement légale. Quoi qu'il en soit, le recours à une main d'œuvre bon marché sera souvent, en tout état de cause, à l'origine de tensions.

4.2. Les **parties affectées par les pratiques de dumping social** sont, en particulier, les entreprises de transport de marchandises par route qui ne recourent pas à de telles pratiques, et les chauffeurs professionnels, à tout le moins dans l'EU-15. Par ailleurs, les acteurs sérieux voient également leur image écornée et sont exposés aux effets négatifs de ces mesures unilatérales telles qu'évoquées au point 3.6 ci-dessus. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne prévoit de présenter des propositions politiques en 2016, dans le but de lutter contre le problème du dumping social dans le secteur du transport routier. Toutefois, sans une analyse sérieuse et approfondie du marché du transport de marchandises par route, on peut difficilement s'attendre à une proposition pertinente. Des données existent déjà au niveau national, grâce aux registres électroniques nationaux (REN) des entreprises de transport routier. Au niveau de l'Union, les données auraient, en règle générale, dû être disponibles grâce au registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), qui aurait dû connecter les REN entre eux et faciliter l'échange de données sur l'honorabilité des entreprises pour décembre 2012, comme prévu dans le règlement (CE) n° 1071/2009. L'ERRU n'a toujours pas été mis en œuvre. Le CESE déplore cette situation et considère que cette lacune a des effets négatifs sur le contrôle du respect des règles.

4.3. En ce qui concerne les **chauffeurs professionnels**, les pratiques illégales concernent principalement:

- le salaire: si la rémunération selon le pays de base du chauffeur (principe du «pays d'origine») est parfaitement normale et acceptable lorsque les conditions légales sont réunies, il existe des cas, notamment dans le cabotage, où ce principe est utilisé abusivement, en contradiction avec les dispositions impératives de la directive concernant le détachement des travailleurs ou du règlement Rome I,
- les conditions de travail: planification inappropriate des trajets des chauffeurs, ce qui entraîne des durées de conduite excessives; rémunération des heures de conduite uniquement et non pas des heures de travail consacrées aux activités telles que le chargement et le déchargement,
- la sécurité sociale: le non-paiement des cotisations de sécurité sociale à charge de l'employeur, ce qui exerce une influence déterminante sur les droits et les avantages des chauffeurs et des membres de leur famille,
- les prestations de santé: la société facture au chauffeur les cotisations à l'assurance maladie et/ou les soins médicaux, etc.

4.4. Un certain nombre d'entreprises ont mis au point des régimes d'emploi complexes et ambiguës, en tirant parti de la nature transfrontière et de la mobilité élevée du secteur, en ayant recours à des agences, des sociétés de mise à disposition de main-d'œuvre ou des sociétés fictives (système de la «boîte aux lettres»), établies dans les États membres où prévalent une faible protection et des normes professionnelles et sociales peu sévères. En fonction des circonstances, ces arrangements peuvent se situer à la limite de la légalité ou être illégaux, en particulier lorsque les liens du contrat de travail avec un pays à bas salaires et un faible niveau de normes sociales sont fictifs.

⁽²⁰⁾ Communiqué de presse de la Commission du 19 mai 2015 et article paru dans le *Financial Times* du 19 mai 2015 intitulé «Protests from Road haulage industry forces Brussels to act» (Les protestations de l'industrie du transport routier de marchandises forcent Bruxelles à agir). Voir également la lettre d'information de la DG MOVE (n° 183 du 12 septembre 2014) et les réponses de la Commission aux questions du Parlement européen E-006597-14 et E-007161-14.

4.5. Les régimes d'emploi complexes dans le domaine des transports par route rendent plus difficile de retrouver la trace de l'entreprise et d'engager sa responsabilité, par exemple dans le cas de plaintes pour non-paiement de salaire ou de la sécurité sociale. Inversement, ces pratiques d'emploi déloyales font qu'il est beaucoup plus difficile pour les chauffeurs non résidents — sans parler des chauffeurs de pays tiers — de comprendre, de gérer et de faire valoir leurs droits et avantages

4.6. Parmi les pratiques qui peuvent être en violation avec le droit, on trouve les exemples suivants:

- le fait d'opérer à l'aide d'une société «boîte aux lettres»; cette pratique est interdite depuis 2011 à la suite de l'adoption et de l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1071/2009, qui prévoit que le droit d'établir une entreprise dans un État membre n'est octroyé et maintenu que si l'entreprise «est établie de façon stable et effective»,
- le fait d'appliquer la rémunération et les conditions de l'État d'origine professionnelle, et non les dispositions impératives de l'État dans lequel ou depuis lequel le chauffeur exerce habituellement l'activité, lorsqu'elles sont en violation de la directive concernant le détachement des travailleurs et du règlement Rome I (assorti de l'arrêt de la CJUE dans l'affaire Koelzsch), comme expliqué dans la partie 3 ci-dessus,
- le fait d'octroyer une rémunération au kilomètre, ce qui est en violation du règlement (CE) n° 561/2006, qui interdit ce type de paiement dans la mesure où il représente un risque pour la sécurité routière,
- le fait de vivre pendant des mois dans et à proximité du camion, moyennant un accès limité ou inexistant à des installations sanitaires, des repas chauds, etc., en violation de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, dont l'article 31 dispose que «tout travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité».

Il est clair qu'il existera également des situations dans lesquelles les coûts peuvent être réduits de manière parfaitement légale, par exemple en établissant une filiale ou en utilisant une entreprise indépendante de fourniture de main-d'œuvre.

4.7. Le cabotage est défini comme le transport national de marchandises, effectué par des transporteurs non résidents, sur une base temporaire, dans un État membre d'accueil. Le terme «temporaire» est défini par le règlement (CE) n° 1072/2009 en tant que trois transports de cabotage dans un délai ne dépassant pas sept jours suivant un trajet international vers le pays d'accueil. L'exécution et le contrôle du cabotage sont difficiles, parce que le règlement sur l'accès au marché n'en rend pas l'exécution simple. Il empêche les autorités d'exécution de demander des documents supplémentaires afin de vérifier le respect des règles de cabotage. En outre, ces règles elles-mêmes ne sont pas claires sur un certain nombre de points, et sont interprétées de différentes manières dans les différents États membres. Cela est par exemple le cas en ce qui concerne la définition de la notion de trajet. Cela a conduit à un faible taux de contrôle, tant sur la route que dans les locaux des sociétés.

4.8. Le CESE est d'avis qu'une structure de coûts différente dans l'EU-13 va attirer les entreprises. Ce n'est pas en soi un problème du point de vue du marché intérieur. Toutefois, il convient de relever que, dans la mesure où les activités considérées comme établies dans l'EU-13 le sont en réalité sous la forme de sociétés «boîtes aux lettres» n'ayant pas de réelle activité dans l'EU-13, un cas de dumping social peut être soupçonné. En 2013, alors que la Commission européenne prévoyait de libéraliser les règles en matière de cabotage, les partenaires sociaux européens du secteur du transport routier, la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Union internationale des transports routiers (IRU) ont fait valoir que le marché n'était pas prêt pour une ouverture totale des activités nationales de transport de marchandises par route à la concurrence, précisément en raison des disparités sociales et fiscales au sein de l'Union européenne⁽²¹⁾. L'IRU et l'ETF ont appelé à ne pas modifier les règles, mais, en revanche, à les appliquer plus efficacement.

4.9. Le CESE attire également l'attention sur la nécessité de veiller à ce que les chauffeurs de pays tiers employés par les entreprises de l'Union européenne soient recrutés dans le plein respect des règles applicables en matière d'immigration, bénéficiant de conditions de travail respectant les dispositions légales impératives et disposent d'un certificat d'aptitude professionnelle en tant que chauffeur, comme l'exige la législation de l'Union.

⁽²¹⁾ «Proposition des partenaires sociaux du secteur pour une série de mesures politiques lors de la prochaine révision du règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession et du règlement (CE) n° 1072/2009 concernant l'accès au marché du transport international de marchandises par route», 2013.

4.10. C'est dans ce contexte qu'il convient d'envisager l'attention toute particulière que porte actuellement la Commission au dumping social, comme indiqué dans les priorités politiques du président Juncker et le programme de travail 2015, et comme exprimé par le Conseil, par exemple, dans le cadre du programme de la présidence luxembourgeoise du Conseil.

Outre la proposition à l'examen d'une plate-forme de lutte contre le travail non déclaré et le dumping social, la Commission a annoncé deux initiatives importantes:

- une révision de la législation sur le transport routier, afin de clarifier les règles sur les établissements et le cabotage, et pour faciliter les contrôles,
- un train de mesures sur la mobilité du travail, pour prévenir les abus et le contournement de la loi.

Remporter le succès sur ces points est essentiel pour éviter la fragmentation du marché intérieur des transports du fait des mesures d'exécution nationales et pour créer les conditions d'une plus grande ouverture du marché dans ce secteur.

4.11. Le CESE propose la possibilité de simplifier les règles d'accès au marché du cabotage en introduisant une règle semblable à celle qui s'applique en ce qui concerne la fourniture de services transfrontières en général. Cela signifie clairement l'établissement d'un lien entre le droit de fournir des services de cabotage à leur caractère temporaire. Cette option permettrait d'éviter l'accumulation sans fin et systématique de périodes de cabotage de sept jours, comme cela semble possible actuellement, et déterminerait plus clairement les cas où une obligation s'impose de créer un établissement dans le pays d'accueil. Elle permettrait également d'éviter les divergences actuelles en ce qui concerne l'interprétation des dispositions, assez détaillées mais manquant de clarté, des réglementations en vigueur.

Bruxelles, le 17 septembre 2015.

*Le Président
du Comité économique et social européen
Henri MALOSSE*