

8.4. Détachement : en attendant la transposition de la nouvelle directive

Un micmac de systèmes différents...

Les réglementations concernant le détachement sont une épine dans le pied des entreprises de transport de marchandises pour compte de tiers depuis un certain temps déjà.

Les tâches administratives (et les frais) allant de pair avec toutes ces procédures qui varient d'un pays à l'autre, sont une perte de temps et d'énergie considérable. Ces inutiles tracasseries administratives gèrent, qui plus est, pas mal de frustrations ... Tout ce dont raffolent les transporteurs ! Le Paquet Mobilité devrait enfin permettre de limiter l'inventivité des Etats-membres à mettre individuellement en œuvre, leur propre système national de détachement.

Ci-après, vous retrouverez un aperçu succinct des règles de détachement applicables pour le secteur du transport et ce, dans différents pays de l'Union européenne, telles que d'application jusqu'à la transposition, à venir, de la nouvelle Directive « Détachement » issue du Paquet Mobilité.

FRANCE

En France, la référence législative est la 'Loi Macron' introduite par le Décret français n°2016-418 date du 7 avril 2016. Ce décret est d'application tant dans le cadre d'opérations de cabotage sur le territoire français qu'en cas de trajets internationaux durant lesquels le chargement ou le déchargement est effectué sur le territoire français.

Selon le système français, il convient d'effectuer une déclaration préalable de détachement d'un travailleur. L'attestation confirmant cette déclaration est valable six mois et couvre, durant cette période, toute présence en France tombant sous la 'Loi Macron'.

Cette déclaration est à effectuer de manière électronique sur la plate-forme, via le lien suivant : <https://www.sipsi.travail.gouv.fr/>

Le contact avec les services de contrôle français et la présentation des documents nécessaires à la justification doivent être garantis par la désignation d'un représentant sur le territoire français (détenteur d'un numéro SIRET). Les documents justificatifs doivent rester à disposition durant 18 mois après la période de détachement, chez ce représentant.

Outre les documents devant se trouver à bord du véhicule (le formulaire AI, l'attestation de détachement et le contrat de travail), le représentant devra pouvoir présenter les documents suivants sur demande : attestation de détachement, fiches de salaire, preuves de paiement, une copie des CCT en vigueur et une attestation d'engagement. Ils doivent pouvoir être présentés dans la langue nationale qu'est le français...

PAYS-BAS

En 2020, les Pays-Bas ont introduit le système numérique de notification, dans le cadre de la Loi sur les conditions de travail des travailleurs détachés dans l'Union européenne. Pour le secteur transport, il est possible de faire une déclaration annuelle.

Il convient également de désigner une personne de contact aux Pays-Bas servant comme point de référence pour les services d'inspection sociale. Le chauffeur concerné peut être désigné comme personne de contact.

Les documents d'usage doivent également se trouver dans le véhicule et doivent être remis, sur demande, aux services d'inspection : le formulaire Ai, le contrat de travail, la preuve du paiement des cotisations sociales, les fiches de paie ainsi qu'un aperçu des temps de travail. Les documents susmentionnés devant être disponibles dans le véhicule, peuvent se présenter soit en version papier soit en version électronique.

La déclaration doit être effectuée via <https://meldloket.postedworkers.nl/runtime/>

ALLEMAGNE

En Allemagne, il est également obligatoire d'établir une déclaration en cas de détachement de travailleurs. Tant le cabotage que le transport international de et vers l'Allemagne sont concernés. Par contre, le transit tombe hors du champ d'application de la réglementation allemande.

La bonne nouvelle est que, contrairement à la France, il existe une dispense à cette obligation déclarative fastidieuse.

Dès que des chauffeurs bénéficient d'un salaire mensuel de plus de € 2.958, il existe une dispense par rapport à cette obligation de déclaration. Ce montant est ensuite reporté jusqu'à € 2.000 si l'on peut montrer une preuve de ce paiement pour les douze derniers mois. Enfin, il existe également une dispense pour la déclaration pour la famille proche de l'entrepreneur.

Si une attestation est tout de même obligatoire, cette déclaration est valable, tout comme pour la France, pour une période de maximum six mois. La déclaration pour les missions de détachement doit être effectuée au moins sept jours à l'avance.

Cette déclaration sera effectuée électroniquement via :
<http://www.meldeportal-mindestlohn.de>

Le législateur allemand a également imposé l'obligation de désigner un représentant. Celui-ci ne doit toutefois pas nécessairement se trouver sur le territoire allemand. Un représentant se trouvant dans un autre état membre est autorisé. Lors de la déclaration, il est suffisant d'indiquer le nom du représentant et l'endroit où il se trouve.

Les documents que la personne est tenue de conserver ne doivent pas être rédigés en allemand, mais il faut s'engager à traduire les documents nécessaires en allemand, en cas de demande.

Les documents qui doivent se trouver chez le représentant sont : le contrat de travail, les preuves de paiement et l'horaire de travail.

Il faut savoir que le formulaire A1, les coordonnées du représentant et, si d'application, l'attestation de détachement doivent se trouver dans le camion.

AUTRICHE

Un autre pays qui a mis en œuvre une réglementation 'détachement' c'est l'Autriche. L'obligation d'établir une attestation préalable de détachement est en vigueur pour le cabotage et le transport international, ainsi que pour le chargement et le déchargement en Autriche. Seul le simple transit via l'Autriche ne nécessite pas d'attestation.

Tout comme les pays susmentionnés, cette attestation est valable pour six mois et doit être établie préalablement "au début du travail". Dans le cas du transport international, l'attestation doit être effectuée avant que le véhicule ait traversé la frontière autrichienne. Pour le cabotage, le "début" est défini au moment où le point de chargement est atteint.

Pour cette déclaration il convient d'utiliser le ZK03-T disponible sur le site Internet du ministère des finances autrichien :
<http://www.bmf.gv.at/>

Un représentant local se trouvant sur le territoire autrichien est également obligatoire. Ce représentant ne doit pas nécessairement être un représentant professionnel (avocat, notaire, conseiller fiscal, ...), habitant sur le territoire autrichien. Le chauffeur du véhicule peut également faire office de représentant.

Comme toujours, il convient d'avoir quelques documents à disposition en cas de contrôle. Le formulaire A1 (ou la demande pour celui-ci), une copie de l'attestation de détachement, le contrat de travail (en anglais ou en allemand), les preuves de paiement (en allemand), les barèmes et l'horaire de travail.

ITALIE

En Italie, la réglementation sur le détachement concerne uniquement le cabotage.

Donc s'il s'agit de cabotage, il convient d'effectuer une inscription préalable sur le site Internet suivant <https://www.servizi.lavoro.gov.it/>

Cette inscription ne vaut pas pour une certaine période mais doit être effectuée chaque fois qu'un cabotage est prévu en Italie, et doit être effectuée au plus tard le jour du cabotage.

Il convient de toujours désigner un représentant présent sur le territoire italien. Cette personne devra disposer des documents nécessaires et devra pouvoir les remettre aux autorités compétentes en cas de demande. Les documents demandés sont les suivants (et ils doivent être traduits en italien) : le formulaire A1, le contrat de travail, les fiches de salaire, les preuves de paiement, les horaires de travail et les coordonnées du représentant local.

DANEMARK

Depuis 2021, le Danemark exige également une déclaration de détachement effectuée via une plateforme numérique. Cette déclaration doit être effectuée via le lien ci-après :

https://virk.dk/myndigheder/stat/ERST/selvbetjening/Register_of_foreign_operations_in_Denmark

Au Danemark, la notion de détachement est uniquement utilisée en cas de cabotage (et de transport combiné).

Il n'est pas nécessaire de recourir à une personne de contact sur le territoire danois. C'est le chauffeur qui fera office de personne de contact et qui fournira les documents requis à la demande des services de contrôle.

Il s'agit : de l'attestation de la déclaration préalable de détachement, du contrat de travail, des fiches de salaire, des données relatives au temps de travail et du formulaire A1.

Ces documents devront être disponibles dans la langue d'origine et en anglais ou en danois. La version papier ou une copie numérique seront toutefois autorisées.

NORVÈGE

En Norvège, le champ d'application des règles de détachement est limité aux opérations de cabotage, et il existe une dispense pour les chauffeurs bénéficiant de meilleurs salaires et conditions de travail que ceux en vigueur en Norvège. Pour pouvoir demander cette dispense, il convient toutefois d'avoir les attestations nécessaires à portée de main.

Il n'est pas question d'obligation de déclaration préalable de détachement. Ceci dit, le chauffeur est tenu de disposer des documents suivants dans le véhicule : le contrat de travail, les fiches de paie, la preuve de paiement du salaire et un registre reprenant les heures de travail prestées.

FINLANDE

En Finlande aussi, la réglementation concernant le détachement est limitée aux activités de cabotage. Bien qu'un représentant local soit théoriquement obligatoire, il ne sera pas nécessaire de désigner quelqu'un pour les activités de transport.

Cette obligation vaut en effet seulement si les activités durent plus de dix jours calendrier. Vu les limitations actuelles concernant le cabotage, cela implique qu'en pratique, aucun représentant local ne devra être désigné.

Malgré ce qui précède, il convient toutefois d'encore effectuer une déclaration préalable de détachement sur le site Internet suivant :

<https://www.tyosuojefu.fi/web/en/employment-relationship/posted-worker/reporting-duty/form/>

En outre, les renseignements suivants doivent se trouver dans la cabine du camion. Il s'agit entre autres : des coordonnées de l'entreprise, des coordonnées du chauffeur, des renseignements sur le droit au travail et des informations nécessaires aux conditions de travail.

LUXEMBOURG

Au début de cette année 2018, l'ITM (Inspection du Travail et des Mines) a fait savoir qu'au Luxembourg, tant pour le transport transfrontalier du et vers le Luxembourg que pour le cabotage, l'obligation de déclarer les travailleurs détachés au préalable avait été suspendue.

Cette suspension restera en cours jusqu'à ce que la directive découlant du « Paquet Mobilité » concernant le détachement des chauffeurs professionnels dans le secteur du transport soit transposée en droit national luxembourgeois.

Vu la suspension il n'y a donc plus de contrôles quant au respect de la réglementation luxembourgeoise relative au salaire minimum des chauffeurs détachés et ce, tant pour le cabotage que pour le transport transfrontalier de marchandises.

Cette décision ne peut qu'être saluée Elle aurait dû faire réfléchir d'autres Etats-membres de l'Union. Cela n'a malheureusement pas été le cas.

BELGIQUE

Pour les transporteurs étrangers, le système belge de la déclaration Limosa est seulement valable pour les activités de cabotage en Belgique. Le transport international ainsi que le transit sont exclus du champ d'application.

Un employeur étranger qui détache des travailleurs en Belgique est tenu de désigner une personne de contact. Cette personne de contact devra pouvoir montrer certains documents, si les services d'inspection belges le requièrent, pour le compte de l'employeur.

Cette personne de contact peut être n'importe quelle personne physique et doit se trouver sur le territoire belge.

CONCLUSION

Les exemples de réglementations disparates résumés ci-avant démontrent par l'absurde, combien l'actuelle Directive européenne sur le détachement a été transposée de manière complètement hétéroclite et désorganisée entre les différents Etats-membres de l'Espace Economique Européen.

La nouvelle Directive relative au détachement dans le secteur transport qui découle du 'Paquet Mobilité' doit permettre de remédier à cet embrouillamini de systèmes différents.

Il ne devrait alors plus être question de détachement lors de transits ou de transports bilatéraux.

La déclaration de détachement devra également être effectuée via un formulaire standard multilingue via le IMI (système d'informations du marché intérieur).

L'obligation de notification du représentant ne sera alors plus nécessaire.

Les Etats-membres devront avoir transposé la Directive en droit national, au plus tard le 2 février 2022. D'ici là les transporteurs ont encore le temps d'espérer (et de prier !) pour qu'aucun Etat-membre, ne décide, une fois encore, de faire cavalier seul.

*Ronald Tiebout,
Conseiller juridique.*

UPTR NON-STOP 2021-01 Février