

Directives secteur du transport (version 24/04/2017)

A) Introduction

Pour s'attaquer aux problèmes spécifiques du secteur, le Secrétaire d'Etat à la lutte contre la fraude sociale a organisé en 2015 des tables rondes avec toutes les parties concernées du secteur du transport:

- Les partenaires sociaux du secteur du transport
- Les services d'inspection sociale
- Le SIRS
- Le SPF Mobilité,

Ces discussions se sont clôturées avec succès le 3/2/2016 avec la signature:

- 1. d'un protocole d'accord

entre le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale, le SPF Sécurité sociale, le SPF Mobilité et Transports, l'Office national de sécurité sociale, l'Office national de l'Emploi, le Bureau fédéral d'orientation du Service d'information et de recherche sociale et les partenaires sociaux de la sous-commission paritaire 140.03, transport routier et logistique,

-2. d'un plan pour une concurrence loyale (PCL) dans le secteur du transport,

en vue de lutter contre le travail illégal, la fraude sociale et le dumping social dans le secteur.

Dans le commentaire du PCL, la fraude sociale est décrite comme suit:

“En l'occurrence, il faut entendre par dumping social et fraude sociale dans le secteur du transport un ensemble d'actes par lesquels, en ne respectant pas la législation nationale, européenne et internationale en vigueur, il est porté atteinte aux droits du travailleur salarié ou indépendant concerné, ce qui permet au donneur d'ordre ou au transporteur de jouir d'un avantage obtenu de manière déloyale, qu'il n'aurait pas pu obtenir sans enfreindre la législation et qui implique une perte de recettes pour les autorités.”

Les « Directives sur l'interprétation de la réglementation belge et européenne par les services d'inspection » ont été rédigées en exécution du point d'action 1 du PCL Transport. Elles ont pour objectif de formuler des directives claires à l'intention tant des entreprises (de transport) que des partenaires sociaux. Tous les services d'inspection concernés appliquent ces directives de manière uniforme de sorte que les mêmes règles du jeu sont appliquées à

tous les acteurs du secteur du transport. Pour être complet, nous pouvons également renvoyer aux "fiches pratiques" reprises dans le "Vade-mecum Transport". Ces documents seront à disposition après mis à jour.

B) Directives

Partie I: DROIT DU TRAVAIL

1. Droit international privé – règle générale

Les règles mentionnées ci-dessous servent de base pour savoir quel droit (national) régit la situation en droit du travail du chauffeur.

1.1. PRINCIPE: LIBRE CHOIX DES PARTIES CONTRACTANTES

En principe, un contrat de travail individuel est régi par le droit national choisi par les parties **(= principe de la liberté de choix du droit applicable)**.

Limitation du principe de la liberté de choix : les dispositions impératives du droit national sont toujours d'application; de ce fait, le travailleur bénéficie toujours de la protection de ces dispositions si elles sont plus favorables que les dispositions du droit choisi.

➤ **Exemple:**

L'entreprise A, qui a son siège social aux Pays-Bas, engage le travailleur Z comme travailleur salarié. Le travailleur Z travaille uniquement sur le territoire belge. Les parties conviennent que c'est le droit néerlandais qui s'applique au contrat de travail. => Les dispositions impératives de droit belge (salaire, durée du travail, ...) restent d'application si elles sont plus favorables pour le travailleur Z.

1.2. REGLES DE RENVOI A DEFAUT DE CHOIX DE DROIT PAR LES PARTIES

Si les parties ne font pas usage de leur liberté de choix, le contrat de travail est régi par:

- le droit du pays dans lequel ou à partir duquel le travailleur accomplit habituellement son travail en exécution du contrat de travail. Exemple : Entreprise A avec siège social en Belgique. Le travailleur Z travaille uniquement au siège social => le contrat de travail tombe sous l'application de la législation belge

- **ou** si le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, le droit du pays où se trouve le siège qui a engagé le travailleur. Exemple: Entreprise A avec siège social en Belgique. Le travailleur Z travaille sur le territoire de la Belgique (50%) et des Pays-Bas (50%) => le contrat de travail tombe sous l'application de la législation belge.

Exception: s'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays, c'est alors le droit de ce pays qui est applicable.

1.3. INTERPRETATION DE LA NOTION "ACCOMPLIR HABITUELLEMENT SON TRAVAIL" DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

1.3.1. Arrêts Koelzsch et Voogsgeerd

Cet avant-projet de loi a pour objectif d'instaurer en droit belge, pour le secteur du transport, les principes exprimés dans les arrêts suivants de la Cour de Justice de l'Union européenne : les arrêts C-29/10, Heiko Koelzsch contre le Grand-Duché de Luxembourg du 15 mars 2011 et C-384/10, Jan Voogsgeerd contre Navimer SA du 15 décembre 2011.

Dans ses arrêts Koelzsch (15/03/2011) et Voogsgeerd (15/12/2011), la Cour de Justice a précisé de quelle manière, en cas de conflit de lois, le critère de lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail doit être interprété pour déterminer la loi applicable aux contrats de travail.

La Cour de Justice a posé le principe suivant : lorsqu'un travailleur exerce ses activités dans différents pays, le pays où il accomplit habituellement son travail est le pays dans lequel ou à partir duquel il accomplit la partie la plus importante de ses obligations à l'égard de son employeur, compte tenu de tous les éléments caractérisant son activité.

Spécifiquement pour le secteur du transport, la Cour a précisé que, pour déterminer le pays précité, le juge qui est saisi doit vérifier dans quel pays se situe le lieu à partir duquel le travailleur accomplit ses missions de transport, reçoit les instructions pour ses missions et organise son travail, de même que le lieu où se trouvent les outils de travail. Le juge doit également examiner:

- les lieux où le transport est principalement effectué ;
- les lieux de déchargement de la marchandise ;
- le lieu où le travailleur doit se présenter avant ses missions;
- le lieu où le travailleur rentre après ses missions.

On va vérifier si les principes peuvent être insérés dans une législation.

1.3.2. Exemples concrets d'application

1.3.2.1. Transport national

Exemple 1 : entrepreneur belge ayant son siège social à Courtrai – transport de Courtrai à Liège

Pour une entreprise de transport établie en Belgique qui effectue uniquement du transport intérieur en Belgique, ce principe ne pose évidemment aucun problème, vu que (1) le transport est habituellement et même exclusivement accompli en Belgique, (2) les marchandises sont exclusivement déchargées en Belgique, (3) le travailleur se présentera toujours au siège social de l'entreprise de transport en Belgique et (4) il rentrera toujours à ce même siège social ou à un autre lieu en Belgique après avoir accompli sa mission.

Exemple 2: CABOTAGE: une entreprise établie dans un autre Etat-membre (ex. siège social en Pologne) qui effectue du transport exclusivement en Belgique (ex. Courtrai – Liège) avec des chauffeurs étrangers (ex. Polonais) munis des permis nécessaires.

Pour cette entreprise également, le principe ne pose aucun problème d'application, vu que, dans cette hypothèse aussi, (1) le transport est habituellement et même exclusivement accompli en Belgique, (2) les marchandises sont exclusivement déchargées en Belgique et (3) le travailleur se présentera toujours en Belgique avant sa mission.

1.3.2.2. Transport international

Exemple: chargement en Belgique (Courtrai) et déchargement à l'étranger (Lille) ou vice versa

Vu que le lieu de chargement et déchargement n'est pas un critère déterminant en soi, mais que, selon l'arrêt Koelzsch, il faut tenir compte de différents critères, il conviendra donc de prendre en compte, également pour le transport international, les principes de l'arrêt Koelzsch: (1) dans quel pays est situé le lieu à partir duquel le travailleur effectue ses missions de transport, (2) dans quel pays il reçoit les instructions sur ses missions, (3) à partir de quel pays est organisé son travail et (4) dans quel pays se trouvent les outils de travail.

Il faut aussi tenir compte des critères suivants:

- les lieux où le transport est principalement effectué ;
- les lieux de déchargement de la marchandise ;
- le lieu où le travailleur doit se présenter avant ses missions;
- le lieu où le travailleur rentre après ses missions.

Si la réponse à ces questions est principalement 'la Belgique', c'est alors le droit belge qui est applicable.

1.3.2.3. Transport combiné

Exemple: Transport d'un conteneur maritime depuis le port de Zeebruges vers Courtrai par un transporteur

Voir 1.3.2.1.(transport national) : les mêmes principes sont également applicables au transport combiné.

2. Détachement en droit du travail

Un employeur dont le siège social est établi en dehors du territoire belge peut détacher des travailleurs en Belgique en vue d'effectuer des prestations de travail.

Dans ce cas on parle de « détachement » et l'employeur est tenu de respecter un ensemble de règles de droit social en vigueur dans le pays d'accueil ainsi que les directives prises au niveau européen en la matière. La directive 96/71 sur le détachement constitue, en soi, une dérogation aux principes généraux du droit privé cités ci-dessus. Pour savoir si la directive 96/71 sur le détachement est applicable au chauffeur, il faut examiner les aspects suivants:

2.1. Définition du “travailleur détaché”

Un travailleur qui effectue des prestations de travail en Belgique et qui:

- soit travail habituellement sur le territoire d'un ou plusieurs pays autre que la Belgique
- soit a été engagé dans un pays autre que la Belgique

2.2. Exemples de détachement

- Un travailleur allemand informaticien est détaché par son entreprise allemande pour effectuer une analyse auprès d'un client belge de son employeur pendant cinq mois;
- une société mère française détache un de ses travailleurs en vue de travailler pour la filiale belge en Belgique pendant deux ans.
- Un chauffeur roumain est détaché par son employeur, une entreprise de transport roumaine, pour effectuer des prestations de transport dans différents pays (transport international ainsi qu'en Belgique, en transport national (cabotage)).

2.3. Conditions de détachement à l'égard du travailleur

- La relation de travail entre l'entreprise étrangère qui détache et le travailleur salarié détaché doit exister préalablement à la situation de détachement temporaire en Belgique;
- La relation de travail entre l'entreprise étrangère qui détache et le travailleur salarié détaché doit être maintenue pendant la durée du détachement.

2.4. Conditions du détachement à l'égard de l'entreprise

Contrat conclu entre le donneur d'ordres (expéditeur) et le destinataire de la prestation en Belgique.

Le donneur d'ordre (expéditeur) ou le destinataire doit être établi en Belgique pour qu'il soit question de détachement en Belgique.

Une telle situation se présente dans le transport international, par exemple en cas de cabotage (autorisé) (sur le territoire belge). Dans la plupart des cas de transport de transit international pur où les parties contractantes n'ont aucun lien avec la Belgique (ne déploient pas d'activités de manière temporaire en Belgique pour un cocontractant belge), il n'est pas question à strictement parler de détachement en droit du travail (sur le territoire belge).

Si un transporteur étranger fait principalement du transport transfrontalier (= transport international) européen pour le compte d'une entreprise de transport belge, ce sont généralement les règles du DIP qui s'appliqueront. Le cas échéant, la confrontation à l'arrêt Koelzsch aura pour conséquence que le droit du travail belge dans son intégralité s'appliquera si les conditions de l'arrêt sont remplies (cf. supra).

2.5. L'aspect salarial du transport et du détachement

Loi du 5 mars 2002 (MB du 13/3/2002) transpose la directive européenne de détachement 96/71 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

L'article 5 § 1er stipule que

“L'employeur qui occupe en Belgique un travailleur détaché est tenu de respecter, pour les prestations de travail qui y sont effectuées, les conditions de travail, de rémunérations et d'emploi qui sont prévues par des dispositions légales, réglementaires ou conventionnelles, sanctionnées pénalement. On entend par conditions de rémunération, les rémunérations, avantages et indemnités dues en vertu des conventions collectives de travail, rendues obligatoires par le Roi conformément à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, à l'exclusion des contributions à des régimes complémentaires de retraite professionnels. Les allocations directement liées au détachement sont considérées comme faisant partie des conditions de rémunération dans la mesure où elles ne sont pas versées à titre de remboursement des dépenses effectivement

encourues à cause du détachement, telles que les dépenses de voyage, de logement ou de nourriture.”

En d'autres termes, les travailleurs dans le secteur du transport à qui s'applique le droit du travail belge se voient appliquer les Conventions collectives de travail rendues obligatoires de la Commission paritaire du transport (CP 140) ou la sous- Commission paritaire 'transport et logistique' (CP 140.03) , la loi sur la protection de la rémunération du 12 avril 1965 et le Code pénal social du 2 juin 2010.

Concrètement, cela implique le paiement

- du salaire minimum tel que fixé en commission paritaire du transport et de la logistique pour les heures de conduite et les heures effectives de chargement et déchargement. Ces temps de travail peuvent donner lieu au paiement d'un sursalaire.
- du salaire minimum pour les temps de disponibilité, autrefois appelés temps de liaison, pour les chauffeurs qui doivent, par exemple, attendre le chargement ou le déchargement, la délivrance de documents de douane, etc. Ces heures ne donnent pas lieu au paiement d'un sursalaire pour dépassement du temps de travail.
- des indemnités RGPT dans le secteur du transport.
- des indemnités de séjour. Ces indemnités doivent être payées aux chauffeurs qui sont, par exemple, hors de chez eux pendant plus de 24 heures. Jusqu'à une certaine hauteur, elles sont exonérées de cotisations sociales.

Il convient toutefois de noter que les indemnités RGPT et de séjour doivent être payées en sus du salaire pour les prestations de travail et de disponibilité et non comme indemnisation pour ces prestations de travail ou disponibilité.

L'inspection du Contrôle des lois sociales contrôlera que ces rémunérations, indemnités et conditions de travail sont bien respectées.

3. Mise à disposition interdite

Il est question de mise à disposition de travailleurs lorsqu'un employeur prête ses travailleurs à une tierce personne qui utilise les services de ces travailleurs et exerce sur eux (une partie de) l'autorité qui est normalement exercée par l'employeur lui-même.

En la matière, une telle situation est également qualifiée de « prêt de personnel ».

Le prêt de personnel avec transfert de l'autorité d'employeur est interdit en Belgique, sauf les exceptions prévues par la loi (<http://www.emploi.belgique.be/defaultTab.aspx?id=3470>).

CONSEQUENCES: Lorsqu'un utilisateur fait effectuer du travail par des travailleurs qui ont été mis à sa disposition de manière illégale, cet utilisateur et ces travailleurs sont considérés comme étant engagés dans les liens d'un contrat de travail à durée indéterminée à partir du début de l'exécution des travaux.

De plus, l'utilisateur et la personne qui met illégalement des travailleurs à la disposition de l'utilisateur sont solidairement responsables du paiement des cotisations sociales, rémunérations, indemnités et avantages qui découlent du contrat de travail à durée indéterminée.

Les travailleurs peuvent même mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité. Ce droit peut être exercé jusqu'à la date à laquelle ils n'auraient normalement plus été à la disposition de l'utilisateur.

EXEMPLES:

- en principe, des contrats de location d'un camion avec chauffeur à un utilisateur ne sont pas autorisés par la loi.
- une entreprise de transport qui "prête" ses véhicules avec chauffeur ou les "place" chez un prestataire de services logistiques. Le prestataire de services logistiques se voit « attribuer » ces véhicules "avec chauffeur" et il peut les utiliser selon son bon vouloir. D'un point de vue du droit du travail strict, une telle pratique est interdite et ce du fait que le prestataire de services logistiques exercera dans les faits l'autorité de l'employeur sur les chauffeurs concernés.
- Une autre situation que l'on rencontre régulièrement dans la pratique est celle d'une entreprise de transport belge qui ouvre une succursale/filiale dans un autre pays. Il n'y a toutefois pas de véritable planning ou dispatching présent dans le pays où la succursale est établie. Uniquement quelques personnes qui effectuent des tâches purement administratives. Le planning et le dispatching se font à 100% en Belgique chez le donneur d'ordre principal (maison mère). D'un point de vue droit du travail une telle pratique est interdite et ce du fait que le donneur d'ordre principal (maison mère) exercera dans les faits l'autorité de l'employeur sur les chauffeurs concernés.

4. **Fraus omnia corrumpit** (la fraude corrompt tout)

Article 230 – 236 du CPS : Les infractions de faux, d'usage de faux, de déclarations inexactes ou incomplètes et d'escroquerie en droit pénal social. Sur la base du principe «fraus omnia corrumpit», on ne peut jamais invoquer son dol, que ce soit dans les relations contractuelles ou extracontractuelles, pour justifier l'application d'une règle de droit à son avantage.

Toute la construction frauduleuse risque d'être rejetée et les entreprises étrangères concernées seront alors intégralement soumises au droit du travail belge et même au droit de la sécurité sociale belge. (Exemple : Tr. corr. Gand 7.09.2016, Tr. corr. Termonde 16.09.2016).

Exemples pratiques:

Une firme de transport belge met en place des constructions fictives pour faire effectuer des missions de transport par des chauffeurs étrangers (que ce soit ou non dans le cadre de la "sous-traitance"):

- Exemple par la création d'une succursale en Slovaquie qui n'a aucune activité réelle ni infrastructure là-bas
- Exemple par la création d'une succursale en Pologne qui fait prêter ses chauffeurs polonais illégalement par une agence d'intérim polonaise (les conditions pour le travail intérimaire n'étant pas respectées et sans que la succursale polonaise n'ait une activité de transport propre).
- Exemple par la création d'une filiale fictive hongroise ou par la participation dans une telle société existante sans activité propre, au départ d'une habitation privée ou d'une adresse/firme boîte aux lettres.

Partie II: DROIT DE SECURITE SOCIALE

5. Droit applicable en matière de sécurité sociale

5.1. PRINCIPE: 1 SEULE LEGISLATION APPLICABLE

Le principe de base pour déterminer le droit de la sécurité sociale applicable veut que l'on ne peut appliquer que la législation d'un seul pays.

Normalement, c'est le "**principe du pays où on travaille**" qui s'applique. Cela signifie la législation du pays où le travailleur exerce ses activités, même si le travailleur habite sur le territoire d'un autre Etat membre ou si son employeur est établi dans un autre Etat membre.

Cette règle a pour objectif d'éviter qu'en cas d'occupation internationale, différents régimes de sécurité sociale ne soient applicables en même temps, avec tous les conflits et la confusion que cela peut engendrer.

Dans la situation **exceptionnelle** où le travailleur exerce habituellement ses activités dans deux (ou plusieurs) Etats membres, c'est toutefois le "**principe du pays de résidence**" qui s'applique. Cela signifie que le travailleur est assujetti à la législation du pays où il réside à condition qu'il y exerce aussi une partie "substantielle" de ses activités.

Si le travailleur n'effectue pas une partie substantielle de ses activités dans le pays de résidence, les règles suivantes s'appliquent:

- si le travailleur travaille pour **un seul employeur**: la législation de l'Etat membre où l'employeur a son siège principal ou son siège d'exploitation;
- si le travailleur travaille pour **différents employeurs** dont les sièges principaux ou les sièges d'exploitation sont établis **dans le même Etat membre** : la législation de l'Etat membre où se situent ces sièges;
- si le travailleur travaille pour **différents employeurs** qui ont leur siège principal ou **siège d'exploitation dans deux Etats membres** dont un est **l'Etat de résidence**: la législation de l'Etat membre autre que l'Etat de résidence;
- si le travailleur travaille pour **différents employeurs** dont **au moins deux ont** leur siège principal ou leur siège d'exploitation dans **différents Etats membres mais pas dans l'Etat membre où réside le travailleur** : la législation de l'Etat membre où réside le travailleur.

5.2. APPLICATION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

a) **HYPOTHESE 1:** les activités de transport ont **exclusivement** lieu en Belgique

i. **Pour une entreprise de transport établie en Belgique ou un siège d'exploitation établi en Belgique**

La **sécurité sociale belge** s'applique à tous les travailleurs, quelle que soit leur nationalité.

ii. **Pour une entreprise de transport établie à l'étranger**

La **sécurité sociale belge** s'applique à tous les travailleurs, quelle que soit leur nationalité.

iii. **Exception: détachement à partir d'une entreprise de transport établie à l'étranger**

La sécurité sociale de l'Etat membre de l'UE où **est établie l'entreprise de transport** au sein de l'Union européenne, ne peut s'appliquer que si les conditions de détachement suivantes sont respectées:

- Le travailleur effectue normalement des activités dans l'Etat membre de l'UE où l'entreprise de transport est établie
- La durée escomptée des activités de transport en Belgique est de 24 mois maximum
- Le travailleur ne remplace pas un autre travailleur détaché

b) **HYPOTHESE 2:** Des activités de transport pour **une seule entreprise de transport européenne** avec un caractère **transfrontalier** au sein de l'Union européenne

i. **Activités de transport dans le pays de résidence du travailleur**

La sécurité sociale du pays de résidence du travailleur est d'application lorsqu'il exerce une partie substantielle de son activité sur le territoire de son pays de résidence.

Au moins 25% du temps de travail et/ou 25% du salaire gagné dans le pays de résidence sont un indicateur concernant l'exercice d'une partie substantielle de l'activité. En ce qui concerne le secteur du transport, ceci n'est pas toujours facile à déterminer. Le Guide Pratique stipule que s'il n'apparaît pas clairement d'une première évaluation qu'un travailleur exerce une partie substantielle de ses activités dans le pays membre où il réside, il peut être fait usage par exemple des horaires de service, des itinéraires, ou d'autres données afin de déterminer la répartition du temps de travail. Dans le cas où aucune donnée n'est disponible, il est proposé dans le Guide Pratique de diviser les activités en différentes parties ou différents événements afin d'arriver à une estimation de l'importance des activités dans le pays membre de résidence. En ce qui concerne les

événements, l'accent pourrait être mis sur le chargement et le déchargement de la cargaison et les différents pays où ceci se produit. D'autre part, le Guide renseigne également : "Étant donné la grande diversité des aménagements de travail pouvant s'appliquer dans ce secteur, il serait impossible de conseiller un système d'évaluation adapté à toutes les circonstances" et "les institutions désignées chargées de déterminer la législation applicable pourront utiliser des mesures autres que celles recommandées dans les règlements et dans ce guide, selon ce qui leur paraît le mieux adapté aux situations particulières à traiter".

ii. Pas ou peu d'activités de transport dans le pays de résidence du travailleur

C'est la sécurité sociale de l'Etat membre où se situe **le siège ou le lieu d'établissement** de l'entreprise qui s'applique.

Il faut considérer comme le siège ou le lieu d'établissement le lieu où les principales décisions concernant l'entreprise sont prises et où les tâches de gestion sont exercées.

Les critères suivants peuvent être utilisés lors de l'évaluation:

- *le lieu dans lequel l'entreprise d'envoi a son siège statutaire et son administration;*
- *le nombre de mois/années d'établissement de l'entreprise dans l'Etat-membre;*
- *le nombre d'employés administratifs occupés dans le bureau concerné;*
- *le lieu où la majorité des contrats commerciaux sont conclus;*
- *le bureau où la politique de l'entreprise et les affaires opérationnelles sont décidées;*
- *le lieu où les principales fonctions financières, notamment bancaires, sont situées;*
- *le lieu désigné conformément aux règlements de l'UE comme responsable de la gestion et de la tenue des dossiers relatifs aux obligations réglementaires du secteur où exerce l'entreprise;*
- *le lieu où les travailleurs sont embauchés.*

Si, sur la base de ces critères, il n'est pas possible de déterminer le siège ou le lieu d'établissement de l'entreprise, il faut appliquer la sécurité sociale de **l'Etat membre où est établi le bureau** avec lequel le travailleur a les liens les plus étroits, en termes d'exécution de ses activités. Ce lieu est alors considéré comme le siège ou lieu d'établissement statutaire de l'entreprise qui occupe l'intéressé.

c) **HYPOTHESE 3**: Les activités de transport pour **différentes** entreprises de transport européennes ont un caractère **transfrontalier** au sein de l'Union européenne.

Dans les hypothèses ci-dessous, on applique les règles suivantes à condition que le travailleur n'exerce pas d'activités substantielles là où il réside.

i. Les entreprises de transport ont leur siège dans 1 seul Etat-membre de l'UE

La sécurité sociale de l'Etat membre où se trouve **le siège ou le lieu d'établissement** des entreprises de transport est d'application.

ii. Une entreprise de transport a un siège dans le pays de résidence et l'autre entreprise de transport a un siège dans un autre Etat membre de l'UE

La sécurité sociale de l'autre Etat membre où se trouve **le siège ou le lieu d'établissement** des entreprises de transport est d'application.

iii. Les entreprises de transport ont un siège dans différents Etats membres de l'UE mais pas dans le pays de résidence

La sécurité sociale du **pays de résidence** du travailleur s'applique.

d) **HYPOTHESE 4:** Activités de transport au sein de l'Union européenne pour une **entreprise de transport hors de l'Union européenne**

La sécurité sociale du **pays de résidence** du travailleur au sein de l'Union européenne s'applique.

5.3 Effectuer une déclaration Limosa avant le début des activités

Lorsqu'un employeur ou un indépendant non Belge effectue, à titre temporaire ou partiel, des activités en Belgique, il doit, préalablement aux travaux, effectuer une déclaration électronique de ses travaux ou de ceux de ses travailleurs en Belgique. Immédiatement après la déclaration, un accusé de réception L-1 est fourni. Cet accusé de réception doit être montré au client ou maître d'ouvrage belge. Si l'indépendant ou l'employeur non belge néglige cette obligation, le client / maître d'ouvrage belge doit effectuer cette déclaration.

Les salariés et indépendants du secteur du **transport international** de personnes ou marchandises en sont dispensés.

Cette dispense n'est toutefois pas d'application pour les activités de cabotage en Belgique, c'est-à-dire des personnes qui réceptionnent et livrent des marchandises en Belgique.

Exemple

Une entreprise de transport française, qui, pour le compte d'un client belge, réceptionne des marchandises à Amsterdam et les livre chez un client à Bruges, est dispensée. Une entreprise qui réceptionne des marchandises chez un client A en Belgique et les livre chez un client B en Belgique, n'est pas dispensée.

Pour plus d'infos:

FR: https://www.socialsecurity.be/foreign/fr/employer_limosa/home.html

et www.Limosa.be

5.4 Disposer d'un document A1

A. Détachement (Formulaire rubrique 3.1 travailleur salarié, 3.3 travailleur indépendant)

Attention: uniquement d'application aux entreprises étrangères qui détachent uniquement des chauffeurs en Belgique pour rouler ici dans des camions belges, avec des autorisations belges:

Les dispositions européennes en matière de sécurité sociale prévoient que l'Etat-membre où les prestations de travail sont effectuées, est compétent pour la sécurité sociale (= prestations & cotisations). Le détachement constitue une exception à ce principe. Dans le cas du détachement, la sécurité sociale de l'Etat-membre à partir duquel le travailleur a été détaché, reste d'application. Pour pouvoir procéder à un détachement (), l'employeur doit satisfaire à une série de conditions:

- a) Effectuer normalement des activités substantielles dans le pays de détachement, ce qui peut s'évaluer sur la base des critères suivants:
 - le lieu du siège statutaire et du bureau principal de l'entreprise;
 - le nombre de membres du personnel administratifs actifs dans le pays de détachement;
 - le lieu d'embauche des travailleurs détachés;
 - le lieu où la majorité des contrats commerciaux sont conclus;
 - le droit applicable aux contrats des travailleurs et des clients;
 - le chiffre d'affaires réalisé dans le pays de détachement.
- b) Le lien organique entre l'employeur et le travailleur doit rester maintenu pendant toute la période de détachement;
- c) Le travailleur n'est pas détaché pour remplacer un autre travailleur ;
- d) La durée maximum escomptée des activités de transport en Belgique est de 24 mois maximum ;
- e) Avant le moment du détachement, le travailleur était assuré sur le plan social dans le pays de départ.

Le détachement valide ne peut être prouvé que sur base d'un formulaire A1. Ce formulaire peut être obtenu auprès de l'institution de sécurité sociale compétente dans le pays d'origine. Si le formulaire ne peut (pas encore) être présenté lors d'une contrôle, il peut cependant néanmoins s'agir d'un détachement remplissant toutes les conditions. Le formulaire peut-être transmis ultérieurement. Dans certains pays, un accusé de réception est donné lors de la demande d'un formulaire A1.

Afin qu'une enquête des Services d'Inspection se déroule plus rapidement, il est utile que puisse être présenté lors d'un contrôle ce formulaire de détachement ou l'accusé de réception de la demande. S'il apparaît lors de l'enquête que les règles de détachement n'ont pas été respectées, l'Inspection peut demander le retrait du formulaire A1 délivré.

ATTENTION: le formulaire doit être demandé à temps dans le pays d'origine, vu qu'il y a un certain délai pour la délivrance.

B. Détachement et emploi simultané (formulaire rubrique 3.2 travailleur salarié, 3.4 travailleur indépendant et 3.8 combinaison salarié et indépendant)

Voir: "Guide pratique sur la législation applicable dans l'Union européenne (UE), dans l'Espace économique européen (EEE) et en Suisse (www.ec.europa.eu/social)

Partie III: REGLES EUROPEENNES SUR LES CONDITIONS A RESPECTER POUR EXERCER LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR PAR ROUTE – AUTORISATION – APTITUDE PROFESSIONNELLE – GESTIONNAIRE DE TRANSPORT – LICENCES

6. Règles Européennes

6.1. CONDITIONS D'EXERCICE DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR

Les entreprises qui exercent la profession de **transporteur par route** doivent:

- *Être établi de façon stable et effective dans un Etat membre;*
- *Prouver son honorabilité;*
- *Posséder une capacité financière suffisante;*
- *Posséder les aptitudes professionnelles requises*

S'il est fait appel à un transporteur sous-traitant qui opère à partir d'un établissement situé dans un autre Etat-membre, il faut également tenir compte des conditions posées en matière d'exigence d'établissement. Pour satisfaire à l'exigence d'établissement, une entreprise doit, dans l'Etat-membre concerné:

Contrôle de l'exigence d'établissement:

- disposer **d'un établissement, situé dans ledit État membre, avec des locaux dans lesquels elle exerce ses activités principales** et, notamment, conserve ses documents comptables, les documents de gestion du personnel, les documents contenant les données relatives au temps de conduite et de repos et tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect des conditions prévues par le présent règlement. Les États membres peuvent prévoir que les établissements situés sur leur territoire tiennent aussi d'autres documents à disposition dans leurs locaux en permanence (en Belgique, c'est le cas pour les lettres de voiture à conserver);
- une fois qu'une autorisation est accordée, **disposer d'un ou de plusieurs véhicules**, qui sont immatriculés ou mis en circulation par un autre moyen conformément à la législation dudit État membre, que ces véhicules soient

détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail;

- **diriger effectivement et en permanence ses activités** relatives aux véhicules visés au point b) en disposant des équipements administratifs nécessaires, ainsi que des équipements et des installations techniques appropriés dans un centre d'exploitation situé dans cet État membre

Contrôle de l'honorabilité :

- les conditions administratives doivent être remplies

Contrôle de la capacité financière:

- contrôle administratif des conditions

Contrôle de la direction effective par un gestionnaire de transport compétent:

Le gestionnaire de transport doit:

- Soit être la personne physique elle-même s'il effectue le transport en son nom personnel ou être lié avec cette personne physique par le biais d'un contrat;
- Soit avoir un lien réel avec une entreprise – personne morale dans l'une des qualités suivantes: administrateur, c.-à-d. occuper une fonction dans laquelle il exerce la gestion (journalière) de l'entreprise, en tant qu'organe du droit des sociétés (représentant permanent d'une société qui assure la gestion journalière de l'entreprise de transport) ou en tant qu'actionnaire ou travailleur;
- Soit être lié contractuellement avec une entreprise – personne morale.

Le contrat définira (au moins) les tâches réglementaires et les responsabilités du gestionnaire de transport. Le contrat est en fait un contrat de mandat qui stipule que le gestionnaire de transport agit au nom et pour compte de l'entreprise (personne physique ou morale). L'entreprise est liée par les actes (de droit) que le gestionnaire de transport pose.

Les gestionnaires de transport qui n'ont pas un lien réel, mais un contrat avec l'entreprise, c'est-à-dire les gestionnaires de transport externes, ne peuvent diriger les activités de transport que de 4 entreprises, avec un parc maximum de 50 véhicules autorisés.

Tout changement dans la situation du gestionnaire de transport (licenciement, remplacement, ...) doit être notifié.

Qu'est-ce que le gestionnaire de transport doit faire exactement dans l'entreprise?

Tout gestionnaire de transport, quelle que soit la manière dont il est lié à son entreprise, est tenu de diriger les activités de transport de manière permanente et effective.

Le gestionnaire de transport qui agit sur la base d'un contrat de mandat est obligé d'exécuter les tâches qui sont énumérées dans la réglementation et dans son contrat de mandat. A savoir : la gestion d'entretien des véhicules, la vérification des contrats et des documents de transport, la comptabilité de base, l'affectation des chargements ou des services aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité. Le gestionnaire de transport doit, dans une large mesure, agir de manière autonome.

Tout gestionnaire de transport, indépendamment de sa qualité, est pénalement responsable, pour autant que l'élément matériel et moral d'une infraction (dans le cadre des activités de transport) puisse lui être imputé, sans préjudice de la responsabilité pénale des autres personnes chargées de la gestion. Par exemple, le gestionnaire de transport peut être tenu responsable s'il s'avère qu'il n'a pas contrôlé l'état technique d'un véhicule de l'entreprise et qu'une défaillance technique préexistante a provoqué un accident mortel.

Cette fonction au sein de l'entreprise de transport est lourde de responsabilité.

Le manager transport est chargé de veiller au respect des règles de:

- Les heures de roulage et de repos des conducteurs, le temps réglementaire de travail et l'emploi d'appareils de contrôle
- Le poids maximum autorisé et le gabarit maximum autorisé pour véhicule professionnel
- L'aptitude, la formation et le suivi professionnels des conducteurs
- Le bon état des véhicules professionnels, y inclus le contrôle technique des dits véhicule
- L'accès à la profession et au marché du transport routier de marchandises.
- La sécurité du transport routier de marchandises dangereuses
- L'installation et l'emploi du limiteur de vitesse pour certaines catégories de véhicule
- Le permis de conduire
- Le transport d'animaux

Les agents de contrôle vérifient que l'entreprise et le gestionnaire de transport respectent les dispositions réglementaires en matière de gestion (effective) des activités de transport.

6.2. L'ATTESTATION DE CONDUCTEUR

6.2.1. Conditions

L'attestation de conducteur est **obligatoire** pour **tous les transports nationaux et internationaux** pour tiers effectués par une entreprise belge, à condition que le **chauffeur** ne soit **ni un ressortissant** d'un État membre de **l'Union européenne, de l'Espace économique européen ou de la Suisse, ni un résident de longue durée dans un de ces pays** (voir la directive 2003/109/ CE relative au statut des ressortissants de pays tiers résidents de longue durée).

Cette attestation est également obligatoire pour les transports nationaux rémunérés de choses, exécutés dans un autre Etat membre (= cabotage).

6.2.2. Comment se procurer cette attestation?

L'attestation de conducteur est délivrée par la Direction générale Transports routiers et Sécurité routière – service transport de marchandises à l'entreprise de transport titulaire d'une licence de transport communautaire.

La demande doit être effectuée par l'entreprise de transport. Un formulaire de demande est disponible sur le site internet www.mobilit.belgium.be

Le conducteur doit également répondre aux conditions suivantes:

- être titulaire d'un permis de travail belge, sauf si le conducteur n'est pas soumis à cette obligation en vertu des dispositions de l'arrêté royal du 9 juin 1999 qui met en application la loi du 30 avril 1999 relative à l'emploi de travailleurs étrangers;
- être inscrit au régime de sécurité sociale belge;
- être employé aux conditions fixées par la loi ou les conventions collectives belges en matière de conditions de travail et de rémunération.

L'attestation de conducteur sera refusée ou retirée si le conducteur ne satisfait pas/plus à une ou plusieurs de ces conditions. Le contrôle du respect de la troisième condition aura lieu principalement dans les entreprises après délivrance de l'attestation de conducteur.

6.2.3. Conditions d'utilisation

L'attestation de conducteur est délivrée à l'entreprise de transport qui la met à la disposition de son conducteur. La copie de l'attestation qui est délivrée en même temps que l'original, doit être conservée dans les locaux de l'entreprise de transport.

L'attestation est délivrée au nom de l'entreprise et pour un conducteur déterminé. Elle ne peut donc être transférée à un tiers.

L'attestation de conducteur sera, le cas échéant, valable jusqu'à la date d'échéance du permis de travail du conducteur. Dans tous les cas, l'attestation est valable maximum un an à compter de la date de délivrance.

L'entreprise doit immédiatement renvoyer l'attestation aux fins de suppression lorsque le conducteur concerné n'est plus à son service ou lorsque le conducteur ne satisfait plus aux

critères cités plus haut Lorsque l'attestation est devenue illisible ou lorsque les mentions qui figurent sur l'attestation ne sont plus correctes, elle doit renvoyer l'attestation en vue de son remplacement.

Les demandes de renouvellement doivent être introduites au plus tard 15 jours avant la date d'expiration de l'attestation. Les demandes de renouvellement sont introduites au moyen du même formulaire.

Tout comme la licence de transport communautaire, l'attestation de conducteur doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à toute réquisition d'un agent chargé du contrôle, tant en Belgique que sur le territoire des autres Etats membres.

Les services de contrôle belges contrôlent régulièrement le respect des conditions de délivrance de l'attestation de conducteur.

6.3. Coresponsabilité

6.3.1. Base légale

L'article 43 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route, responsabilise le donneur d'ordre, le chargeur, l'intermédiaire dans le transport.

Objectifs du législateur:

- décourager les co-acteurs dans le transport d'utiliser les services d'un transporteur qui n'est pas en ordre;
- réduire la pression que certains co-acteurs exercent sur les transporteurs.

6.3.2. Applications

6.3.2.1. LA LICENCE DE TRANSPORT

Le donneur d'ordre (ou l'intermédiaire), doit s'assurer que l'entreprise de transport, au moment de la conclusion du contrat, dispose une licence valide.

Le chargeur doit veiller à ce que, avant l'exécution du transport de marchandises, une copie certifiée conforme de la licence a été délivrée.

Qu'entend-on par «donneur d'ordre», «intermédiaire dans le transport» et «chargeur»?

- **Donneur d'ordre** : toute personne physique ou toute personne morale qui a conclu un contrat de transport avec le transporteur.
- **Intermédiaire dans les transports**: le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur.

- **Chargeur:** toute personne physique et toute personne morale qui met matériellement à disposition du transporteur les marchandises à transporter.

Comment le donneur d'ordre (ou l'intermédiaire de transport) peut-il s'assurer qu'un transporteur déterminé est bien autorisé à effectuer des transports?

➤ **Transporteur belge:**

Le moyen de vérification le plus efficace consiste à consulter la rubrique 'Application licences' (écran de recherche public) sur le site internet www.mobilit.belgium.be, à y rechercher le transporteur et à s'assurer ainsi qu'il est bien autorisé à effectuer le transport.

➤ **Transporteur étranger:**

il faut demander à ce transporteur étranger de produire, préalablement à la conclusion du contrat:

une copie de sa licence de transport communautaire (s'il s'agit d'un transporteur établi dans l'Union européenne) ou de sa licence de transport international (s'il s'agit d'un transporteur établi hors de l'Union européenne). Ces copies peuvent être transmises par la poste, par fax ou par tout autre moyen de communication.

Comment vérifier la conformité de la licence de transport produite?

Le donneur d'ordre peut vérifier la conformité de la licence de transport produite par le transporteur étranger en comparant la copie reçue avec:

- les modèles de licences de transport communautaire ; ces licences sont analogues dans tous les Etats membres de l'Union européenne;
- le modèle des licences de transport international (licence bilatérale pour le territoire belge ou licence CEMT). Ces licences sont analogues dans tous les Etats extérieurs à l'Union européenne.

6.3.2.2. CABOTAGE

Le transport de cabotage en Belgique (transport par une entreprise étrangère, dont le point de chargement et le point de déchargement se trouvent tous deux sur le territoire belge) n'est autorisé que pour les entreprises établies dans l'Espace économique européen.

Le transport de cabotage en Belgique demeure interdit pour les véhicules immatriculés en Suisse.

Le transport de cabotage en Belgique n'est autorisé qu'aux conditions cumulatives suivantes:

- les transports de cabotage ne sont autorisés que consécutivement à un transport international;
- un maximum de 3 transports de cabotage est admis;
- ces transports de cabotage doivent être effectués dans une période de 7 jours calendaires à partir du dernier déchargement à la fin du transport international.

Ces restrictions au cabotage ne sont pas applicables dans le Benelux aux entreprises de transport établies aux Pays Bas et au Grand-Duché de Luxembourg.

Le contrôle de ces conditions s'effectue sur la base de la lettre de voiture CMR qui doit être établie pour chaque transport. Les lettres de voiture pour le transport international et pour chaque transport de cabotage doivent se trouver à bord du véhicule et doivent être présentées à la demande des agents de contrôle.

Lors de la constatation d'un cabotage illégal, l'agent qualifié proposer la perception immédiate d'une somme de EUR 1980 par transport de cabotage. En même temps le donneur d'ordre du cabotage illégal peut aussi être rendu coresponsable de l'infraction.

6.3.2.3. TRANSPORT COMBINÉ (TRANSPORT ROUTIER LIBERALISÉ DANS LE CADRE DU TRANSPORT COMBINÉ)

Le transport routier en amont et en aval qui fait partie d'un transport européen combiné peut être effectué librement – et ne ressortit pas aux restrictions de cabotage – si chacune des conditions suivantes est remplie (à prouver lors du contrôle).

1. Transport européen combiné

- transport maritime ou ferroviaire, combiné à un transport routier en amont ou en aval
- les lieux de chargement et déchargement des marchandises sont situés au sein de l'UE, de l'EEE ou en CH
- pendant le trajet du transport combiné, les marchandises sont transportées par camion, remorque, semi-remorque, caisse mobile ou conteneur d'au moins 20 pieds et ne peuvent donc pas être transbordées

2. L'entreprise de transport routier

- est établie au sein de l'UE, de l'EEE ou en CH
- est autorisée, par le pays d'établissement, à effectuer des transports de marchandises par route pour compte de tiers

3. Trajet initial par route

- combiné à la navigation maritime ou intérieure : max. 150 km (calculé à vol d'oiseau)

- combiné au transport ferroviaire : du lieu de chargement au terminal ferroviaire approprié le plus proche du lieu de chargement
4. Trajet maritime (le cas échéant)
 - plus de 100 km (calculé à vol d'oiseau)
 5. Trajet final par route
 - combiné à la navigation maritime ou intérieure : max. 150 km (calculé à vol d'oiseau)
 - combiné au transport ferroviaire: du terminal ferroviaire approprié le plus proche du lieu de déchargement jusqu'au lieu de déchargement
 6. Lettre de voiture CMR pour le transport combiné (*)
 - avec mention des numéros d'immatriculation des véhicules : véhicule(s) à moteur, remorques, semi-remorques
 - avec mention des deux ports ou gares (avant début du transport)
 - avec cachet des autorités portuaires ou ferroviaires après accomplissement du trajet maritime, fluvial ou ferroviaire

(*) Etant donné qu'il n'y aura pas de lettre de voiture CMR pour l'ensemble du trajet lorsque le transport combiné est effectué avec une remorque ou semi-remorque par un transporteur pour son propre compte – qui, pour la traction sur route, fait appel au transport pour tiers – les conditions visées sous 6 ne s'appliqueront pas dans ce cas. Un autre document doit alors pouvoir être présenté, qui atteste du trajet maritime, fluvial ou ferroviaire.

6.3.2.4. LA LETTRE DE VOITURE

Le chargeur doit s'assurer, avant l'exécution du transport, que la lettre de voiture a bien été établie.

Qu'entend-on par "chargeur"?

"Chargeur" : toute personne physique ou morale qui met matériellement les choses à transporter à la disposition du transporteur.

Comment le chargeur peut-il s'assurer que le transporteur a bien établi une lettre de voiture?

Avant l'exécution du transport, il convient de demander à ce transporteur de produire la lettre de voiture, établie pour ce transport.

Comment vérifier la légalité de la lettre de voiture produite?

- **Il s'agit d'un transporteur belge** (ou, dans le cas du cabotage, d'un transporteur étranger effectuant transport intérieur en Belgique,):

le chargeur peut vérifier la légalité de la lettre de voiture produite en la comparant avec les modèles de lettres de voiture.

➤ **Il s'agit d'un transporteur étranger** (qui effectue du transport international):

le chargeur peut s'assurer de la légalité de la lettre de voiture produite en s'assurant que celle-ci reprend au moins les mentions requises par la Convention CMR.

Projet-pilote de lettre de voiture électronique (e-CMR)

Ce projet-pilote vaut uniquement pour le transport national en Belgique et à l'aide un logiciel d'un fournisseur de logiciel agréé par le SPF (AR du 10 avril 2016). Dans les limites de ce projet-pilote, la lettre de voiture électronique constitue une alternative à part entière à la lettre de voiture en format papier.

6.3.2.5. INFRACTIONS EN MATIERE DE CHARGEMENT, VITESSE, TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS

Le donneur d'ordre, le chargeur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sont punissables s'il est prouvé qu'ils ont donné des instructions ou posé des actes ayant entraîné:

- le dépassement des masses et dimensions maximales autorisées des véhicules;
- le non-respect des prescriptions relatives à la sécurité du chargement des véhicules;
- le non-respect des prescriptions relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules;
- le dépassement de la vitesse maximale autorisée des véhicules;
- le non-respect des règles sur le cabotage routier.

6.3.2.6. LE PRIX DE TRANSPORT

Le transporteur, le donneur d'ordre ou le commissionnaire de transport sont punissables s'il est prouvé qu'ils ont offert, exécuté ou fait exécuter un transport à un prix abusivement bas.

Qu'entend-on par "prix abusivement bas"?

Il s'agit d'un prix insuffisant pour couvrir à la fois:

- les postes inéluctables du prix de revient du véhicule, notamment l'amortissement ou la location du véhicule, les pneus, le carburant et l'entretien;
- les coûts découlant des obligations légales ou réglementaires, notamment en matières sociale, fiscale et de sécurité;
- les coûts découlant de l'administration et de la direction de l'entreprise.

PARTIE IV: FAQ SECTEUR DU TRANSPORT

7. FAQ

7.1. ABSENCE AUTORISEE

En cas de contrôle par les services d'inspection, on vous demandera peut-être des justifications si vous enregistrez régulièrement une absence autorisée dans les documents sociaux.

L'inspection n'accepte "l'absence autorisée" qu'aux conditions suivantes:

- On doit pouvoir établir que cela a été demandé par le travailleur.
- L'accord des parties pour un tel jour d'absence devra ressortir d'un écrit mentionnant le motif de l'absence.
- Ces jours-là, des prestations de travail normales devaient avoir été convenues
- S'il s'agit d'un travailleur à temps partiel, l'employeur doit effectivement utiliser le "document de dérogation" (article 160 de la loi-programme) pour la prestation de ces heures en moins.

En outre, la dérogation doit "à chaque fois" être signée par le travailleur.

7.2. INTERDICTION DE PRENDRE LE TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRE NORMAL A BORD DU VEHICULE

7.2.1. Abréviations:

- RH : repos hebdomadaire
- RHN : repos hebdomadaire normal (...>45h)
- RHR : repos hebdomadaire réduit (24h<...<45h)

7.2.2. Principe:

Le repos journalier (RHR) et le repos hebdomadaire réduit peuvent être pris à bord du véhicule, si les conditions cumulatives suivantes sont remplies:

- le conducteur préfère qu'il en soit ainsi
- il y a un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur
- le véhicule est à l'arrêt

Le repos hebdomadaire normal (RHN) ne peut toutefois pas être pris à bord du véhicule.

L'art. 8.6 du Règlement (CE) n° 561/2006 prévoit qu'il ne peut y avoir deux RHR successifs. Un RHR doit toujours être suivi d'un RHN.

Conséquence:

Si, au moment où le conducteur prend un temps de repos à bord du véhicule, il ressort de la lecture des données du tachygraphe que le repos hebdomadaire précédent était réduit, le chauffeur est en infraction. Il devait en effet prendre un repos hebdomadaire normal mais il se trouve à bord du véhicule.

Le simple fait de prendre un RHR dans le véhicule, alors que c'est interdit, constitue une infraction. A cet égard, le fait de savoir si le chauffeur avait l'intention de prendre 24 ou 45 heures de repos a peu d'importance.

L'infraction peut uniquement être constatée 'en flagrant délit'. Les contrôleurs ne peuvent pas demander "a posteriori" au chauffeur de prouver qu'il n'a pas pris son temps de repos hebdomadaire à bord du véhicule (attestations, factures d'hôtel, par exemple), ...

La notion "à bord du véhicule": doit toujours être comprise au sens strict du terme. Dans la pratique, le conducteur se trouvera vraisemblablement dans la partie du véhicule qui est équipée de matériel de couchage. Si le conducteur n'est pas physiquement présent dans le véhicule, il n'y a pas d'infraction.

C) Tâches et compétences du SPF Mobilité et Transport en matière de transport de marchandises par route

1. Temps de conduite et de repos et tachygraphe

Le Règlement (CE) n° 561/2006 porte sur les temps de conduite et de repos et s'applique au transport routier de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes (tant au transport pour compte propre qu'au transport pour compte de tiers et tant aux salariés qu'aux indépendants). Le Règlement (UE) n° 165/2014 concerne les tachygraphes et a le même champ d'application. L'annexe 1B du Règlement précédent (CEE) n° 3821/85 continue d'exister pour tous les tachygraphes sauf les tachygraphes « intelligents » futurs.

L'accord européen A.E.T.R. porte sur les temps de conduite et de repos et le tachygraphe et s'applique au transport entre la Communauté européenne et les pays tiers.

2. Transport pour compte propre versus transport pour tiers:

Il faut examiner si un transport doit être qualifié de transport pour compte propre ou transport pour compte de tiers. Dans ce dernier cas, il convient de vérifier si le transporteur dispose des autorisations nécessaires pour effectuer du transport de marchandises, tant au niveau national, que communautaire ou international.

Dans le cas du transport pour tiers, les marchandises doivent être accompagnées d'une lettre de voiture CMR (ou d'un autre modèle autorisé de lettre de voiture). Dans le cas du transport pour compte propre, les marchandises doivent être accompagnées d'une preuve l'attestant (par exemple un titre de propriété des marchandises).

3. Immatriculation des véhicules et remorques:

Principe:

Un véhicule ne peut être mis en circulation que s'il est immatriculé et s'il porte la plaque d'immatriculation accordée lors de l'immatriculation. Certains véhicules et remorques sont dispensés d'immatriculation.

Sous certaines conditions, les constructeurs de véhicules et remorques, carrossiers et détaillants peuvent obtenir une plaque marchand ou d'essai.

4. Permis de conduire:

Principe:

Nul ne peut conduire, sur la voie publique, un véhicule à moteur s'il n'est titulaire et porteur d'un permis de conduire régulièrement délivré en Belgique, ou d'un permis de conduire étranger, soit national soit international, dans les conditions fixées par les dispositions applicables en matière de circulation routière internationale.

Le permis de conduire doit être valable pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule.

5. Commissionnaire de transport:

La loi stipule que:

- le commissionnaire de transport est toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers;
- le courtier de transport est toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, met en rapport deux ou plusieurs personnes en vue de la conclusion entre elles d'un contrat de transport de marchandises, et qui n'intervient éventuellement dans la conclusion de ce contrat qu'en qualité de représentant de ses mandants.

6. Assurances:

Principe:

A l'égard de l'absence d'assurance d'un véhicule motorisé ou d'une remorque conformément à la loi du 21 novembre 1989, le SPF Mobilité et Transport dispose d'un droit de contrôle afin de vérifier la validité de l'assurance et, à défaut, de procéder à une saisie temporaire du véhicule (pas du chargement) jusqu'à ce qu'une assurance valable pour 3 mois ait été conclue pour le véhicule en question.
