

FIN DE LA PÉRIODE TRANSITOIRE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ SOCIALE ET TAXE CO₂ : N'EN RAJOUTEZ PLUS, LA COUPE EST PLEINE !



Marianne Welter

TEXTE: MARIANNE WELTER,
ARTHUR WELTER TRANSPORTS

Selon la réglementation européenne, un salarié qui exerce une partie substantielle de son activité, à savoir minimum 25%, dans son Etat membre de résidence sera soumis à la législation de son Etat membre de résidence et devra y être affilié pour l'entièreté de son activité.

Cette réglementation qui est connue sous le règlement (CE) 883/2004 pose désormais des difficultés au secteur du transport routier de marchandises luxembourgeoises, dans lequel la majorité des 7.200 chauffeurs routiers proviennent de la France, Belgique, et de l'Allemagne et pour lesquelles l'exercice d'une partie substantielle du temps de travail dans le pays de résidence est inévitable. Le régime luxembourgeois de sécurité sociale étant plus favorable que celui des états membres limitrophes, la réglementation 883/2004 causera une perte d'attractivité pour recruter des chauffeurs

de nos pays limitrophes.

Jusqu'alors peu appliquée, cette réglementation pourrait se voir mise en œuvre de manière plus systématique par les Etats frontaliers du Luxembourg.

UNE RÉGLEMENTATION INAPPROPRIÉE POUR LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LUXEMBOURGEOIS

La réglementation ne tient pas compte de la taille du pays. Un chauffeur non-résident qui roule à l'échelle internationale se trouve vite au-delà des frontières luxembourgeoises.

De plus, la réglementation aura comme conséquence qu'un contrat de travail au Luxembourg deviendra moins attractif. Le barème des salaires et les textes de la convention collective de travail continueront à s'appliquer pour un chauffeur affilié à la sécurité sociale à l'étranger.

IMPACT DE LA FIN DE LA PÉRIODE TRANSITOIRE

A cela s'ajoute que des chauffeurs résidents au Luxembourg sont quasiment introuvables. La réglementation pourrait renforcer des phénomènes d'hébergement de chauffeurs et le recrutement devra désormais davantage passer par les pays de l'Europe de l'Est-ce qui est contraire à l'objectif de la réglementation qui vise à combattre le dumping social dans le secteur transport.

Nous constatons entre autres un recul du nombre de candidatures de chauffeurs routiers, des démissions de chauffeurs, des répartissements de véhicules immatriculés au Luxembourg à l'étranger.

REVENDEICATION DE NOTRE SECTEUR

La crise sanitaire que nous avons subi cette année nous a démontré que le Luxembourg dépend fortement du bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, dont l'engagement des conducteurs frontaliers et un élément-clé. Grâce à leur dévouement, le Luxembourg a su répondre aux

besoins les plus vitaux lors de cette crise sanitaire. Arrêtons donc cette hypocrisie d'appeler ces gens les « héros de la route » alors qu'en réalité ils se voient discriminés par des réglementations injustes !

Les transporteurs routiers revendiquent donc de la part du Gouvernement luxembourgeois la négociation d'accords bilatéraux avec nos pays voisins pour déroger au principe des 25%. De telles dérogations existent pour le personnel ferroviaire, fluvial et aérien et nous ne voyons aucune raison de discriminer les chauffeurs routiers.

MESURE DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE COÛTEUSE ET INCONSIDÉRÉE POUR LE TRANSPORT ROUTIER

A cela s'annonce une autre nouvelle inquiétante pour les entreprises de transport.

La taxe CO₂ qui est supposée ne pas avoir pour but de générer des recettes étatiques, mais de soutenir des projets de transition écologique, ne prévoit aucune mesure de compensation ou projet de transition écologique pour le transport routier de marchandises. Cette taxe se chiffre à 5 cents par litre de gasoil acheté en 2021 et atteindra 9 cents par litre à l'horizon 2023 ! Notre secteur est le plus grand « donateur » de cette taxe CO₂ et ne dispose aujourd'hui d'aucune alternative au gasoil pour transporter des marchandises. Aucune.

L'Allemagne introduit également une taxe CO₂ et a entre autres annoncé vouloir soutenir les entreprises de transport avec des primes pour le remplacement d'un vieil utilitaire lors de l'achat d'un camion de la norme Euro6, qui est la plus écologique sur le marché et prévoit des stations à hydrogène afin de réussir la transition vers des motorisations alternatives.

En ce sens, la taxe CO₂ se révèle être une tromperie pour les entreprises de transport et l'année 2021 ne s'annonce pas plus prometteuse que l'année de la pandémie !