

Sylvie Avignon

Aix-Marseille Université, France

LA COMPLEXITÉ DES RÈGLES DE DROIT APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN EUROPE INDUIT- -ELLE UNE MAUVAISE INFORMATION DES ENTREPRISES DU SECTEUR?

Introduction

L'Union Européenne (UE) est souvent présentée comme un grand marché, une opportunité pour les entreprises qui profitent d'une unification économique dans un espace géographique élargi. Un marché, aujourd'hui composé de 27 Etats membres, représentant une population de plus de 500 millions de personnes.

Le droit communautaire organise, tant dans les traités que dans le droit dérivé, depuis 1957 ce marché commun. Juridiquement, l'un des principaux problèmes posés par les systèmes de droit régionaux est la coexistence de règles nationales et de règles régionales parfois en opposition.

Même si les règles de primauté et d'effet direct limitent l'impact de ces contradictions, il n'en demeure pas moins que la superposition des normes juridiques n'a pas disparu et les contradictions qui en résultent non plus.

La Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) effectue sur ce point un travail d'équilibre notamment avec la notion de "règle de raison" dès 1979 avec l'arrêt *Cassis de Dijon*¹. La Cour accepte des obstacles à l'importation des marchandises d'autres Etats membres résultant de disparités de législations nationales quand elles sont nécessaires pour satisfaire des exigences impératives.

Toutefois, une autre question majeure réside dans l'existence des règles spécifiques à chaque Etat, principalement en droit social (régime juridique du contrat

¹ CJUE, 20 février 1979, *Rewe c. Bundesmonopolamt für Branntwein*, affaire 120/78, Rec. 649, point 8.

de travail, force des syndicats, règles relatives au licenciement...) et la libération du marché des services donne un éclairage nouveau sur ces divergences. Comment poser la limite entre les pratiques loyales et celles qui vont s'apparenter à du dumping social?

La directive "services" a eu un parcours houleux² et chacun se souvient du plombier polonais!

Dés lors, apparaît clairement l'importance pour les entreprises de connaître les règles juridiques applicables. Elles pourront alors utiliser ces informations pour exercer leurs activités. Or la complexité des règles juridiques induit des freins à leur force. Il faut d'abord avoir connaissance de la règle pour ensuite l'appliquer, la contourner ou la violer.

En France, des lois de simplification du droit ont été votées à plusieurs reprises dans le but d'améliorer la qualité du droit. La doctrine n'a pas manqué d'y voir une illusion dangereuse ou encore le *credo des crédules*³.

Mme Amicie Maucour-Isabelle (2005) souligne que *le droit est (...) intrinsèquement complexe. Sa finalité consiste à répondre aux attentes sociales nouvelles et il doit sans cesse s'adapter à l'évolution de la société en trouvant des réponses nouvelles et appropriées à ces transformations.*

La Commission Européenne a rendu pas moins de douze rapports sur la simplification du droit communautaire. On peut donc poser en prémisse le fait que la complexité des règles juridiques nuit à leur connaissance par les entreprises.

Le secteur du TRM est un secteur particulièrement sujet à réglementation, et ce malgré la libéralisation du marché. Les pouvoirs publics n'imposent plus la tarification routière ni même un quota de véhicules autorisés à rouler, mais pléthore de règles concerne l'activité, tant en France qu'au niveau de l'UE. La politique des transports fait partie des politiques communes depuis le Traité de Rome. Elle est le soutien indispensable à la libre circulation des personnes et des marchandises. Pourtant elle progresse lentement et c'est le Traité de Maastricht qui est à l'origine d'une véritable libéralisation des transports.

En France, il existe de nombreuses lois: la célèbre LOTI, maintes fois toiletée, la loi du 1 fév. 1995 dite de modernisation, loi Gayssot du 6 févr. 1998 pour l'action directe, loi du 8 déc. 2009 concerne notamment le cabotage...une multitude de décrets, arrêtés auxquels bien sûr s'ajoutent les règlements et directives communautaires et le droit primaire (titre VI du Traité sur le fonctionnement de l'UE) est consacré aux transports.

² A.L. Sibony: *Liberté d'établissement et libre prestation de services*. "Revue Trimestrielle de droit européen" 2009, p. 511.

³ P.Y. Monjal: *Simplifiez, simplifiez, il en restera toujours quelque chose...* "Revue du droit de l'Union européenne" 2003, n° 2, p. 343.

Cet enchevêtrement juridique dans le secteur des transports est tel qu'il est dénoncé par les juristes spécialisés dans la matière et que l'on a récemment tenté une codification.

Il n'en reste pas moins une situation complexe difficilement gérable par des entreprises dont le quotidien est davantage occupé par la rentabilité de l'exploitation que par les subtilités afférentes au maillage juridique.

Ainsi il est légitime de s'interroger sur l'existence de la complexité informationnelle du droit applicable au TRM et ensuite de voir, à travers des exemples de jurisprudence tant nationale qu'européenne, comment les entreprises du secteur se positionnent par rapport à ces normes.

1. La complexité informationnelle des règles juridiques en matière de TRM en UE

Les règles spécifiques au transport sont intrinsèquement liées à celles relatives au droit social et au droit de la concurrence: en particulier celles relatives au cabotage, à la location transfrontalière et au détachement des chauffeurs. La liberté de circuler se heurte aux droits sociaux des salariés et peut être à l'origine de pratiques de dumping social.

1.1. La liberté de circulation versus les droits sociaux des salariés

C'est un règlement européen n°881/92 du 26 mars 1992 qui a libéralisé en Europe le transport routier international de marchandises, il a fait l'objet par la suite de plusieurs modifications notamment avec le règlement CEE n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre et par le règlement 1072/2009 du Parlement et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché transport international de marchandises par route.

Le règlement de 1993 définit le cabotage comme un transport public routier de marchandises, effectué par une entreprise d'un Etat membre à titre temporaire, dans un autre Etat membre sans y disposer d'un siège ou d'un établissement.

C'est la définition du caractère temporaire qui enferme toute la complexité des textes. Pendant seize ans, les entreprises de transport ont profité du flou du

concept “d’activité temporaire”. Elles ont pu jouer des conditions plus avantageuses offertes dans d’autres Etats, en particulier des coûts sociaux, en toute impunité.

Le règlement de 2009 a mis fin à cette situation. En vertu de ce texte, le transporteur doit utiliser le même véhicule jusqu’à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d’un autre Etat membre ou d’un pays tiers à destination de l’Etat membre d’accueil, le tout dans un délai de sept jours.

En France, un décret du 21 avril 2010⁴, précise notamment quelles sont les modalités de contrôle et les infractions à relever à savoir: les délits de cabotage illégal, cabotage irrégulier et les contraventions liées aux documents de transport.

Dans ce texte, le législateur conscient des dérives possibles met en place un système afin d’éviter qu’il ne constitue un moyen légal de contourner les réglementations sociales trop contraignantes.

La location d’un véhicule avec conducteur est une autre pratique qui consiste pour un loueur à mettre à disposition le chauffeur et le tracteur, ce type de location n’existe qu’en France et un arrêté du 5 mai 2003 a libéralisé la location transfrontalière avec ou sans chauffeur et ce sans limite dans le temps.

Les conducteurs salariés du locataire non établi en France sont placés sous le régime social du détachement. Ils bénéficient donc des dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche établies en France, en matière de sécurité sociale, de régimes complémentaires interprofessionnels ou professionnels, de rémunération, de durée du travail et de condition de travail.

Les fraudes transnationales trop nombreuses et la difficulté pour les services de contrôle d’effectuer des verbalisations, en raison du caractère temporaire des prestations, ont conduit le gouvernement français, dans un décret du 9 mai 2007 relatif à l’exercice de la profession de commissionnaire de transport, à interdire la location de véhicule avec chauffeur par une entreprise établie dans un autre Etat de l’Espace Economique Européen.

La volonté de la France est de protéger les entreprises nationales des distorsions en matière sociale. Peut-on considérer ce choix comme conforme au droit communautaire, rien n’est moins sûr. Si la volonté de protéger les entreprises françaises de transport est évidente, il n’est pas certain que la Cour de justice verrait dans le droit français une justification ressortant de l’intérêt général. La difficulté de l’intégration du droit de la concurrence et du droit des pratiques commerciales

⁴ Portant application de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l’organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

déloyales est une question substantielle⁵. Elle représente sans nul doute un frein important à la bonne information des entreprises.

Pourtant ces dernières vont être tentées de se livrer à du *law shopping* en pratiquant notamment du dumping social.

1.2. Les limites de la liberté de circuler: le dumping social

Défini par le rapport de la délégation de l'Assemblée Nationale sur le dumping social en 2000 comme *toute pratique consistant pour un Etat ou une entreprise, à violer à contourner ou à dégrader, de façon plus ou moins délibérée, le droit en vigueur –qu'il soit national, communautaire ou international– afin d'en tirer un avantage économique, notamment en terme de compétitivité.*

L'affaire Flamanville met en lumière que certains groupes s'organisent pour tirer le meilleur parti des législations fiscales et sociales des Etats membres. Les salariés sont recrutés en Pologne, ils ont un contrat de travail avec une entreprise de travail temporaire située à Chypre et ils exécutent la prestation à Flamanville, en France au titre du détachement, sur le chantier de construction de l'ERP exploité par Bouygues.

Trois décès sur le chantier amènent la CGT à saisir le Parquet de Cherbourg, et 47 salariés polonais ont introduit une action devant le Conseil de Prud'hommes pour faire reconnaître que la directive européenne sur le détachement n'est pas respectée.

Bouygues de son côté rompt le contrat avec la société chypriote pour que cessent les pratiques en cause.

Ces montages correspondent à la définition du dumping. Le problème majeur est que le dumping n'est pas en lui-même assorti de sanction. Il doit correspondre à une autre infraction prévue par le droit national pour être susceptible de sanction.

En effet, le pouvoir d'infliger des sanctions pénales a traditionnellement été considéré comme intimement lié à la souveraineté relevant des Etats et des formes intergouvernementales de coopération plutôt que de la Communauté.

En France, le code du travail prévoit dans son livre II, plusieurs infractions pouvant être caractérisées par des pratiques de dumping social: travail dissimulé, prêt de main d'œuvre illicite, marchandage, emploi irrégulier de travailleurs

⁵ J. Stuck: *Reflexion sur une meilleure intégration du droit de la concurrence et du droit de la concurrence déloyale*. "Revue Internationale de Droit Economique" 2011, n° 4, pp. 455-479.

étrangers et trafic de main d'œuvre étrangère. Ce sont des délits sanctionnés par des peines d'emprisonnement et des amendes pouvant s'élever à 100 000 €.

On voit que le détachement est trop souvent utilisé au détriment des droits sociaux des travailleurs et que l'éclatement des règles juridiques rend difficile la réelle protection des salariés⁶. L'enchevêtrement des textes rend l'information difficile, pourtant les entreprises vont devoir "s'approprier" le droit applicable mais sous le contrôle des juges.

2. L' "appropriation" de la complexité des règles juridiques par les entreprises et les juges

Si comme démontré plus haut le droit est complexe, la connaissance des niveaux des salaires et de celui des charges sociales dans les pays membres de l'UE est aisée. Ainsi va naître une force puissante: celle de l'attractivité économique.

Le rapport Dobias⁷ a mis en évidence les écarts considérables qui existent entre les réglementations sur les temps de travail en France et dans les autres pays européens, s'y ajoute un écart de salaires important: 2349 € en France contre 550 € en Pologne pour un chauffeur routier⁸.

L'ouverture à la concurrence dans l'UE entraîne des difficultés croissantes quant à la conciliation de libertés souvent contradictoires et la doctrine souligne le fait que les solutions retenues par le droit sont complexes, voire obscures et *ressemblent à des numéros d'équilibristes*⁹.

Les entreprises du secteur du TRM doivent donc s'accommoder de ce contexte. Elles vont pouvoir tenter de tirer parti de l'éclatement des règles juridiques ainsi que de l'insuffisance des contrôles, ce qui rend la probabilité du prononcé d'une sanction assez faible.

C'est avec des exemples de jurisprudence que l'appropriation du droit par les entreprises peut être mise en lumière. Une appropriation qui est liée à l'optimisation économique de l'activité et qui tend à violer tant les pratiques loyales de concurrence que les droits sociaux des chauffeurs.

⁶ F. Muller: *L'affaire Flamanville: détachement ou fraude sociale?* "Droit social" 2012, p. 67.

⁷ G. Dobias: *Pour une régulation durable du transport routier de marchandises "les relations et les évolutions sociales"* Centre d'Analyse Stratégique 2008.

⁸ A. Giret: *La compétitivité du pavillon routier français en Europe*. congrès FNTR 2011.

⁹ J.Y. Kerbourc'h: *Dumping social: contradictions européennes in Métis correspondances européennes du travail*, 21 octobre 2008.

2.1. La jurisprudence française

Dans une première affaire¹⁰, une société d'origine française Salt existe depuis 1985, en 2000 son dirigeant M. X... crée une société espagnole Seft, filiale à 100% de la première. La Seft est une entité vide, avec seulement une réalité administrative, créée dans le seul but de bénéficier de conditions fiscales plus avantageuses et de pratiquer des prix plus concurrentiels, tout en se trouvant entièrement gérée depuis et donc par la société Salt.

Les fiches de salaire, contrats de travail, ordres de virement des chauffeurs de la Seft étaient établis et signés au siège de la Seft mais les planning étaient fait par la Salt, les perquisitions chez Salt ont mis en évidence l'existence de fichiers communs pour la gestion des personnels et du matériel des deux sociétés.

Les juges considèrent qu'il s'agit d'une délocalisation fictive caractérisant à la fois le travail dissimulé par dissimulation d'emploi et le prêt illégal de main d'œuvre.

Les dirigeants, M. X... et Mme Y... sont condamnés, le premier à huit mois d'emprisonnement et 30 000 € d'amende et la seconde à un an d'emprisonnement avec sursis et 15 000€ d'amende et pour chacun d'eux est prononcée une interdiction de gérer de 5 ans.

Dans la deuxième affaire¹¹, le directeur de la société française Y. Transport a, au cours des années 2008 et 2009, chargé la société de droit luxembourgeois Locatrans de l'exécution sur le territoire national, d'opérations de transport intérieurs quasi quotidiennes. De janvier 2008 à juillet 2009, 27 138 opérations de transport intérieur sur le territoire français ont été effectuées par Locatrans au titre du cabotage. Ces deux sociétés sont des filiales de la SARL Habit, M. X... est le gérant de cette dernière, et il est principalement en charge dans la société Y. Transport, des relations de sous-traitance avec Locatrans, enfin son épouse est gérante de Locatrans.

Pour les juges, l'auteur de l'infraction d'exercice irrégulier de l'activité de transporteur public routier de marchandises est la société Locatrans qui n'est inscrite en France, ni au registre des transporteurs publics routiers ni au registre du commerce et des sociétés ni au répertoire des métiers; ils relèvent que M. X... a eu connaissance du fait que la société Locatrans exerçait son activité de façon habituelle, continue et régulière sans se soumettre aux obligations imposées par la législation française. Les juges considèrent qu'il s'est rendu complice de cette infraction en confiant l'exécution des transports en cause à cette société et en dirigeant l'activité de ses chauffeurs.

¹⁰ Cour de cass., Crim., 10 mai 2011, pourvoi n°10-87475.

¹¹ Cour de Cass., Crim., 30 oct. 2012, pourvoi n°: 12-80194.

Il est condamné à 8 000 € d'amende pour complicité d'exercice de l'activité de transporteur public routier de marchandises sans inscription au registre.

Que ce soit au titre de la liberté d'établissement ou de celle de la libre prestation de service et du cabotage routier, les pratiques mises en exergue dans ces exemples cherchent à tirer profit des écarts existants entre les Etats et du manque d'harmonisation au niveau de l'Union.

Il ressort de ce qui précède que l'objectif poursuivi par les entreprises de transport est avant tout d'être, si ce n'est de rester compétitives. Or, la crise économique d'une part et la complexité des règles juridiques d'autre part font que les victimes de cette situation sont les salariés. Ceux qui ne travaillent pas dans les pays riches, soit une discrimination à rebours et ceux qui travaillent à bas coûts et avec des droits sociaux bradés. La Cour de justice de l'UE effectue sur ce point un travail intéressant.

2.2. La jurisprudence communautaire

La Cour de Justice de l'UE affirme depuis longtemps¹² que la protection des travailleurs peut constituer une raison impérieuse d'intérêt général propre à justifier des restrictions à la liberté de prestations de services.

Dans l'arrêt *Wolf et Müller* elle admet que *l'objectif qui consiste à prévenir une concurrence déloyale de la part d'entreprises rémunérant leurs travailleurs à un niveau inférieur à celui correspondant au salaire minimal (de l'Etat d'accueil) peut être pris en considération en tant qu'exigence impérative susceptible de justifier une restriction à la libre prestation de services*¹³.

Deux affaires jugées par la CJUE illustrent à la fois les pratiques des entreprises et les réponses données par le juge communautaire. Les arrêts *Vicking Line* et *Laval*, rendus les 11 et 18 décembre 2007 apportent des enseignements précieux liés à une situation de détachement des travailleurs dans un Etat membre de l'Union et à un cas de délocalisation d'une entreprise européenne.

Dans l'arrêt *Laval* (aff. C-341/05) des ouvriers lettons sont détachés sur un chantier en Suède. Un syndicat local du secteur de la construction déclenche une grève face au refus de l'employeur d'adhérer à une convention collective locale aux fins de fixer le salaire des ouvriers. L'employeur doit renoncer à l'exécution du chantier. Il intente alors une action en justice devant un tribunal suédois, tendant à obtenir réparation du préjudice causé.

¹² arrêt *Seco*, Desquenne et Giral, CJCE 3 févr. 1982, Rec. 196.

¹³ CJCE 12 oct. 2004, aff. C60/03, Rec. I-9553.

Dans l'arrêt *Viking Line* (aff. C-438/05) un armateur finlandais, propriétaire d'un navire assurant une liaison entre la Finlande et l'Estonie, a le projet de transférer le pavillon du navire par une inscription au registre estonien, espérant obtenir un coût d'exploitation moindre du fait de la baisse consécutive du personnel de bord. Le syndicat des marins finlandais déclenche une grève en vue d'obtenir que, malgré le changement de pavillon, les marins restent soumis au droit finlandais. Cette action est pilotée par la fédération Internationale des ouvriers du transport dont le siège est à Londres et l'armateur intente une action contre cette fédération devant la *High Court of Justice* afin que celle-ci ordonne l'interdiction d'entraver les droits que l'armateur tient du droit communautaire.

Ces litiges reposent sur une contestation relative au choix du droit applicable à la détermination du salaire minimal dans une hypothèse de mobilité transfrontalière du travailleur. Ils sont soumis à la CJUE dans le cadre d'un recours préjudiciel.

La Cour va se livrer à un examen du régime général des libertés de circulation et va se livrer à un contrôle de proportionnalité.

Le raisonnement part de la règle en vertu de laquelle l'application d'une règle de droit national, constitutive d'une entrave est normalement interdite, sauf si elle est justifiée de manière objective et que de plus, le contenu de la règle est proportionné à la justification invoquée. Autrement dit, elle devait vérifier la compatibilité avec le droit primaire, de l'action collective visant à assurer l'application des règles protectrices du salaire de l'Etat membre d'accueil dans l'affaire *Laval* et de l'Etat d'origine dans l'affaire *Viking*. L'invocation du droit à l'action collective relève de l'objectif de protection des travailleurs en tant qu'objectif d'intérêt général.

Pour le contrôle de proportionnalité, dans l'arrêt *Laval*, la Cour observe à propos du détachement que l'employeur est tenu d'observer *un noyau dur de règles impératives de protection minimale* de l'Etat d'accueil, de sorte que l'obligation imposée par le syndicat d'adhérer aux dispositions spécifiques d'une convention collective locale est disproportionnée.

Dans l'arrêt *Viking*, la Cour amène le juge national à vérifier si la grève visant à protéger le travailleur, réalise bien ce but. Pour la Cour, l'entrave nie le droit d'établissement établi par le droit primaire. Il s'agissait de conclure une convention collective dont le contenu était de nature à dissuader l'employeur de faire usage de la liberté d'établissement. Les juges nationaux devront donc vérifier si l'emploi des marins était sérieusement menacé et si l'action des syndicats n'a pas été au delà de ce qui était nécessaire... Cette appréciation ne relève pas de la compétence de la Cour, seulement à même d'interpréter les règles d'origine communautaire.

Ces arrêts ont été vivement critiqués, un auteur s'élève contre une Europe sociale subordonnée à l'Europe économique¹⁴, les syndicats dénoncent une façon de couvrir les baisses de salaires parce que la Cour semble placer plus haut la liberté de marché que les droits sociaux¹⁵ on y voit aussi une limite pour les capacités d'action des syndicats contre le dumping social¹⁶.

Ces critiques sont à tout le moins la preuve de la complexification du droit liée à la mondialisation des échanges. Un autre élément ajoute à la sensation de complexité c'est que la CJUE ne peut pas dans le cadre des recours préjudiciels se substituer aux juges nationaux, de ce fait ses décisions sont souvent mal interprétées.

Par ailleurs, la jurisprudence peut être ressentie comme "volatile"¹⁷ du fait de sa production continue et de ce fait difficile à suivre.

Le flou dans l'information va favoriser les comportements opportunistes des entreprises qui n'hésiteront pas à se livrer à du *law shopping* en utilisant à leur profit les écarts des différents systèmes juridiques des Etats.

Une législation trop complexe peut aussi entraver le dynamisme des entreprises. En TRM, la réglementation sociale sur les temps de conduite et de repos est particulièrement complexe ce qui entraîne la commission par les entreprises de nombreuses infractions parce que les textes sont en pratique quelquefois impossibles à respecter.

Le rôle du droit est de réussir à encadrer l'attractivité économique tout en protégeant les salariés. On sait que si l'attractivité économique est juridiquement instrumentalisée, les acteurs économiques vont se tourner vers cette force doublement efficace. Le doyen Ripert a mis dès 1955 en évidence le fait que l'attraction économique agit sur le droit en vue de l'élaboration de la norme mais c'est à condition que certaines parties prenantes comme les salariés et les syndicats n'en soient pas les otages.

Loin d'induire une mauvaise information des entreprises du secteur du TRM, la complexité du droit entraîne plutôt soit des comportements opportunistes soit des entraves à l'activité.

¹⁴ A. Goyet: *Viking et Laval, liberté de circulation versus droits sociaux*. 2011, <http://www.nouvelle-europe.eu>.

¹⁵ CES: *Confédération Européenne des Syndicats*. Viking et Laval: exposé des motifs, 4 mars 2008.

¹⁶ S. Lalanne: *Détachement de travailleurs, élargissement de l'Union européenne et mondialisation des services*. "Revue Internationale du Travail" 2011, Vol. 150, n° 3-4.

¹⁷ H. Haenel: *La complexité du système judiciaire et des règles du droit des affaires en France ne constitue-t-elle pas un handicap pour les entreprises à l'heure de la mondialisation?* "Petites affiches" 2000, n° 139, p. 12.

Bibliographie

- Amicie Maucour I.: *La simplification du droit: des réformes sans définition matérielle*. AJDA 2005.
- Bernadet M.: *La compétitivité du pavillon français du transport routier de marchandises*. Transidit, 2004, n°40.
- CES: *Confédération Européenne des Syndicats*. Viking et Laval: exposé des motifs, 4 mars 2008.
- Dobias G.: *Pour une régulation durable du transport routier de marchandises "les relations et les évolutions sociales"* Centre d'Analyse Stratégique 2008.
- Giret A.: *La compétitivité du pavillon routier français en Europe*. Congrès FNTR 2011.
- Goyet A.: *Viking et Laval, liberté de circulation versus droits sociaux*. 2011, <http://www.nouvelle-europe.eu>.
- Haenel H.: *La complexité du système judiciaire et des règles du droit des affaires en France ne constitue-t-elle pas un handicap pour les entreprises à l'heure de la mondialisation?* "Petites affiches" 2000, n° 139.
- Kerbourc'h J.Y.: *Dumping social: contradictions européennes in Métis correspondances européennes du travail*, 21 octobre 2008.
- Lalanne S.: *Détachement de travailleurs, élargissement de l'Union européenne et mondialisation des services*. "Revue Internationale du Travail" 2011, Vol. 150, n° 3-4.
- Monjal P.Y.: *Simplifiez, simplifiez, il en restera toujours quelque chose...* "Revue du droit de l'Union européenne" 2003, n° 2.
- Muller F.: *L'affaire Flamanville: détachement ou fraude sociale?* "Droit social" 2012, p. 67.
- Rippert G.: *Les forces créatrices du droit*, LGDJ 1955.
- Sibony A.L.: *Liberté d'établissement et libre prestation de services*. "Revue Trimestrielle de droit européen" 2009.
- Stuck J.: *Reflexion sur une meilleure intégration du droit de la concurrence et du droit de la concurrence déloyale*. "Revue Internationale de Droit Economique" 2011, n° 4.

LA COMPLEXITÉ DES RÈGLES DE DROIT APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN EUROPE INDUIT-ELLE UNE MAUVAISE INFORMATION DES ENTREPRISES DU SECTEUR?

Résumé

L'harmonisation des règles juridiques est aujourd'hui insuffisante et des distorsions existent entre les législations nationales sans que le droit de l'Union européenne n'arrive à instaurer des règles suffisamment efficaces pour éviter les actes de concurrence déloyale. La question abordée dans ce travail est de savoir si la complexité des règles de droit applicables au transport routier de marchandises en Europe n'est pas à l'origine d'une mauvaise information des entreprises du secteur?

Mots-clés: Union Européenne, règles juridiques, transport de marchandises par route