








# Procédure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p> <p>2017/0121(COD)</p>	Procédure terminée
<p>Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier</p> <p>Voir aussi Directive 96/71/EC <a href="#">1991/0346(COD)</a> Modification Directive 2006/22/EC <a href="#">2003/0255(COD)</a> Voir aussi Directive 2014/67/EU <a href="#">2012/0061(COD)</a></p> <p>Sujet</p> <p>3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.20.10 Entreprises et personnel de transport 4.15.03 Aménagement du temps de travail, horaires 4.15.04 Main-d'oeuvre, mobilité et conversion professionnelles, conditions de travail</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p><b>TRAN</b> <a href="#">Transports et tourisme</a></p> <p>Commission au fond précédente</p> <p><b>TRAN</b> Transports et tourisme</p> <p>Commission pour avis précédente</p> <p><b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales (Commission associée)</p>	<p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> <a href="#">DELI Andor</a></p> <p> <a href="#">VITANOV Petar</a></p> <p> <a href="#">BILBAO BARANDICA Izaskun</a></p> <p> <a href="#">DELLI Karima</a></p> <p> <a href="#">BORCHIA Paolo</a></p> <p> <a href="#">ZŁOTOWSKI Kosma</a></p> <p> <a href="#">DLABAJOVÁ Martina</a></p>	<p>21/09/2017</p>
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3658</a>	03/12/2018
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3623</a>	07/06/2018
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3581</a>	05/12/2017
	<a href="#">Emploi, politique sociale, santé et consommateurs</a>	<a href="#">3569</a>	23/10/2017
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	<a href="#">Mobilité et transports</a>	BULC Violeta	

Evénements clés			
31/05/2017	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2017)0278</a>	Résumé
15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
05/12/2017	Débat au Conseil	<a href="#">3581</a>	
14/12/2017	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
04/06/2018	Vote en commission, 1ère lecture		
04/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
07/06/2018	Débat au Conseil	<a href="#">3623</a>	
08/06/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A8-0206/2018</a>	Résumé
11/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
14/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles rejetée par la plénière (Article 71); le dossier sera mis à l'ordre du jour de la période de session suivante		
03/07/2018	Débat en plénière		
04/07/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture		
04/07/2018	Dossier renvoyé a la commission compétente		
27/03/2019	Débat en plénière		
04/04/2019	Résultat du vote au parlement		
04/04/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T8-0339/2019</a>	Résumé
24/09/2019	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
09/10/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
20/01/2020	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE646.994 PE646.925	
08/04/2020	Publication de la position du Conseil	<a href="#">05112/1/2020</a>	Résumé
17/04/2020	Annonce en plénière de la saisine de la		

	commission, 2ème lecture		
08/06/2020	Vote en commission, 2ème lecture		
10/06/2020	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A9-0114/2020</a>	Résumé
08/07/2020	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T9-0184/2020</a>	Résumé
15/07/2020	Signature de l'acte final		
15/07/2020	Fin de la procédure au Parlement		
31/07/2020	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2017/0121(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Voir aussi Directive 96/71/EC <a href="#">1991/0346(COD)</a> Modification Directive 2006/22/EC <a href="#">2003/0255(COD)</a> Voir aussi Directive 2014/67/EU <a href="#">2012/0061(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/01264

### Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2017)0278</a>	31/05/2017	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0184	31/05/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0185	31/05/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0186	31/05/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0187	31/05/2017	EC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE615.504</a>	21/12/2017	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES2852/2017</a>	18/01/2018	ESC	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE618.064</a>	23/02/2018	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE618.251</a>	23/02/2018	EP	
Avis de la commission	<b>EMPL</b>	<a href="#">PE615.267</a>	04/05/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A8-0206/2018</a>	08/06/2018	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T8-0339/2019</a>	04/04/2019	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte		SP(2019)443	12/06/2019	EC	

adopté en plénière					
Déclaration du Conseil sur sa position		<a href="#">01985/2020</a>	07/04/2020	CSL	
Position du Conseil		<a href="#">05112/2020</a>	08/04/2020	CSL	
Communication de la Commission sur la position du Conseil		<a href="#">COM(2020)0151</a>	15/04/2020	EC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE650.437</a>	17/04/2020	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE650.724</a>	13/05/2020	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A9-0114/2020</a>	10/06/2020	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T9-0184/2020</a>	08/07/2020	EP	Résumé
Projet d'acte final		<a href="#">00024/2020/LEX</a>	09/07/2020	CSL	

### Informations complémentaires

Document de recherche

[Briefing](#)

### Acte final

[Directive 2020/1057](#)  
[JO L 249 31.07.2020, p. 0049](#)

## Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

**OBJECTIF:** adapter les règles sociales qui s'appliquent au transport routier en vue de garantir un équilibre entre la protection sociale des travailleurs et la liberté des opérateurs de fournir des services transfrontières.

**ACTE PROPOSÉ:** Directive du Parlement européen et du Conseil.

**RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN:** le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

**CONTEXTE:** parmi les principales règles sociales qui s'appliquent au transport routier, figurent:

- les dispositions régissant l'aménagement du temps de travail des conducteurs prévues dans la [directive 2002/15/CE](#);
- les exigences minimales à respecter en matière de contrôle énoncées dans la [directive 2006/22/CE](#);
- les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos conformément au [règlement \(CE\) n° 561/2006](#);
- ainsi que les dispositions concernant le détachement de travailleurs qui figurent dans la [directive 96/71/CE](#) et la [directive d'exécution 2014/67/UE](#).

L'évaluation de l'actuelle législation sociale de l'Union dans le secteur du transport routier a fait apparaître certaines lacunes dans les dispositions en vigueur et des insuffisances dans le contrôle de leur respect. De plus, une série de divergences entre les États membres dans l'interprétation, l'application et la mise en œuvre des règles ont été relevées. Cette situation est source d'insécurité juridique et d'inégalité de traitement des conducteurs et des opérateurs, ce qui est préjudiciable aux conditions de travail, sociales et de concurrence dans ce secteur.

La Commission souhaite adapter les règles existantes afin de créer un secteur du transport routier sûr, économe en ressources et socialement responsable, tout en atténuant les charges réglementaires excessives qui pèsent sur les opérateurs et en empêchant les distorsions de concurrence.

**ANALYSE D'IMPACT:** quatre options ont été envisagées. La première était axée sur la clarification du cadre juridique et l'accroissement de la coopération entre les autorités de contrôle. La deuxième portait essentiellement sur le renforcement du contrôle et l'amélioration des formules de travail pour les travailleurs. La troisième proposait d'apporter des modifications substantielles aux règles, dont l'interdiction de la rémunération fondée sur les performances.

La quatrième option consistait en des critères sectoriels et des mesures spéciales de contrôle pour le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier. Les économies substantielles que les opérateurs pourraient réaliser résultent surtout de cette option, en particulier des mesures en matière d'exigences administratives et de contrôle. Elles sont de l'ordre de 785 millions EUR par an pour les coûts administratifs.

**CONTENU:** la proposition apporte un nombre limité de modifications à la directive 2006/22/CE et prescrit des règles sectorielles concernant le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier eu égard aux directives 96/71/CE et 2014/67/UE.

**Exigences en matière de contrôle:** la Commission propose de modifier la directive 2006/22/CE en vue:

- obliger les États membres à inclure dans les contrôles qu'ils effectuent le contrôle du respect des dispositions relatives au temps de

- travail énoncées dans la directive 2002/15/CE;
- d'exiger des États membres que les informations qu'ils transmettent à la Commission relatives aux résultats des contrôles effectués sur la route et dans les locaux des entreprises comprennent les contrôles portant sur le respect de la directive 2002/15/CE;
- de préciser que les infractions graves donnant lieu à des contrôles dans les locaux des entreprises de transport routier doivent également comprendre les infractions à la directive 2002/15/CE;
- d'améliorer la coopération administrative entre les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre des règles sociales dans le secteur du transport routier en instaurant un cadre permettant une communication et une assistance mutuelle efficaces, y compris un échange de données sur les infractions et d'informations sur les bonnes pratiques en matière de contrôle;
- d'améliorer la cohérence et l'efficacité des systèmes nationaux de classification par niveau de risque: la Commission serait tenue d'établir une formule uniforme permettant de calculer le taux de risque des entreprises de transport en prenant en compte des critères tels que l'utilisation du tachygraphe «intelligent». Les données stockées dans le système de classification par niveau de risque devraient être mises à la disposition des autorités de contrôle.

Détachement des travailleurs: la Commission propose que les conducteurs soient considérés comme des travailleurs détachés s'ils passent au moins 3 jours, au cours d'un mois calendaire donné, sur le territoire d'un État membre d'accueil.

Toutes les opérations de cabotage seraient considérées comme constituant un détachement de travailleurs dès le premier jour et ce, quelle que soit leur durée. Cela signifie que le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels en vigueur dans l'État membre d'accueil devraient s'appliquer au cabotage, quelles que soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur.

Pour le calcul des périodes de détachement:

- une période de travail journalière inférieure à six heures passées sur le territoire d'un État membre d'accueil serait considérée comme une demi-journée;
- une période de travail journalière de six heures ou plus passées sur le territoire d'un État membre d'accueil serait considérée comme une journée complète;
- les pauses et les temps de repos ainsi que les périodes de disponibilité passés sur le territoire d'un État membre d'accueil seraient considérés comme une période de travail.

La proposition définit les exigences administratives et mesures de contrôle spéciales en vue de la vérification du respect des dispositions régissant le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier.

## Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

---

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Merja KYLLÖNEN (GUE/NGL, FI) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier.

La commission de l'emploi et des affaires sociales, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de [l'article 54 du Règlement du Parlement européen](#), a également exprimé son avis sur ce rapport

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Systèmes de contrôles: la directive devrait viser à offrir sécurité et clarté juridiques, à contribuer à l'harmonisation et à la promotion du contrôle ainsi qu'à la lutte contre les pratiques illégales, et à réduire les charges administratives.

Les députés ont souligné la nécessité de faire respecter les dispositions relatives au temps de travail et de repos de manière adéquate, efficace et cohérente pour améliorer la sécurité routière et protéger les conditions de travail des conducteurs et empêcher les distorsions de concurrence découlant du non-respect de la réglementation. L'accent devrait être mis sur la lutte contre les travailleurs non déclarés dans le secteur des transports.

Les contrôles sur route relatifs à la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE (surveillance du temps de travail) devraient être organisés uniquement après l'introduction d'une technologie qui permette d'effectuer des contrôles efficaces. En attendant, ces contrôles seraient effectués exclusivement dans les locaux des entreprises de transport.

Les États membres devraient interconnecter leurs registres électroniques nationaux par l'intermédiaire du système de registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) en vue de promouvoir une coopération administrative et un échange d'informations efficaces.

Détachement des travailleurs: les députés proposent que les règles de l'UE sur les travailleurs détachés (directive 96/71/CE) fondées sur le principe «à travail égal, salaire égal», s'appliquent aux livraisons de «cabotage». Cela signifie que les mêmes règles de rémunération s'appliqueraient à un conducteur de camion qui livre des marchandises dans un autre État membre après une livraison transfrontalière qu'aux chauffeurs dans le pays d'accueil.

Ces règles s'appliqueraient également lorsque ces conducteurs effectuent la partie sur route d'un transport combiné pour autant que la partie sur route se fasse dans le même État membre.

Les États membres n'appliqueraient pas la directive 96/71/CE aux conducteurs du secteur du transport routier lorsque ces derniers effectuent des opérations de transport international ainsi que des opérations de transit lorsqu'ils transitent par un État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ou déposer des passagers.

Les États membres ne devraient pas appliquer les dispositions sur la durée du détachement de la directive 96/71/CE aux opérations de transport routier relevant du champ d'application de la présente directive.

Par dérogation à la directive 2014/67/UE relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de service, les États membres ne pourraient imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes:

- obligation pour l'opérateur de transport routier établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration et ses éventuelles mises à jour en format électronique par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (IMI) institué par le règlement (UE) n° 1024/2012, aux autorités nationales compétentes au plus tard au début du détachement, dans une langue officielle de l'Union européenne;
- obligation pour l'opérateur de transport de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'elles sont demandées lors d'un contrôle sur route, i) une copie de la déclaration et la preuve de l'opération de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil, ii) les enregistrements du tachygraphe;
- obligation pour l'opérateur de transport de fournir, après la période de détachement, dans un délai raisonnable, les documents ayant trait à la rémunération des conducteurs détachés qui se rapportent à la période de détachement et leur contrat de travail, les relevés des heures de travail effectuées et les preuves de paiement.

Contrôle intelligent: les États membres devraient veiller à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. Cette stratégie devrait se concentrer sur les entreprises présentant un risque élevé. Les contrôles prévus devraient être effectués sans discrimination, en particulier sans discrimination fondée sur la plaque minéralogique des véhicules utilisés pendant le détachement.

Les États membres devraient avoir accès aux informations enregistrées, traitées et stockées par le tachygraphe intelligent ainsi qu'aux déclarations de détachement figurant dans les documents de transport électroniques, tels que les lettres de voiture électroniques en vertu de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (eCMR).

Les États membres devraient effectuer, au minimum trois fois par an, des contrôles concertés sur route, concernant le détachement.

## Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

---

Le Parlement européen a adopté par 317 voix pour, 302 contre et 14 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

### ***Systèmes de contrôles***

Compte tenu de la mobilité élevée de la main-d'œuvre dans le secteur du transport routier, la directive proposée viserait à offrir sécurité et clarté juridiques, à contribuer à l'harmonisation et à la promotion du contrôle ainsi qu'à la lutte contre les pratiques illégales, et à réduire les charges administratives.

Les députés ont souligné la nécessité de faire respecter les dispositions relatives au temps de travail et de repos de manière cohérente pour améliorer la sécurité routière et protéger les conditions de travail des conducteurs et empêcher les distorsions de concurrence découlant du non-respect de la réglementation. Afin de lutter contre les pratiques illégales, telles que le recours à des sociétés «boîtes aux lettres», l'accent devrait être mis sur la lutte contre le travail non déclaré dans le secteur des transports.

En vertu du texte amendé, les contrôles sur route relatifs à la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE (surveillance du temps de travail) devraient être organisés uniquement après l'introduction d'une technologie qui permette d'effectuer des contrôles efficaces. En attendant, ces contrôles seraient effectués exclusivement dans les locaux des entreprises de transport.

Les États membres devraient interconnecter leurs registres électroniques nationaux par l'intermédiaire du système de registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) en vue de promouvoir une coopération administrative et un échange d'informations efficaces. La Commission devrait mettre au point une application électronique commune à tous les États membres de l'Union européenne, qui fournira aux inspecteurs un accès direct et en temps réel à l'ERRU et au système d'information du marché intérieur (IMI) lors des contrôles routiers et des lieux de travail d'ici à 2020.

### ***Détachement des travailleurs***

En règle générale, si une opération est organisée de telle manière que le lien entre le travail du conducteur et le pays d'établissement reste intact, le conducteur devrait être exclu des règles sur le détachement. Cela signifie qu'un conducteur ne serait pas considéré comme détaché au sens de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatéral. Au cours du trajet vers le pays de destination et du trajet de retour, une activité supplémentaire de chargement/déchargement serait autorisée dans chaque sens sans relever du régime de détachement, ou bien zéro au cours du trajet vers le pays de destination et jusqu'à deux au cours du trajet de retour.

Un conducteur effectuant des services occasionnels ou réguliers de transport international de voyageurs ne serait pas considéré comme détaché lors de la prise en charge de passagers dans l'État membre d'établissement et de leur dépose dans un autre État membre ou dans un pays tiers ou de la prise en charge de passagers dans un État membre ou dans un pays tiers et de leur dépose dans l'État membre d'établissement.

Les États membres n'appliqueraient pas les règles sur les travailleurs détachés aux conducteurs du secteur du transport routier lorsqu'ils transitent par un État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement

de marchandises et sans prendre ou déposer des passagers.

Pour tous les autres types d'opérations, y compris le cabotage, les règles de l'UE sur les travailleurs détachés fondées sur le principe «à travail égal, salaire égal» s'appliqueraient pleinement dès le premier jour des opérations. Cela signifie que les mêmes règles de rémunération s'appliqueraient à un conducteur de camion qui livre des marchandises dans un autre État membre après une livraison transfrontalière qu'aux chauffeurs dans le pays d'accueil.

Les États membres devraient veiller à ce que les conditions de travail et d'emploi visées à la directive 96/71/CE, qui sont fixées par des conventions collectives soient mises, de manière accessible et transparente, à la disposition des entreprises de transport d'autres États membres et des conducteurs détachés. Les informations devraient inclure les différentes rémunérations et leurs éléments constitutifs, la méthode de calcul de la rémunération due et, le cas échéant, les critères de classification dans les différentes catégories de salaire.

Les entreprises de transport établies dans un pays tiers ne pourraient pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre.

### ***Exigences administratives***

Par dérogation à la directive 2014/67/UE relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de service, les États membres ne pourraient imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes:

- l'obligation pour l'opérateur de transport routier établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration et ses éventuelles mises à jour au format électronique par l'intermédiaire du système IMI aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement, dans une langue officielle de l'Union européenne. Cette déclaration devrait contenir des informations sur l'identité du travailleur détaché, son pays de résidence, le pays où les cotisations sociales sont payées, le numéro de sécurité sociale, la date de début et la durée estimée pour le détachement et la date de fin du détachement, ainsi que le droit applicable au contrat de travail;

- l'obligation pour l'opérateur de transport de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'elles sont demandées lors d'un contrôle sur route, les enregistrements du tachygraphe;

- l'obligation d'autoriser le conducteur, au cours du contrôle sur route, à contacter le siège, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité susceptible de fournir les documents demandés;

- l'obligation pour l'opérateur de transport de fournir, après la période de détachement, dans un délai raisonnable, les documents ayant trait à la rémunération des conducteurs détachés qui se rapportent à la période de détachement et leur contrat de travail, les relevés des heures de travail effectuées et les preuves de paiement.

### ***Sanctions***

Les États membres devraient prévoir des sanctions contre les expéditeurs, les transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions de la directive lorsqu'ils savent, ou sont supposés savoir compte tenu de l'ensemble des circonstances pertinentes, que les services de transport qu'ils commandent enfreignent la directive.

### ***Contrôle intelligent***

Les États membres devraient veiller à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. Cette stratégie devrait se concentrer sur les entreprises présentant un risque élevé. Les contrôles prévus devraient être effectués sans discrimination, en particulier sans discrimination fondée sur la plaque minéralogique des véhicules utilisés pendant le détachement.

Les États membres devraient avoir accès aux informations enregistrées, traitées et stockées par le tachygraphe intelligent ainsi qu'aux déclarations de détachement figurant dans les documents de transport électroniques, tels que les lettres de voiture électroniques en vertu de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (eCMR).

Les États membres devraient effectuer, au minimum trois fois par an, des contrôles concertés sur route, concernant le détachement.

## **Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier**

---

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012.

Cette proposition a été présentée dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité. Elle a pour objectif général :

- de garantir des conditions de travail décentes et une protection sociale adéquate aux conducteurs et,

- de préciser, harmoniser et réduire les exigences administratives imposées aux opérateurs, en leur permettant de fournir des services dans un environnement de concurrence loyale.

La proposition répond en outre à la nécessité, exprimée au cours de la révision de la directive concernant le détachement de travailleurs au moyen de la directive (UE) 2018/957, d'établir des règles sectorielles en matière de détachement pour les conducteurs dans le secteur du transport routier.

La position du Conseil en première lecture reflète le compromis intervenu dans les négociations entre le Conseil et le Parlement européen. Elle comporte les principaux éléments suivants:

Dérogations au régime de détachement pour les travailleurs effectuant des transports internationaux par route

La position du Conseil concerne l'introduction d'une dérogation aux règles générales en matière de détachement liée au degré élevé de mobilité, ainsi que la portée de cette dérogation.

En vertu de la position du Conseil, la dérogation serait limitée au cas où un contrat de service existe entre l'employeur envoyant le conducteur et une partie opérant dans l'État membre d'accueil ; les opérations pour compte propre non couvertes par des contrats de service ne seraient donc pas exclues.

Les activités exemptées des règles en matière de détachement comprendraient notamment les «opérations de transport bilatérales» aussi bien dans le transport de marchandises que dans le transport de voyageurs, et supposeraient une flexibilité très limitée en ce qui concerne les arrêts supplémentaires liés au transport.

Au cours du trajet vers le pays de destination et du trajet de retour, une activité supplémentaire de chargement et/ou déchargement de marchandises serait autorisée dans chaque sens sans relever du régime de détachement, ou bien zéro au cours du trajet vers le pays de destination et jusqu'à deux au cours du trajet de retour. Le transit serait également exclu des règles sur le détachement.

Pour tous les autres types d'opérations, y compris la prestation de services de transport nationaux dans un autre État membre (cabotage), le régime de détachement s'appliquerait pleinement dès le premier jour des opérations. Des règles similaires s'appliqueraient au transport de passagers, avec un arrêt supplémentaire dans le cadre des opérations bilatérales.

À des fins de contrôle, la flexibilité limitée en ce qui concerne les arrêts supplémentaires liés au transport dépendrait de l'enregistrement, dans le véhicule, des franchissements de frontières ainsi que, à un stade ultérieur, de l'enregistrement des activités de chargement et de déchargement.

La position du Conseil clarifie qu'un conducteur qui transite par le territoire d'un autre État membre n'est pas un travailleur détaché. Elle indique également que la somme des présences interrompues d'un conducteur dans un État membre d'accueil ne constitue pas à un détachement de longue durée.

Opérateurs de pays tiers

La position du Conseil précise que les entreprises de transport établies dans un État non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre, y compris lorsqu'elles effectuent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union ou à des parties de celui-ci.

Transparence concernant les conditions de travail et d'emploi

Le Conseil a introduit une règle spéciale relative au devoir de transparence de l'État membre d'accueil en ce qui concerne ses conditions de travail et d'emploi, y compris celles fixées par certaines conventions collectives.

Exigences administratives relatives au détachement, au contrôle et à l'application

Les États membres ne pourraient imposer que les exigences suivantes:

- obligation pour l'opérateur de transport routier établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration via le système d'information du marché intérieur (IMI) aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement. Cette déclaration devrait notamment contenir des informations sur l'identité de l'opérateur, les coordonnées d'un gestionnaire de transport, l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur, la date de début du contrat de travail du conducteur et le droit applicable à ce contrat, les dates prévues pour le début et la fin du détachement ;
- obligation pour l'opérateur de transport de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'elles sont demandées lors d'un contrôle sur route, la preuve des opérations de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil ainsi que les enregistrements du tachygraphe;
- obligation pour l'opérateur de transport de fournir, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu, les documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement, le contrat de travail, les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et la preuve de paiement.

Sanctions

La position du Conseil oblige les États membres à prévoir des sanctions applicables en cas de violation des dispositions adoptées en vertu de la directive, et à sanctionner les acteurs de la chaîne logistique lorsqu'ils ont ou auraient dû avoir connaissance de telles violations. En outre, elle introduit une disposition relative au «contrôle avec des moyens intelligents», qui oblige les États membres à intégrer le contrôle des règles en matière de détachement dans une stratégie de contrôle globale.

Coopération administrative en matière d'application

Les règles relatives à la coopération administrative sont modifiées afin de mieux les distinguer de l'échange d'informations au titre du règlement (UE) n° 1071/2009, qui est déjà réalisé au moyen d'un système électronique spécifique. Pour les autres cas, le texte du Conseil prévoit l'utilisation du système IMI et fixe des délais de réponse pour les autorités nationales.

Intégration de la directive 2002/15/CE dans les normes d'application relatives à la législation sociale

La directive 2002/15/CE complète le règlement relatif aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs travaillant dans le secteur des transports, par exemple en limitant la durée maximale hebdomadaire globale de travail des



conducteurs et le travail de nuit.

L'intégration de cette directive dans les normes de contrôle concerne plusieurs aspects: les systèmes de contrôles nationaux, le nombre minimal de contrôles et la transmission des résultats, le déclenchement de contrôles dans les locaux à la suite d'infractions graves, les systèmes nationaux de classification par niveau de risque et l'échange d'informations.

Normes d'application révisées en ce qui concerne la législation sociale

Le système de classification par niveau de risque, outre qu'il serait étendu aux règles nationales au titre de la directive relative au temps de travail, subirait deux modifications : 1) la Commission introduirait une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise et, 2) les informations nationales relatives au niveau de risque seraient accessibles aux autorités de contrôle dans l'ensemble de l'UE, y compris dans le cadre de la réalisation des contrôles sur route.

Transposition et évaluation

Les États membre devraient transposer la directive dans les 18 mois qui suivent son entrée en vigueur. Une évaluation par la Commission de la mise en œuvre de la directive, et en particulier des dispositions spéciales relatives aux conducteurs détachés, est prévue pour la fin 2025.

## Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

---

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Kateřina KONEČNÁ (GUE/NGL, CZ) en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012.

La commission compétente a recommandé que le Parlement européen approuve la position du Conseil en première lecture sans amendement.

Dans la justification succincte accompagnant la recommandation, la rapporteure estime que le compromis dégagé représente un résultat équilibré. L'accord général conclu par le Parlement avec le Conseil a renforcé encore la proposition en vue de garantir des conditions équilibrées de concurrence loyale et un contrôle rigoureux de l'application.

Les principaux éléments de l'accord sont les suivants :

Dérogations au régime de détachement pour les travailleurs effectuant des transports internationaux par route

Les dérogations aux règles en matière de détachement concernent notamment les «opérations de transport bilatérales», aussi bien dans le transport de marchandises que dans le transport de voyageurs, et supposent une flexibilité très limitée en ce qui concerne les arrêts supplémentaires liés au transport.

Le Parlement a obtenu la limitation de la dérogation au cas où un contrat de service existe entre l'employeur envoyant le conducteur et une partie opérant dans l'État membre d'accueil. En outre, il est précisé que la somme des présences interrompues d'un conducteur dans un État membre d'accueil ne constitue pas un détachement de longue durée.

Opérateurs des pays tiers

Le Conseil a souscrit à l'idée du Parlement de faire en sorte que le renforcement des règles en matière de détachement applicables aux conducteurs de l'Union ne crée pas un avantage concurrentiel pour les opérateurs de pays tiers ayant accès au marché du transport routier de l'Union.

Exigences administratives relatives au détachement, au contrôle et à l'application

Les transporteurs auront la possibilité, et l'obligation, d'utiliser le système d'information du marché intérieur (IMI) de la Commission pour l'envoi des déclarations de détachement et des informations demandées.

Le Conseil a accepté l'exigence du Parlement visant à :

- prévoir des sanctions applicables en cas de violation des dispositions de la lex specialis, et à sanctionner les acteurs de la chaîne logistique lorsqu'ils ont ou auraient dû avoir connaissance de telles violations ;
- introduire une disposition relative au «contrôle avec des moyens intelligents», qui oblige les États membres à intégrer le contrôle des règles en matière de détachement dans une stratégie de contrôle globale.

Transparence concernant les conditions de travail et d'emploi

Le Conseil a accédé à la demande du Parlement, qui souhaitait une règle spéciale relative au devoir de transparence de l'État membre d'accueil en ce qui concerne ses conditions de travail et d'emploi, y compris celles fixées par certaines conventions collectives.

L'accord prévoit également :

- l'intégration de la directive 2002/15/CE dans les normes d'application relatives à la législation sociale en ce qui concerne par exemple les systèmes de contrôle nationaux, le nombre minimal de contrôles, les systèmes nationaux de classification par niveau de risque et l'échange d'informations;
- l'introduction de deux modifications pour améliorer le système de classification par niveau de risque d'une entreprise;
- des habilitations de la Commission à adopter des actes délégués pour modifier les annexes et des actes d'exécution en ce qui concerne une formule commune permettant de calculer le niveau de risque, une approche commune à l'égard de l'enregistrement et du contrôle des périodes consacrées à une «autre tâche» et le développement des fonctionnalités de l'outil de communication IMI qui doit être utilisé pour les déclarations de détachement;
- l'obligation pour les États membres de transposer la directive dans les dix-huit mois qui suivent son entrée en vigueur, ainsi qu'une évaluation

## Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

---

Le Parlement européen a approuvé, suivant la procédure législative ordinaire, la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012.

La directive proposée vise à garantir des conditions équilibrées de concurrence loyale en évitant les divergences entre les approches nationales et à garantir une rémunération juste aux conducteurs routiers. Son objectif est d'assurer une application proportionnée et adaptée à l'objectif poursuivi des règles en matière de détachement, de renforcer le contrôle de l'application de la législation et d'améliorer la structure et l'efficacité de la coopération administrative entre les États membres.

Le projet d'acte législatif :

- introduit une dérogation aux règles générales en matière de détachement liée au degré élevé de mobilité : les règles en matière de détachement s'appliqueraient au cabotage et aux opérations de transport international, à l'exception du transit, des «opérations bilatérales» (aussi bien dans le transport de marchandises que de voyageurs), et des opérations bilatérales avec deux chargements ou déchargements supplémentaires. La dérogation serait limitée au cas où un contrat de service existe entre l'employeur envoyant le conducteur et une partie opérant dans l'État membre d'accueil;
- précise que le renforcement des règles en matière de détachement applicables aux conducteurs de l'Union ne doit pas créer un avantage concurrentiel pour les opérateurs de pays tiers ayant accès au marché du transport routier de l'Union;
- fixe les exigences administratives relatives au détachement, au contrôle et à l'application : les transporteurs auront la possibilité, et l'obligation, d'utiliser le système d'information du marché intérieur (IMI) de la Commission pour l'envoi des déclarations de détachement et des informations demandées;
- oblige les États membres à prévoir des sanctions applicables en cas de violation des dispositions adoptées en vertu de la directive, et à sanctionner les acteurs de la chaîne logistique lorsqu'ils ont ou auraient dû avoir connaissance de telles violations;
- introduit une disposition relative au «contrôle avec des moyens intelligents», qui oblige les États membres à intégrer le contrôle des règles en matière de détachement dans une stratégie de contrôle globale;
- introduit une règle spéciale relative au devoir de transparence de l'État membre d'accueil en ce qui concerne ses conditions de travail et d'emploi, y compris celles fixées par certaines conventions collectives;
- prévoit l'intégration de la directive 2002/15/CE dans les normes d'application relatives à la législation sociale en ce qui concerne par exemple les systèmes de contrôle nationaux, le nombre minimal de contrôles, les systèmes nationaux de classification par niveau de risque et l'échange d'informations;
- améliore le système de classification par niveau de risque d'une entreprise;
- prévoit l'obligation pour les États membres de transposer la directive dans les dix-huit mois qui suivent son entrée en vigueur, ainsi qu'une évaluation par la Commission de la mise en œuvre de la directive pour la fin 2025.