**PROCÉDURE LÉGISLATIVE ORDINAIRE – Première lecture**

**Suite donnée à la résolution législative du Parlement européen 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**

(Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier)

**1. Rapporteure:** Merja KYLLÖNEN (GUE/NGL/FI)

**2. Numéros de référence:** 2017/0121 (COD) / A8-0206/2018 / P8\_TA-PROV(2019)0339

**3. Date d’adoption de la résolution:** 4 avril 2019

**4. Base juridique:** Article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne

**5. Commission parlementaire compétente:** Commission des transports et du tourisme (TRAN) et commission de l’emploi et des affaires sociales (EMPL) (procédure avec commissions conjointes)

**6. Position de la Commission:** La Commission peut accepter certains amendements, tandis que d’autres devraient être rejetés. La Commission émet une réserve sur tous les points qui ne sont pas abordés ici.

*Modèle de détachement fondé sur le type d’opération (amendement 837)*

La Commission a proposé un modèle fondé sur la durée, qui exempterait les opérations internationales dont la durée est inférieure ou égale à trois jours cumulés sur une période d’un mois calendaire par État membre d’accueil, de l’application de certaines règles en matière de détachement (durée minimale des congés payés annuels et taux de salaire minimal). Le Parlement européen propose un modèle différent selon lequel toutes les opérations bilatérales (entre les États membres d’établissement et les États membres d’accueil) ne sont pas considérées comme des cas de détachement, alors que le trafic tiers (entre deux États membres d’accueil) est en principe couvert par les règles en matière de détachement. La proposition du Parlement européen ne prévoit qu’une dérogation très limitée à deux activités supplémentaires de trafic tiers qui devraient être liées à une opération bilatérale et uniquement pour les conducteurs de véhicules équipés d’un tachygraphe intelligent. Le cabotage est toujours pleinement couvert par les règles en matière de détachement, tant dans le modèle de la Commission que dans celui du Parlement européen. Le transit n’est pas considéré comme un cas de détachement.

La Commission peut en principe appuyer ce nouveau modèle qui a également été retenu par le Conseil dans son approche générale de décembre 2018. Cette dernière promeut le même principe, qui sous-tend la proposition de la Commission, à savoir garantir l’équilibre entre la protection des droits sociaux des conducteurs et la liberté de prestation de services transfrontières pour les opérateurs. La non-application des règles en matière de détachement aux opérations bilatérales se justifie par le fait que le conducteur maintient un lien étroit avec l’État membre d’établissement du transporteur dans lequel il se rend régulièrement. En revanche, ce lien est bien plus lâche quand il s’agit de trafic tiers, car de telles opérations justifient l’application de certaines des règles des États membres d’accueil où ont lieu les opérations de transport, en particulier concernant le salaire minimal national.

*Liste exhaustive des exigences en matière administrative et de contrôle pour le contrôle des détachements (amendements 843 à 860)*

Le Parlement européen propose de créer un module consacré au système d’information du marché intérieur (IMI) et de l’utiliser pour: a) la soumission et la mise à jour des déclarations de détachement par les opérateurs, et b) l’échange de tous les autres documents pertinents entre les autorités nationales compétentes aux fins du contrôle des détachements. Le Parlement européen allonge la liste des données à inclure dans les déclarations de détachement, y ajoutant des informations relatives à la sécurité sociale, au droit applicable au contrat de travail, au permis de conduire, à l’autorisation communautaire, à l’identité des destinataires et aux adresses de chargement(s) et de déchargement(s).

La Commission salue l’utilisation proposée du système IMI, qui faciliterait davantage le travail administratif des opérateurs et rendrait les contrôles par les autorités nationales plus efficaces. Néanmoins, l’exigence proposée par le Parlement européen concernant la communication d’informations supplémentaires par les opérateurs à l’État membre d’accueil devrait être évaluée attentivement, en tenant compte de l’objectif de la proposition, qui est de réduire les charges administratives et de simplifier les contrôles. Au regard des informations disponibles, il semblerait que certaines des exigences proposées par le Parlement européen ne poursuivent pas cet objectif. Pour être acceptables, les exigences dans ce domaine devraient être limitées à ce qui est nécessaire au contrôle de l’application des règles en matière de détachement et ne devraient pas créer de charge administrative disproportionnée pour atteindre cet objectif. Les exigences qui ne satisfont pas ces critères ne devraient pas être acceptées.

*Contrôle du respect des règles relatives au temps de conduite et de repos (amendements 818, 819, 824, 857 et 864)*

Le Parlement européen propose que la Commission mette au point une application électronique qui fournirait aux inspecteurs chargés des contrôles sur route un accès direct et en temps réel aux données de l’ERRU (registre européen des entreprises de transport routier) et du système IMI.

La Commission salue les mesures visant la numérisation du contrôle du respect des règles en vue d’en améliorer l’efficacité. Cependant, compte tenu du nombre de bases de données et de systèmes de communication qui devraient être modifiés ou introduits à l’échelon européen et national (ERRU, IMI, système de classification par niveau de risque), des craintes apparaissent quant à la faisabilité pratique et à la capacité des États membres à investir rapidement dans tous ces développements techniques. La Commission travaillera à l’élaboration d’une telle technologie d’accès, étant entendu que l’introduction pratique d’une exigence à cet effet pourrait devoir être reportée en fonction de la capacité (financière et autre) des États membres à la mettre pleinement en œuvre.