



### Sommaire

#### III Actes préparatoires

##### Conseil

|               |  |    |
|---------------|--|----|
| 2020/C 149/01 | Position (UE) N° 4/2020 du Conseil 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                                     |    |
|               | Adoptée par le Conseil le 7 avril 2020 .....   | 1  |
| 2020/C 149/02 | Exposé des motifs du Conseil: position (UE) n° 4/2020 du Conseil 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 ..... | 18 |



## III

(Actes préparatoires)

## CONSEIL

## POSITION (UE) N° 4/2020 DU CONSEIL 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**

**Adoptée par le Conseil le 7 avril 2020**

(2020/C 149/01)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, efficace et socialement responsable, il est nécessaire de garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs, d'une part, et des conditions adéquates pour les entreprises et de concurrence loyale pour les transporteurs par route (ci-après dénommés «opérateurs»), d'autre part. Compte tenu du degré élevé de mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur du transport routier, il convient d'établir des règles sectorielles pour garantir un équilibre entre la libre prestation de services transfrontaliers pour les opérateurs, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs.
- (2) Vu le degré élevé de mobilité inhérent aux services de transport routier, il y a lieu de veiller tout particulièrement à ce que les conducteurs bénéficient des droits dont ils peuvent se prévaloir et que les opérateurs, des petites entreprises pour la plupart, ne soient pas confrontés à des obstacles administratifs disproportionnés ou à des contrôles discriminatoires qui restreignent indûment leur liberté de fournir des services transfrontaliers. Pour la même raison, les règles nationales appliquées au transport routier doivent être proportionnées et justifiées, compte tenu de la nécessité de garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs et de faciliter l'exercice de la libre prestation de services de transport routier fondé sur une concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers.

<sup>(1)</sup> JO C 197 du 8.6.2018, p. 45.

<sup>(2)</sup> JO C 176 du 23.5.2018, p. 57.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 4 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 7 avril 2020. Position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du ...

- (3) Il est primordial pour le bon fonctionnement du marché intérieur d'atteindre un équilibre entre l'amélioration des conditions sociales et de travail des conducteurs et le fait de faciliter l'exercice de la libre prestation de services de transport routier fondé sur une concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers.
- (4) Après une évaluation du caractère effectif et efficace de l'actuelle législation sociale de l'Union dans le secteur du transport routier, certaines lacunes dans les dispositions en vigueur et des insuffisances dans le contrôle de leur respect ont été recensées, notamment en ce qui concerne le recours à des sociétés «boîtes aux lettres». En outre, une série de divergences ont été relevées entre les États membres dans l'interprétation, l'application et la mise en œuvre de ces dispositions, faisant peser une lourde contrainte administrative sur les conducteurs et les opérateurs. Cette situation est source d'insécurité juridique, ce qui est préjudiciable aux conditions sociales et de travail, ainsi qu'aux conditions de concurrence loyale pour les opérateurs dans le secteur.
- (5) Pour garantir l'application correcte des directives 96/71/CE (\*) et 2014/67/UE (\*\*) du Parlement européen et du Conseil, il convient de renforcer les contrôles et la coopération au niveau de l'Union afin d'endiguer la fraude en matière de détachement de conducteurs.
- (6) Dans sa proposition du 8 mars 2016 relative à la révision de la directive 96/71/CE, la Commission reconnaissait que la mise en œuvre de cette directive soulevait des questions et des difficultés juridiques particulières dans le secteur du transport routier, extrêmement mobile, et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes résidait dans une législation spécifique à ce secteur.
- (7) Afin d'assurer la mise en œuvre effective et proportionnée de la directive 96/71/CE dans le secteur du transport routier, il est nécessaire d'instaurer des règles sectorielles tenant compte des particularités liées à l'extrême mobilité de la main d'œuvre dans ce secteur et établissant un équilibre entre la protection sociale des conducteurs et la libre prestation de services transfrontaliers pour les opérateurs. Les dispositions concernant le détachement de travailleurs, qui figurent dans la directive 96/71/CE et celles relatives au respect de ces dispositions, qui figurent dans la directive 2014/67/UE, s'appliquent au secteur du transport routier et devraient être soumises aux règles spécifiques établies par la présente directive.
- (8) Compte tenu du caractère extrêmement mobile du secteur du transport, les conducteurs ne sont généralement pas détachés dans un autre État membre dans le cadre de contrats de service pour de longues périodes, contrairement à ce qui se passe parfois dans d'autres secteurs. Il convient donc de préciser dans quelles circonstances ces conducteurs ne sont pas soumis aux règles relatives au détachement de longue durée prévues par la directive 96/71/CE.
- (9) Des règles sectorielles équilibrées sur le détachement devraient reposer sur l'existence d'un lien suffisant rattachant le conducteur et le service fourni au territoire d'un État membre d'accueil. Pour faciliter l'application de ces règles, il convient de faire la distinction entre les différents types d'opérations de transport en fonction du degré de rattachement au territoire de l'État membre d'accueil.
- (10) Lorsqu'un conducteur effectue des opérations de transport bilatérales depuis l'État membre où l'entreprise est établie (ci-après dénommé «État membre d'établissement») jusqu'au territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers, ou d'un État membre ou d'un pays tiers jusqu'à l'État membre d'établissement, la nature du service est étroitement liée à l'État membre d'établissement. Un conducteur peut effectuer plusieurs opérations de transport bilatérales au cours d'un seul voyage. Si les règles en matière de détachement et, par conséquent, les conditions de travail et d'emploi garanties dans l'État membre d'accueil s'appliquaient à ces opérations bilatérales, cela constituerait une restriction disproportionnée à la liberté de fournir des services de transport routier transfrontaliers.
- (11) Il convient de préciser que le transport international transitant par le territoire d'un État membre ne constitue pas une situation de détachement. Ces opérations sont caractérisées par le fait que le conducteur traverse l'État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ou déposer des voyageurs; il n'y a donc pas de lien significatif entre les activités du conducteur et l'État membre de transit. Le fait de considérer la présence du conducteur dans un État membre comme une activité de transit n'est dès lors pas affecté par les arrêts effectués pour des raisons d'hygiène, par exemple.

(\*) Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 18 du 21.1.1997, p. 1).

(\*\*) Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IMI») (JO L 159 du 28.5.2014, p. 11).

- (12) Lorsqu'un conducteur effectue une opération de transport combiné, la nature du service fourni durant le trajet routier initial ou final est étroitement liée à l'État membre d'établissement si le trajet routier, pris isolément, est une opération de transport bilatérale. En revanche, lorsque l'opération de transport durant le trajet routier est effectuée dans l'État membre d'accueil ou à titre d'opération de transport international non bilatérale, il existe un lien suffisant avec le territoire d'un État membre d'accueil et les règles en matière de détachement devraient donc s'appliquer.
- (13) Lorsqu'un conducteur effectue d'autres types d'opérations, notamment des transports de cabotage ou des opérations de transport international non bilatérales, il existe un lien suffisant avec le territoire de l'État membre d'accueil. Ce lien existe dans le cas des transports de cabotage au sens des règlements (CE) n° 1072/2009<sup>(6)</sup> et (CE) n° 1073/2009<sup>(7)</sup> du Parlement européen et du Conseil, puisque toute l'opération de transport se déroule dans un État membre d'accueil et que le service est donc étroitement lié au territoire de l'État membre d'accueil. Une opération de transport international non bilatérale est caractérisée par le fait que le conducteur effectue un transport international en dehors de l'État membre d'établissement de l'entreprise d'envoi. Les services fournis ont donc un lien avec les États membres d'accueil concernés plutôt qu'avec l'État membre d'établissement. Dans ces cas, des règles sectorielles ne sont requises qu'en ce qui concerne les exigences administratives et les mesures de contrôle.
- (14) Les États membres devraient veiller à ce que, conformément à la directive 2014/67/UE, les conditions de travail et d'emploi visées à l'article 3 de la directive 96/71/CE qui sont fixées par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales ou par des conventions collectives ou sentences arbitrales déclarées d'application générale sur leurs territoires ou qui sont applicables en vertu de l'article 3, paragraphes 1 et 8, de la directive 96/71/CE, soient mises, de manière accessible et transparente, à la disposition des entreprises de transport d'autres États membres et des travailleurs détachés. Cela devrait inclure, le cas échéant, les conditions de travail et d'emploi prévues par des conventions collectives qui ont un effet général sur toutes les entreprises similaires relevant du champ d'application territoriale de celles-ci. Les informations pertinentes devraient, notamment, inclure les éléments constitutifs de la rémunération rendus obligatoires par les instruments précités. Conformément à la directive 2014/67/UE, la participation des partenaires sociaux devrait être sollicitée.
- (15) Les opérateurs de l'Union font face à une concurrence croissante de la part des opérateurs basés dans des pays tiers. Il est donc de la plus haute importance de veiller à ce que les opérateurs de l'Union ne fassent pas l'objet d'une discrimination. En vertu de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de la directive 96/71/CE, les entreprises établies dans un État non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre. Ce principe devrait également s'appliquer en ce qui concerne les règles spécifiques en matière de détachement prévues par la présente directive. Il devrait notamment s'appliquer lorsque des opérateurs de pays tiers exécutent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union.
- (16) Le contingent multilatéral d'autorisations de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) est l'un des principaux instruments régissant l'accès des opérateurs de pays tiers au marché de l'Union et l'accès des opérateurs de l'Union aux marchés de pays tiers. Le nombre d'autorisations allouées à chaque pays membre de la CEMT est fixé annuellement. Les États membres doivent respecter leur obligation de ne pas créer de discrimination à l'encontre des entreprises de l'Union, y compris lorsqu'il s'agit de convenir de conditions d'accès au marché de l'Union au sein de la CEMT.
- (17) Le pouvoir de négocier et de conclure l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) appartient à l'Union dans le cadre de ses compétences externes exclusives. Conformément à l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>(8)</sup>, l'Union devrait aligner les mécanismes de contrôle pouvant être utilisés pour contrôler le respect de la réglementation sociale nationale et de l'Union par les entreprises de pays tiers sur ceux qui s'appliquent aux entreprises de l'Union.
- (18) Les États membres ont également rencontré des difficultés dans l'application des règles concernant le détachement de travailleurs précisées dans la directive 96/71/CE et des règles en matière d'exigences administratives énoncées dans la directive 2014/67/UE au secteur du transport routier, extrêmement mobile. Les mesures nationales non coordonnées relatives à l'application et au contrôle du respect des dispositions concernant le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier ont engendré une insécurité juridique et font peser de lourdes contraintes administratives sur les opérateurs de l'Union non résidents. Cette situation a créé des restrictions injustifiées à la liberté de fournir des services de transport routier transfrontaliers, doublées d'effets secondaires

<sup>(6)</sup> Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

<sup>(7)</sup> Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

<sup>(8)</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

négatifs sur l'emploi et sur la compétitivité des opérateurs. Il faut donc harmoniser les exigences administratives et les mesures de contrôle. Cela permettrait également d'éviter que les opérateurs ne soient retardés inutilement dans leurs déplacements.

- (19) Afin de veiller au contrôle effectif et efficace du respect des règles sectorielles en matière de détachement de travailleurs et d'éviter de faire peser sur les opérateurs de l'Union non résidents des contraintes administratives disproportionnées, il convient d'instaurer des exigences administratives spécifiques et des mesures de contrôle dans le secteur du transport routier, en tirant pleinement parti des outils de contrôle tels que le tachygraphe numérique. Afin de contrôler le respect des obligations énoncées dans la présente directive et dans la directive 96/71/CE, et en parallèle de réduire la complexité de cette tâche, les États membres ne devraient être autorisés à imposer aux opérateurs que les exigences administratives et les mesures de contrôle précisées dans la présente directive, qui sont adaptées au secteur du transport routier.
- (20) Les entreprises de transport ont besoin de sécurité juridique concernant les règles et exigences à respecter. Celles-ci devraient être claires, compréhensibles et d'accès aisé pour les entreprises de transport et devraient permettre d'effectuer des contrôles efficaces. Il importe que les nouvelles règles n'introduisent aucune charge administrative superflue et qu'elles tiennent dûment compte des intérêts des petites et moyennes entreprises.
- (21) Il convient que la charge administrative et les tâches de gestion des documents qui pèsent sur les conducteurs soient raisonnables. Par conséquent, s'il convient que certains documents soient disponibles dans le véhicule en cas d'inspection lors d'un contrôle sur route, d'autres devraient être mis à disposition via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur (IMI) institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil<sup>(9)</sup> par les opérateurs et, si nécessaire, par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur. Les autorités compétentes devraient recourir au cadre de l'assistance mutuelle entre les États membres décrite dans la directive 2014/67/UE.
- (22) Pour faciliter le contrôle du respect des règles en matière de détachement énoncées dans la présente directive, les opérateurs devraient soumettre une déclaration de détachement aux autorités compétentes des États membres dans lesquels ils détachent leurs conducteurs.
- (23) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les opérateurs, il faut simplifier le processus d'envoi et de mise à jour des déclarations de détachement. La Commission devrait par conséquent mettre au point une interface publique multilingue, accessible aux opérateurs et leur permettant d'introduire et de mettre à jour les informations sur le détachement et de soumettre d'autres documents pertinents à l'IMI, si nécessaire.
- (24) Étant donné que, dans certains États membres, les partenaires sociaux jouent un rôle essentiel dans l'application de la législation sociale dans le secteur du transport routier, les États membres devraient être autorisés à fournir aux partenaires sociaux nationaux les informations pertinentes qui ont été partagées via l'IMI, dans le seul but de vérifier la conformité avec les règles en matière de détachement et dans le respect du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil<sup>(10)</sup>. Les informations pertinentes devraient être fournies aux partenaires sociaux par des moyens autres que l'IMI.
- (25) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de préciser les fonctionnalités de l'interface publique connectée à l'IMI. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission («règlement IMI») (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

<sup>(10)</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

<sup>(11)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (26) Il est indispensable de faire respecter les dispositions relatives au temps de travail et au temps de repos de manière adéquate, efficace et cohérente pour améliorer la sécurité routière, protéger les conditions de travail des conducteurs et empêcher les distorsions de concurrence découlant de leur non-respect. Il est dès lors souhaitable d'étendre le champ d'application des exigences existantes en matière de contrôle uniforme prévues dans la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(12)</sup> au contrôle du respect des dispositions relatives au temps de travail énoncées dans la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(13)</sup>.
- (27) Compte tenu des séries de données nécessaires à la réalisation des contrôles portant sur le respect des règles relatives au temps de travail énoncées dans la directive 2002/15/CE, la portée des contrôles sur route dépend du développement et de l'introduction d'une technologie couvrant des périodes de temps suffisantes. Il convient de limiter les contrôles sur route aux aspects pouvant déjà être contrôlés efficacement à l'aide du tachygraphe et d'appareils de contrôle connexes embarqués, et de n'effectuer des contrôles approfondis que dans les locaux des entreprises.
- (28) Les contrôles sur route devraient être effectués de manière efficace et rapide, afin de prendre le moins de temps possible et de retarder au minimum le conducteur. Une distinction claire devrait être établie entre les obligations des opérateurs et les obligations des conducteurs.
- (29) Il convient d'encourager davantage la coopération entre les autorités de contrôle des États membres dans le cadre de contrôles concertés, que les États membres devraient s'efforcer d'étendre aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises. L'Autorité européenne du travail, dont le champ des activités, défini à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil <sup>(14)</sup>, couvre la directive 2006/22/CE, pourrait jouer un rôle important en aidant les États membres à procéder à des contrôles concertés et pourrait soutenir les efforts en matière d'éducation et de formation.
- (30) La coopération administrative entre les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre des règles sociales dans le secteur du transport routier s'est révélée insuffisante, rendant le contrôle transfrontalier plus difficile, inefficace et incohérent. Il est par conséquent nécessaire d'instaurer 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.
- (31) En vue de promouvoir une coopération administrative et un échange d'informations efficaces, le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(15)</sup> impose aux États membres d'interconnecter leurs registres électroniques nationaux par l'intermédiaire du système de registre européen des entreprises de transport routier (ERRU). Il convient d'accroître, dans le cadre de ce système, l'étendue des informations accessibles lors des contrôles sur route.
- (32) Pour faciliter et améliorer la communication entre les États membres, garantir une application plus uniforme des règles sociales dans le secteur du transport et aider les opérateurs à se conformer aux exigences administratives lorsqu'ils détachent des conducteurs, la Commission devrait mettre en place un ou plusieurs nouveaux modules pour l'IMI. Il importe que l'IMI permette de contrôler la validité des déclarations de détachement lors des contrôles sur route.
- (33) L'échange d'informations dans le cadre d'une coopération administrative et d'une assistance mutuelle efficaces entre les États membres devrait respecter les règles relatives à la protection des données à caractère personnel établies par les règlements (UE) 2016/679 et (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil <sup>(16)</sup>. L'échange d'informations au moyen de l'IMI devrait également être conforme au règlement (UE) n° 1024/2012.

<sup>(12)</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

<sup>(13)</sup> Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

<sup>(14)</sup> Règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 instituant l'Autorité européenne du travail, modifiant les règlements (CE) n° 883/2004, (UE) n° 492/2011 et (UE) 2016/589, et abrogeant la décision (UE) 2016/344 (JO L 186 du 11.7.2019, p. 21).

<sup>(15)</sup> Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

<sup>(16)</sup> Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

- (34) Afin d'améliorer l'effectivité, l'efficacité et la cohérence du contrôle du respect des règles, il est souhaitable de développer les fonctionnalités et l'utilisation des systèmes nationaux existants de classification par niveau de risque. L'accès aux données figurant dans ces systèmes de classification permettrait aux autorités compétentes de contrôle de l'État membre concerné de mieux cibler les contrôles sur les opérateurs contrevenants. L'existence d'une formule commune pour calculer le niveau de risque d'une entreprise de transport devrait contribuer à un traitement plus équitable des opérateurs lors des contrôles.
- (35) À la suite de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, il y a lieu d'aligner les pouvoirs conférés à la Commission en vertu de la directive 2006/22/CE sur les articles 290 et 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
- (36) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2006/22/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de porter à 4 % le pourcentage minimal des jours de travail effectués par les conducteurs contrôlés par les États membres; de clarifier plus avant les définitions des catégories de statistiques à recueillir; de désigner un organisme chargé de la promotion active de l'échange de données, d'expériences et d'informations entre États membres; d'établir une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise; d'établir des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle; d'établir une approche commune pour enregistrer et contrôler des périodes consacrées à une autre tâche et pour enregistrer et contrôler des périodes d'au moins une semaine pendant lesquelles un conducteur est éloigné du véhicule et n'est pas en mesure d'exercer une quelconque activité avec ce véhicule et de promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en œuvre de ladite directive, de favoriser la cohérence des approches entre les autorités chargées du contrôle ainsi qu'une interprétation harmonisée du règlement (CE) n° 561/2006 entre celles-ci et de faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autorités chargées du contrôle. Notamment, lors de l'adoption d'actes d'exécution pour le développement d'une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise, la Commission devrait veiller à l'égalité de traitement des entreprises lorsqu'elle tient compte des critères précisés dans la présente directive. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011.
- (37) Afin de refléter l'évolution des meilleures pratiques quant aux contrôles et à l'équipement standard à mettre à la disposition des unités chargées du contrôle et d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 ou au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil <sup>(17)</sup>, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification respectivement des annexes I et II et de l'annexe III de la directive 2006/22/CE. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» <sup>(18)</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (38) Il y a donc lieu de modifier la directive 2006/22/CE en conséquence.
- (39) Les entreprises de transport sont les destinataires de certaines règles spécifiques en matière de détachement et elles assument les conséquences des infractions à ces règles qu'elles commettent. Toutefois, pour prévenir tout abus de la part des entreprises confiant par contrat l'exécution de services de transport à des transporteurs de marchandises par route, les États membres devraient également prévoir un régime clair et prévisible de sanctions applicables aux expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants lorsqu'ils savaient ou auraient dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que les services de transport qu'ils commandaient enfreignaient les règles spécifiques en matière de détachement.
- (40) Pour garantir des conditions de concurrence loyales et équitables pour les travailleurs et pour les entreprises, il est nécessaire de favoriser l'exercice du contrôle du respect des règles avec des moyens intelligents et de fournir tout le soutien possible à une introduction et une utilisation pleines et entières des systèmes de classification par niveau de risque.
- (41) La Commission devrait évaluer l'impact de l'application et du contrôle du respect des règles relatives au détachement de travailleurs sur le secteur du transport routier et présenter un rapport sur les résultats de cette évaluation au Parlement européen et au Conseil, ainsi qu'une proposition législative, le cas échéant.

<sup>(17)</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

<sup>(18)</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (42) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs, d'une part, et des conditions adéquates pour les entreprises et de concurrence loyale pour les opérateurs, d'autre part, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions et des effets de la présente directive, au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'exécède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (43) Les mesures nationales transposant la présente directive devraient s'appliquer dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive. La directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil <sup>(19)</sup> s'appliquera au secteur du transport routier, conformément à son article 3, paragraphe 3, de ladite directive à partir du ... [18 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive],

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

### **Règles spécifiques relatives au détachement de conducteurs**

1. Le présent article instaure des règles spécifiques en ce qui concerne certains aspects de la directive 96/71/CE relatifs au détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et certains aspects de la directive 2014/67/UE relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs.
2. Ces règles spécifiques s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un État membre prenant la mesure transnationale visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, point a), de la directive 96/71/CE.
3. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatérales de marchandises.

Aux fins de la présente directive, une opération bilatérale de transport de marchandises consiste à faire circuler des marchandises, sur la base d'un contrat de transport, depuis l'État membre d'établissement, au sens de l'article 2, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1071/2009, vers un autre État membre ou vers un pays tiers, ou depuis un autre État membre ou un pays tiers vers l'État membre d'établissement.

À partir du ... [18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], qui est la date à partir de laquelle les conducteurs doivent, en vertu de l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014, enregistrer manuellement les données relatives au franchissement d'une frontière, les États membres appliquent également l'exemption pour les opérations de transport bilatérales de marchandises énoncée aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe lorsque le conducteur effectuant une opération de transport bilatérale procède en outre à une activité de chargement et/ou de déchargement dans les États membres ou pays tiers qu'il traverse, à condition de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même État membre.

Si une opération de transport bilatérale démarrant dans l'État membre d'établissement, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, est suivie d'une opération de transport bilatérale vers l'État membre d'établissement, l'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa s'applique à deux activités supplémentaires de chargement et/ou de déchargement au maximum, dans les conditions fixées au troisième alinéa.

Les exemptions pour les activités supplémentaires énoncées aux troisième et quatrième alinéas du présent paragraphe s'appliquent uniquement jusqu'à la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents respectant l'obligation d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014 doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, tel qu'il est précisé à l'article 8, paragraphe 1, quatrième alinéa, de ce règlement. À partir de cette date, les exemptions pour les activités supplémentaires énoncées aux troisième et quatrième alinéas du présent paragraphe s'appliquent uniquement aux conducteurs qui utilisent des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement.

4. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatérales de voyageurs.

<sup>(19)</sup> Directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 173 du 9.7.2018, p. 16).

Aux fins de la présente directive, une opération de transport bilatérale effectuée dans le cadre d'un service occasionnel ou régulier de transport international de voyageurs, au sens du règlement (CE) n° 1073/2009, suppose qu'un conducteur réalise l'une des activités suivantes:

- a) prenne en charge des voyageurs dans l'État membre d'établissement et les dépose dans un autre État membre ou dans un pays tiers;
- b) prenne en charge des voyageurs dans un État membre ou dans un pays tiers et les dépose dans l'État membre d'établissement; ou
- c) prenne en charge et dépose des voyageurs dans l'État membre d'établissement afin d'effectuer des excursions locales dans un autre État membre ou dans un pays tiers, conformément au règlement (CE) n° 1073/2009.

À partir du ... [18 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], qui est la date à partir de laquelle les conducteurs sont tenus, en vertu de l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014, d'enregistrer manuellement les données relatives au franchissement des frontières, les États membres appliquent l'exemption pour les opérations de transport bilatérales de voyageurs énoncée aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe également lorsque le conducteur qui effectue aussi une opération de transport bilatérale prend en charge des voyageurs à une seule occasion et/ou dépose des voyageurs à une seule occasion dans les États membres ou les pays tiers que le conducteur traverse, à condition qu'il ne propose pas de services de transport de voyageurs entre deux endroits dans l'État membre traversé. Cela s'applique aussi au voyage de retour.

L'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe s'applique uniquement jusqu'à la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents respectant l'exigence d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014 doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, quatrième alinéa, de ce règlement. À partir de cette date, l'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe s'applique uniquement aux conducteurs qui utilisent des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement.

5. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il transite sur le territoire d'un État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs.

6. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue le trajet routier initial ou final d'une opération de transport combiné au sens de la directive 92/106/CEE du Conseil <sup>(20)</sup>, si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations de transport bilatérales au sens du paragraphe 3 du présent article.

7. Lorsqu'un conducteur effectue un transport de cabotage au sens des règlements (CE) n° 1072/2009 et (CE) n° 1073/2009, il est considéré comme détaché en vertu de la directive 96/71/CE.

8. Aux fins de l'article 3, paragraphe 1 bis, de la directive 96/71/CE, il est considéré qu'un détachement prend fin lorsque le conducteur quitte l'État membre d'accueil dans le cadre d'une opération de transport international de marchandises ou de voyageurs. Cette période de détachement n'est pas cumulable avec les périodes de détachement antérieures prestées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace.

9. Les États membres veillent à ce que, conformément à la directive 2014/67/UE, les conditions de travail et d'emploi visées à l'article 3 de la directive 96/71/CE, qui sont fixées par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales ou par des conventions collectives ou sentences arbitrales déclarées d'application générale sur leurs territoires ou qui sont applicables en vertu de l'article 3, paragraphes 1 et 8, de la directive 96/71/CE, soient mises, de manière accessible et transparente, à la disposition des entreprises de transport d'autres États membres et des travailleurs détachés. Les informations pertinentes incluent, notamment, les éléments constitutifs de la rémunération rendus obligatoires par les instruments précités, y compris, le cas échéant, par des conventions collectives qui ont un effet général sur toutes les entreprises similaires relevant du champ d'application territoriale de celles-ci.

10. 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.

<sup>(20)</sup> Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

11. Par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/67/UE, les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes en ce qui concerne le détachement de conducteurs:

- a) l'obligation pour l'opérateur établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration de détachement aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement, au moyen d'un formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012. Ladite déclaration de détachement comporte les informations suivantes:
  - i) l'identité de l'opérateur, au moins sous la forme du numéro de la licence communautaire, s'il est disponible;
  - ii) les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'État membre d'établissement chargée d'assurer la liaison avec les autorités compétentes de l'État membre d'accueil dans lequel les services sont fournis et de transmettre et de recevoir des documents ou avis;
  - iii) l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;
  - iv) la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;
  - v) les dates prévues pour le début et la fin du détachement;
  - vi) la plaque minéralogique des véhicules à moteur;
  - vii) s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de personnes, d'un transport international ou de transports de cabotage;
- b) l'obligation pour l'opérateur de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, les documents suivants, et l'obligation pour le conducteur de les conserver et de les fournir lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route:
  - i) une copie de la déclaration de détachement soumise via l'IMI;
  - ii) la preuve des opérations de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009;
  - iii) les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États membres où le conducteur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage, conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014;
- c) l'obligation pour l'opérateur de transmettre, via l'interface publique connectée à l'IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu, la copie des documents visés aux points b) ii) et iii) du présent paragraphe, ainsi que des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement, le contrat de travail ou tout document équivalent au sens de l'article 3 de la directive 91/533/CEE du Conseil <sup>(21)</sup>, les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et la preuve de paiement.

L'opérateur envoie les documents via l'interface publique connectée à l'IMI au plus tard huit semaines après la date de la demande. Si l'opérateur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti, les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu peuvent demander, via l'IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'État membre d'établissement, conformément aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67/UE. Une fois que cette demande d'assistance mutuelle a été présentée, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur ont accès à la déclaration de détachement et à d'autres informations pertinentes soumises par l'opérateur via l'interface publique connectée à l'IMI.

Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement veillent à fournir la documentation demandée aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu via l'IMI dans les vingt-cinq jours ouvrés suivant le jour de la demande d'assistance mutuelle.

Afin de s'assurer qu'un conducteur ne doit pas être considéré comme détaché en vertu des paragraphes 3 et 4 du présent article, les États membres ne peuvent imposer comme mesure de contrôle que l'obligation pour le conducteur de conserver et de fournir, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route, la preuve des transports internationaux concernés, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009, et les relevés du tachygraphe visés au point b) iii) du présent paragraphe.

<sup>(21)</sup> Directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail (JO L 288 du 18.10.1991, p. 32).

12. Aux fins du contrôle, l'opérateur tient à jour les déclarations de détachement visées au paragraphe 11, point a), dans l'interface publique connectée à l'IMI.

13. Les informations contenues dans les déclarations de détachement sont sauvegardées dans le répertoire de l'IMI aux fins des contrôles pendant une période de vingt-quatre mois.

Un État membre peut autoriser l'autorité compétente à fournir aux partenaires sociaux nationaux, par des moyens autres que l'IMI, les informations pertinentes disponibles dans l'IMI dans la mesure nécessaire à la vérification du respect des règles en matière de détachement et conformément au droit national et aux pratiques nationales, pour autant:

- a) que ces informations soient liées à un détachement sur le territoire de l'État membre concerné;
- b) que ces informations soient utilisées exclusivement aux fins de l'application des règles en matière de détachement; et
- c) que le traitement des données soit effectué conformément au règlement (UE) 2016/679.

14. Au plus tard le ... [six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission définit, par la voie d'un acte d'exécution, les fonctionnalités de l'interface publique connectée à l'IMI. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 4, paragraphe 2.

15. Les États membres évitent tout retard injustifié dans la mise en œuvre des mesures de contrôle qui pourrait affecter la durée et les dates du détachement.

16. Les autorités compétentes des États membres travaillent en étroite collaboration, se prêtent une assistance mutuelle et s'échangent toutes les informations pertinentes dans les conditions énoncées dans la directive 2014/67/UE et dans le règlement (CE) n° 1071/2009.

## Article 2

### Modification de la directive 2006/22/CE

La directive 2006/22/CE est modifiée comme suit:

- 1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil».

- 2) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

#### Objet

La présente directive fixe les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 (\*) et (UE) n° 165/2014 (\*\*) du Parlement européen et du Conseil et de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil (\*\*\*).

(\*) Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

(\*\*) Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

(\*\*\*) Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).»

3) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Ces contrôles couvrent, chaque année, une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules entrant dans le champ d'application des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 ainsi que des travailleurs mobiles et conducteurs relevant du champ d'application de la directive 2002/15/CE. Les contrôles sur route portant sur le respect de la directive 2002/15/CE sont limités aux aspects qui peuvent être contrôlés efficacement à l'aide du tachygraphe et de l'appareil de contrôle connexe. Un contrôle approfondi du respect de la directive 2002/15/CE ne peut être effectué que dans les locaux des entreprises.»

b) au paragraphe 3, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Chaque État membre organise les contrôles de sorte qu'au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 soient contrôlés. Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité afin de fournir, avant la fin du contrôle sur route, toute preuve qui ne se trouverait pas à bord; cela est sans préjudice de l'obligation du conducteur de veiller au bon fonctionnement du tachygraphe.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, la Commission peut, par voie d'actes d'exécution, porter le pourcentage minimal à 4 %, à condition que les statistiques recueillies conformément à l'article 3 indiquent qu'en moyenne plus de 90 % de tous les véhicules contrôlés sont équipés de tachygraphes numériques. En prenant sa décision, la Commission tient également compte de l'efficacité des mesures de contrôle existantes, notamment la disponibilité des données de tachygraphes numériques dans les locaux des entreprises. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»

c) le paragraphe suivant est inséré:

«3 bis. Chaque État membre organise des contrôles portant sur le respect de la directive 2002/15/CE compte tenu du système de classification par niveau de risque prévu à l'article 9 de la présente directive. Ces contrôles sont ciblés sur une entreprise si un ou plusieurs de ses conducteurs enfrennent gravement ou de manière répétée le règlement (CE) n° 561/2006 ou le règlement (UE) n° 165/2014.»

d) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les informations transmises à la Commission conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 et à l'article 13 de la directive 2002/15/CE comprennent le nombre de conducteurs contrôlés sur la route, le nombre de contrôles effectués dans les locaux des entreprises, le nombre de jours ouvrés contrôlés ainsi que le nombre et la nature des infractions signalées et indiquent s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de marchandises.»

4) À l'article 3, le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission précise, si nécessaire, davantage, par voie d'actes d'exécution, les définitions des catégories mentionnées au premier alinéa, points a) et b). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»

5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

### **Contrôles concertés**

Les États membres effectuent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route des conducteurs et des véhicules relevant du règlement (CE) n° 561/2006 ou du règlement (UE) n° 165/2014. Les États membres s'efforcent en outre d'organiser des contrôles concertés dans les locaux des entreprises.

Ces contrôles concertés sont effectués simultanément par les autorités de contrôle de deux États membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.»

6) À l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différents types de transport et d'entreprises. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006, au règlement (UE) n° 165/2014 ou à la directive 2002/15/CE ont été constatées sur la route.»

- 7) L'article 7 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 1 est modifié comme suit
    - i) le point b) est remplacé par le texte suivant:
      - «b) transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006;»;
    - ii) le point suivant est ajouté:
      - «d) assurer l'échange d'informations avec les autres États membres en application de l'article 8 de la présente directive en ce qui concerne l'application des dispositions nationales transposant la présente directive et la directive 2002/15/CE.»
  - b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:
    - «3. Les échanges de données, d'expériences et d'informations entre États membres sont vivement encouragés, principalement mais pas exclusivement par le comité visé à l'article 12, paragraphe 1, et par tout organisme que la Commission peut désigner par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»
- 8) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

### Échange d'informations

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article 22, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006 sont également échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article 7 de la présente directive:

- a) au moins tous les six mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente directive;
- b) sur demande motivée d'un État membre dans des cas particuliers.

2. Un État membre fournit les informations demandées par un autre État membre en application du paragraphe 1, point b), dans un délai de vingt-cinq jours ouvrés à compter de la réception de la demande. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court. Dans les cas urgents ou les cas n'exigeant qu'une simple consultation de registres, tels que des registres d'un système de classification par niveau de risque, les informations fournies sont transmises dans un délai de trois jours ouvrés.

Si l'État membre auquel est adressée la demande considère que celle-ci n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrés à compter de la réception de la demande. L'État membre demandeur étaye davantage sa demande. Lorsque l'État membre demandeur n'est pas en mesure d'étayer davantage sa demande, l'État membre auquel est adressée la demande peut la rejeter.

Lorsqu'il lui est difficile ou impossible de donner suite à une demande d'informations ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre auquel est adressée la demande en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrés à compter de la réception de la demande, et communique les raisons justifiant dûment cette difficulté ou cette impossibilité. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution.

En cas de retards persistants dans la fourniture d'informations à l'État membre sur le territoire duquel le travailleur est détaché, la Commission est informée et prend des mesures appropriées.

3. L'échange d'informations prévu au présent article est réalisé au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil (\*). Cela ne s'applique pas aux informations que les États membres s'échangent par consultation directe des registres électroniques nationaux visés à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil (\*\*).

(\*) Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission ("règlement IMI") (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

(\*\*) Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).»

9) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres mettent en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 ou au règlement (UE) n° 165/2014 ou aux dispositions nationales transposant la directive 2002/15/CE commises par chaque entreprise.

Au plus tard le ... [dix mois après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la Commission établit, par voie d'actes d'exécution, une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise. Cette formule commune tient compte du nombre, de la gravité et de la fréquence de survenance des infractions et des résultats des contrôles au cours desquels aucune infraction n'a été détectée, ainsi que du fait qu'une entreprise de transport routier utilise ou non le tachygraphe intelligent, conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014, sur tous ses véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.»

b) au paragraphe 2, la seconde phrase est supprimée;

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Une première liste d'infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et une appréciation de leur gravité figure à l'annexe III.

Afin d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 ou (UE) n° 165/2014, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 bis de la présente directive afin de modifier l'annexe III pour tenir compte de l'évolution de la réglementation et de considérations liées à la sécurité routière.

La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions pertinentes des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 crée un risque grave de mort ou de blessure grave.»

d) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«4. Afin de faciliter des contrôles sur route ciblés, les données contenues dans le système national de classification par niveau de risque sont accessibles, au moment du contrôle, à toutes les autorités de contrôle compétentes de l'État membre concerné.

5. Par l'intermédiaire des registres électroniques nationaux interopérables visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009, les États membres rendent directement accessibles aux autorités compétentes des autres États membres les informations contenues dans leur système national de classification par niveau de risque, conformément à l'article 16, paragraphe 2, dudit règlement.»

10) L'article 11 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.

Ces lignes directrices sont publiées dans un rapport établi par la Commission tous les deux ans.»

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La Commission arrête, par voie d'actes d'exécution, une approche commune de l'enregistrement et du contrôle des périodes consacrées à une autre tâche, au sens de l'article 4, point e), du règlement (CE) n° 561/2006, y compris de la forme de l'enregistrement et des cas spécifiques dans lesquels il doit avoir lieu, ainsi que de l'enregistrement et du contrôle des périodes d'au moins une semaine pendant lesquelles un conducteur est éloigné du véhicule et n'est pas en mesure d'exercer une quelconque activité avec ce véhicule. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.»

11) Les articles 12 à 15 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 12

### Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (\*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### Article 13

##### Mesures d'exécution

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission adopte des actes d'exécution visant indifféremment:

- a) à promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en œuvre de la présente directive;
- b) à favoriser la cohérence des approches et une interprétation harmonisée du règlement (CE) n° 561/2006 entre les autorités chargées du contrôle;
- c) à faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autorités chargées du contrôle.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.

#### Article 14

##### Négociations avec des pays tiers

Après l'entrée en vigueur de la présente directive, l'Union entame des négociations avec les pays tiers concernés en vue de l'application de règles équivalentes à celles fixées dans la présente directive.

Dans l'attente de la conclusion de ces négociations, les États membres incluent les données relatives aux contrôles effectués sur des véhicules en provenance de pays tiers dans les rapports qu'ils adressent à la Commission conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006.

#### Article 15

##### Mise à jour des annexes

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 *bis* afin de modifier les annexes I et II de manière à y introduire les adaptations nécessaires pour refléter l'évolution des meilleures pratiques.

---

(\*) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).»

12) L'article suivant est inséré:

«Article 15 *bis*

##### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9, paragraphe 3, et à l'article 15 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du ... [date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9, paragraphe 3, et à l'article 15 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" (\*).

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9, paragraphe 3, et de l'article 15 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

(\*) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.»

13) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) la partie A est modifiée comme suit:

i) les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant:

«1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conformément à l'annexe II de la présente directive et/ou sur les sorties imprimées;

2) pour la période visée à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M<sub>3</sub> [les catégories N<sub>3</sub> et M<sub>3</sub> s'entendant comme celles définies dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (\*)];

(\*) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).»

ii) le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006;»

iii) le point suivant est ajouté:

«6) la durée maximale hebdomadaire du travail portée à soixante heures conformément à l'article 4, point a), de la directive 2002/15/CE; les autres durées hebdomadaires du travail telles qu'elles sont fixées aux articles 4 et 5 de la directive 2002/15/CE, uniquement lorsque la technologie existante permet d'effectuer des contrôles efficaces.»

b) la partie B est modifiée comme suit:

i) au premier alinéa, les points suivants sont ajoutés:

«4) le respect des exigences relatives aux durées maximales hebdomadaires moyennes du travail, aux temps de pause et au travail de nuit énoncées aux articles 4, 5 et 7 de la directive 2002/15/CE;

5) le respect des obligations incombant aux entreprises en ce qui concerne le paiement pour l'hébergement des conducteurs et l'organisation du travail des conducteurs, conformément à l'article 8, paragraphes 8 et 8 bis, du règlement (CE) n° 561/2006.»

ii) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Si une infraction est constatée, les États membres peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices dans la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les contractants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014.»

*Article 3***Modification du règlement (UE) n° 1024/2012**

À l'annexe du règlement (UE) n° 1024/2012, les points suivants sont ajoutés:

- «13. Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (\*): article 8.
14. Directive (UE) 2020/... du Parlement européen et du Conseil du ... 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 (\*\*): article 1<sup>er</sup>, paragraphe 14.

(\*) JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

(\*\*) JO L ... du ..., p. ....»

*Article 4***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

*Article 5***Sanctions**

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1<sup>er</sup> lorsqu'ils savaient ou auraient dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que les services de transport qu'ils commandaient enfreignaient ces dispositions.
2. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1<sup>er</sup> et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

*Article 6***Contrôle avec des moyens intelligents**

Sans préjudice de la directive 2014/67/UE et afin de mieux faire respecter les obligations prévues à l'article 1<sup>er</sup> de la présente directive, les États membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. Cette stratégie se concentre sur les entreprises présentant un risque élevé, comme prévu à l'article 9 de la directive 2006/22/CE.

*Article 7***Évaluation**

1. La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive, en particulier l'incidence de l'article 1<sup>er</sup>, au plus tard le 31 décembre 2025, et fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur son application. Le rapport de la Commission est accompagné, en tant que de besoin, d'une proposition législative. Le rapport est rendu public.
2. Dans le prolongement du rapport visé au paragraphe 1, la Commission évalue régulièrement la présente directive et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil. Les résultats de l'évaluation sont, si nécessaire, accompagnés de propositions pertinentes.

*Article 8***Formation**

Les États membres coopèrent pour fournir des services d'éducation et de formation aux autorités de contrôle, en prenant appui sur les mécanismes de contrôle existants.

Les employeurs sont chargés de veiller à ce que leurs conducteurs acquièrent des connaissances sur leurs droits et obligations résultant de la présente directive.

*Article 9***Transposition**

1. Au plus tard le ... [*dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente directive*], les États membres adoptent et publient les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces mesures à partir du ... [*dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente directive*].

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 10***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 11***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ..., le ...

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

...

*Par le Conseil*  
*Le président*

...

---

# CONSEIL

## **Exposé des motifs du Conseil: position (UE) n° 4/2020 du Conseil 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**

(2020/C 149/02)

### I. INTRODUCTION

1. Le 31 mai 2017, la Commission européenne a adopté une 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.
2. Cette proposition a été présentée dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité, et la procédure législative a été organisée en liaison avec deux autres propositions législatives, l'une portant sur l'accès à la profession de transporteur par route et au marché du transport de marchandises par route, et l'autre portant sur les durées de conduite, les règles en matière de repos et les tachygraphes.
3. Le Conseil «Transports, télécommunications et énergie» a marqué son accord sur une orientation générale le 3 décembre 2018 <sup>(1)</sup>.
4. Le Parlement européen a adopté sa position en première lecture le 4 avril 2019.
5. Entre octobre et décembre 2019, des négociations ont eu lieu entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission en vue de parvenir à un accord sur la proposition. Le 11 décembre 2019, les négociateurs ont marqué leur accord sur un texte de compromis, qui a ensuite été approuvé par le Comité des représentants permanents le 20 décembre 2019 <sup>(2)</sup>.
6. La commission des transports et du tourisme du Parlement européen (TRAN) a confirmé l'accord politique le 21 janvier 2020, et le Conseil a donné sa confirmation le 20 février 2020 <sup>(3)</sup>.
7. Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte de l'avis adopté le 18 janvier 2018 par le Comité économique et social européen ainsi que de l'avis adopté le 1<sup>er</sup> février 2018 par le Comité des régions.
8. Compte tenu de l'accord susmentionné et à la suite de la mise au point effectuée par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté, le 7 avril 2020, par voie de procédure écrite, la position du Conseil en première lecture, conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

### II. OBJECTIF

9. L'objectif général de la proposition est, d'une part, de garantir des conditions de travail décentes et une protection sociale adéquate aux conducteurs et, d'autre part, de préciser, harmoniser et réduire les exigences administratives imposées aux opérateurs, en leur permettant de fournir des services dans un environnement de concurrence loyale.
10. 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.

<sup>(1)</sup> Document 15084/18.

<sup>(2)</sup> Document 15083/19.

<sup>(3)</sup> Document 5424/20 + ADD 1 à ADD 4.

### III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

#### A) *Considérations générales*

11. Sur la base de la proposition de la Commission, le Parlement et le Conseil ont mené des négociations en vue de la conclusion d'un accord au stade de la position du Conseil en première lecture. Le texte du projet de position du Conseil reflète pleinement le compromis intervenu entre les deux colégislateurs.

#### B) *Principales questions de fond*

12. Le compromis qui ressort de la position adoptée par le Conseil en première lecture comporte les éléments principaux suivants:

##### a) **Dérogations au régime de détachement pour les travailleurs effectuant des transports internationaux par route**

13. Deux éléments essentiels de la position du Conseil concernent 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. Dans sa proposition, la Commission avait fait de la durée de la présence du conducteur dans un autre État membre un critère déterminant, alors que le Parlement et le Conseil ont préféré établir une distinction en fonction de la nature du transport effectué. En ce qui concerne la portée de la dérogation, la proposition de la Commission donnait la préférence à une dérogation limitée à deux éléments des règles nationales applicables aux travailleurs détachés (\*), alors que le Parlement et le Conseil ont préféré une dérogation complète aux dispositions de fond et de procédure en matière de détachement.

14. Le texte du Conseil (article 1<sup>er</sup>, paragraphes 1 à 7) correspond dans une large mesure à la position du Parlement [amendements 765, 787 à 789, 791, 792, 837 (en partie) et 838 à 842]. En particulier, le Conseil a accepté que la dérogation soit 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 (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2); les opérations pour compte propre non couvertes par des contrats de service ne sont donc pas exclues.

15. En ce qui concerne les activités exemptées des règles en matière de détachement, elles comprennent notamment les «opérations de transport bilatérales» (article 1<sup>er</sup>, paragraphes 3 et 4), 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 degré élevé de mobilité justifiant une dérogation est donc caractérisé par le déplacement du conducteur entre l'État membre où sa société est établie et un autre État membre ou un pays tiers. À des fins de contrôle, la flexibilité limitée en ce qui concerne les arrêts supplémentaires liés au transport dépend 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.

16. En conséquence, la prestation de services de transport nationaux dans un autre État membre (cabotage) est considérée comme une situation dans laquelle le conducteur est détaché (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 7).

17. À des fins de clarification, le compromis indique qu'un conducteur qui transite par le territoire d'un autre État membre n'est pas un travailleur détaché. Pour les opérations de transport combiné, le trajet routier est analysé séparément, en suivant la logique de l'activité exemptée (article 1<sup>er</sup>, paragraphes 5 et 6).

##### b) **Transparence concernant les conditions de travail et d'emploi**

18. 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 (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 9). Dans cette optique, les amendements 794 et 837 (paragraphe 2 *septies*) sont maintenus moyennant un remaniement du texte du Conseil.

(\*) Durée minimale des congés payés annuels et taux de salaire minimal/rémunération.

c) **Opérateurs de pays tiers**

19. Le Parlement et le Conseil ont tous deux considéré que le renforcement des règles en matière de détachement applicables aux conducteurs de l'Union européenne ne devrait pas créer un avantage concurrentiel pour les opérateurs de pays tiers ayant accès au marché du transport routier de l'Union européenne. Le Conseil a accepté d'intégrer cet aspect dans la *lex specialis* (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 10), sur le fondement d'une série de considérants (15 à 17) expliquant les instruments disponibles. Par conséquent, les amendements 829 et 837 (paragraphe 2 *octies*) ont été retenus en partie.

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

20. Le texte du Conseil s'appuie sur la proposition de la Commission en ce qui concerne la liste fermée et, par rapport à la directive 2014/67/UE, raccourcie des exigences administratives qui accompagnent le détachement de conducteurs (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 11). Conformément à la position du Parlement et avec le soutien de la Commission, 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. Cette procédure harmonisée rendra redondants les systèmes d'information nationaux autonomes. En ce qui concerne les informations à conserver dans la déclaration de détachement, le texte du Conseil s'appuie sur la proposition de la Commission et ajoute certains éléments demandés par le Parlement.
21. Les dispositions relatives au contrôle maintiennent la structure figurant dans la proposition de la Commission, qui établit une distinction entre les contrôles sur route et les contrôles postérieurs au détachement. En accord avec la position du Parlement, le Conseil n'a pas suivi l'idée d'une documentation supplémentaire à bord au sujet du contrat de travail et des fiches de paie du conducteur. Cependant, ces informations peuvent être demandées directement auprès du transporteur, après le détachement. Cette phase de contrôle postérieure au détachement, à laquelle l'État membre d'accueil peut associer l'État membre d'établissement, est encore développée dans le texte du Conseil, afin de tenir compte également des amendements proposés par le Parlement. En particulier, le système IMI sera l'outil de communication central pour le transporteur, et un État membre a la possibilité d'associer les partenaires sociaux.
22. Le Conseil a accepté d'intégrer dans la directive une obligation, pour les États membres, de prévoir des sanctions applicables en cas de violation des dispositions de la *lex specialis*, et de sanctionner les acteurs de la chaîne logistique lorsqu'ils ont ou auraient dû avoir connaissance de telles violations (article 5). Enfin, le Conseil a également accepté 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 (article 6).
23. En résumé, les amendements 838 à 847, 850, 853 à 855, 857, 862 et 864 ont été retenus en partie, moyennant un raccourcissement ou un remaniement, tandis que les amendements 848, 849 et 852 n'ont pas été retenus.

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

24. 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 <sup>(3)</sup>, par exemple en limitant la durée maximale hebdomadaire globale de travail des conducteurs et le travail de nuit.
25. La directive 2006/22/CE a introduit des normes de l'Union pour le contrôle et l'application des règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos, ainsi que des règles relatives aux tachygraphes. Elle a toutefois exclu la directive 2002/15/CE de son champ d'application. La position du Conseil accepte à présent l'intégration de cette directive dans les normes de contrôle, en accord avec la proposition de la Commission et la position du Parlement.

<sup>(3)</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

26. Cette intégration concerne plusieurs aspects: les systèmes de contrôles nationaux, le nombre minimal de contrôles et la transmission des résultats (article 2, paragraphes 1, 3, 3 bis et 4, et annexe I de la directive modifiée), le déclenchement de contrôles dans les locaux à la suite d'infractions graves (article 6, paragraphe 1, de la directive modifiée), les systèmes nationaux de classification par niveau de risque (article 9, paragraphe 1, de la directive modifiée) et l'échange d'informations (article 7, paragraphe 1, point d), et article 8 de la directive modifiée). Compte tenu du large champ d'application de la directive relative au temps de travail, la position du Conseil privilégie une approche fondée sur le risque plutôt que le ciblage des contrôles sur un objectif quantitatif minimal (article 2, paragraphe 3 bis, de la directive modifiée). Dans cette optique, les amendements 806 et 835 ont été retenus moyennant un remaniement, tandis que l'amendement 810 n'a pas été retenu.

**f) Coopération administrative en matière d'application**

27. Il a été procédé à la modification des règles relatives à la coopération administrative 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. Dans cette optique, les amendements 812 à 814 et 816 à 818 ont été retenus et partiellement remaniés, tandis que les amendements 815 et 819 n'ont pas été retenus.

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

28. Le système de classification par niveau de risque, outre qu'il est étendu aux règles nationales au titre de la directive relative au temps de travail, subit deux modifications importantes (article 9 de la directive modifiée): premièrement, la Commission introduira une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise et, deuxièmement, les informations nationales relatives au niveau de risque seront accessibles aux autorités de contrôle dans l'ensemble de l'Union européenne, y compris dans le cadre de la réalisation des contrôles sur route. Par conséquent, les amendements 821, 824 et 825 ont été acceptés en partie au moyen d'un compromis.
29. Le Conseil accepte que les États membres s'efforcent d'étendre les contrôles concertés aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises, en trouvant un compromis sur une demande en ce sens émanant du Parlement (article 5 de la directive modifiée, amendement 809). Le futur rôle de l'Autorité européenne du travail est également mis en exergue, conformément au mandat donné à ce nouvel organisme, créé en 2019 (considérant 29).
30. Le texte du Conseil entérine la proposition de la Commission, et en partie l'amendement 826 du Parlement, prévoyant la mise la point d'une approche commune à l'égard du contrôle des «autres tâches» qui augmentent le temps de travail des conducteurs lorsqu'ils ne conduisent pas et, dans le même temps, la suppression de l'obligation d'utiliser des formulaires supplémentaires (article 11, paragraphe 3, de la directive modifiée).

**h) Habilitations de la Commission**

31. Il fallait également trouver un compromis sur le choix des procédures habilitant la Commission à adopter des actes juridiques, ce qui a été fait pour l'ensemble des dossiers négociés en parallèle. Le texte du Conseil contient deux habilitations à adopter des actes délégués en ce qui concerne la mise à jour des annexes de la directive modifiée, et trois nouvelles habilitations à adopter des actes d'exécution en ce qui concerne, respectivement, 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.

**i) Transposition et première évaluation de fond**

32. Les deux législateurs ont actualisé leurs positions sur le délai de transposition. Dans le cadre d'une approche ambitieuse liée à la disponibilité du nouvel outil de communication IMI, les États membre doivent transposer la directive dans les dix-huit mois qui suivent son entrée en vigueur (article 9). 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 (article 7).

j) **Autres éléments de la position du Conseil**

33. Les autres éléments ci-après, qui ont été ajoutés à la proposition de la Commission par le Conseil, figurent dans le texte final de la position du Conseil:
- a) une clarification indiquant que la somme des présences interrompues d'un conducteur dans un État membre d'accueil ne constitue pas à un détachement de longue durée (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 8);
  - b) une disposition relative à l'approche en matière de contrôle lorsqu'un conducteur n'a pas de déclaration de détachement, qui signifie que le conducteur peut recourir à une dérogation aux règles en matière de détachement (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 11, dernier alinéa).
34. Le Conseil a accepté, en partie ou dans leur principe, les autres amendements ci-après du Parlement à la proposition de la Commission:
- a) les garanties visant à permettre des contrôles sur route efficaces sans retard injustifié pour le conducteur, à l'article 2, paragraphe 1, de la directive modifiée et à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 15 (amendements 807 et 859);
  - b) une obligation générale de collaboration pour les États membres à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 16 (amendement 860), et une obligation, pour les États membres et les employeurs, de fournir des services d'éducation et de formation aux autorités de contrôle et aux conducteurs à l'article 8 (amendement 867);
  - c) des améliorations rédactionnelles par la mise à jour de références caduques (amendements 811, 821 à 823, 827, 828, 832 à 834).

IV. **CONCLUSION**

35. La position du Conseil en première lecture reflète pleinement le compromis intervenu dans les négociations entre le Conseil et le Parlement européen, avec l'aide de la Commission. Ce compromis est confirmé par la lettre de la présidente de la commission TRAN du Parlement européen au président du Comité des représentants permanents (23 janvier 2020). Dans cette lettre, la présidente de la commission TRAN a indiqué qu'elle recommanderait aux membres de cette commission, et ensuite à la plénière, d'approuver sans amendement en deuxième lecture au Parlement la position adoptée par le Conseil en première lecture, sous réserve de la vérification du texte par les juristes-linguistes des deux institutions.
36. Le Conseil estime, par conséquent, que sa position en première lecture représente un résultat équilibré et que, une fois adoptées, les règles sectorielles relatives au détachement des conducteurs amélioreront les conditions de travail tout en garantissant la libre prestation de services de transport transfrontaliers, et que les amendements à la directive relative aux exigences en matière de contrôle aura pour résultat un contrôle et une application plus complets, plus efficaces et mieux coordonnés.
-



ISSN 1977-0936 (édition électronique)  
ISSN 1725-2431 (édition papier)



**Office des publications de l'Union européenne**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**FR**