



Bruxelles, le 31.5.2017  
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

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**

{SWD(2017) 184 final}  
{SWD(2017) 185 final}  
{SWD(2017) 186 final}  
{SWD(2017) 187 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • Justification et objectifs de la proposition

Dans le secteur du transport routier, les règles sociales de l'Union contribuent à la réalisation des objectifs fixés par les pouvoirs publics d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, d'assurer une concurrence loyale entre les sociétés de transport routier et de renforcer la sécurité routière pour tous les usagers de la route. Adapter ces règles aux besoins du secteur, en faciliter l'application et les faire respecter de manière uniforme et efficace constitue un aspect essentiel de la stratégie de la Commission visant à intégrer davantage le marché du transport routier de l'UE et à rendre ce secteur équitable, économe en ressources et socialement responsable, ainsi que la Commission l'a exposé dans le Livre blanc sur les transports du 28 mars 2011<sup>1</sup>.

Parmi les principales règles sociales qui s'appliquent au transport routier, on peut citer les dispositions régissant l'aménagement du temps de travail des conducteurs prévues dans la directive 2002/15/CE<sup>2</sup>, les exigences minimales à respecter en matière de contrôle énoncées dans la directive 2006/22/CE, les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos conformément au règlement (CE) n° 561/2006<sup>3</sup> ainsi que les dispositions concernant le détachement de travailleurs qui figurent dans la directive 96/71/CE<sup>4</sup> et la directive d'exécution 2014/67/UE<sup>5</sup>. Ces actes juridiques s'inscrivent dans le cadre d'un effort plus vaste visant à améliorer les conditions de travail des conducteurs, à assurer une concurrence loyale entre opérateurs et à améliorer la sécurité des routes européennes ainsi qu'à garantir un équilibre entre la protection sociale des travailleurs et la liberté des opérateurs de fournir des services transfrontières.

Il ressort d'une évaluation ex post de la législation sociale relative au transport routier et du contrôle de son application, effectuée en 2015-2017<sup>6</sup> dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), que les règles en vigueur ne parent pas de manière efficace et efficiente aux risques de détérioration des conditions de travail et de distorsion de concurrence. Cela s'explique par les lacunes que présente le cadre juridique. Certaines règles sont, en effet, peu claires, inadaptées ou difficiles à mettre en œuvre ou à faire respecter, ce qui entraîne des disparités d'application des règles communes entre les États membres et risque de fragmenter le marché intérieur.

L'analyse des problèmes qui se posent sur le terrain fait notamment ressortir l'urgence de remédier aux divergences dans l'interprétation des directives 96/71/CE et 2014/67/UE et dans leur application au secteur du transport routier. L'analyse d'impact réalisée à l'appui de la présente proposition législative conclut que les dispositions relatives au détachement et les exigences administratives ne sont pas adaptées à la nature extrêmement mobile du travail des conducteurs du transport routier international. Cette situation fait peser des charges réglementaires disproportionnées sur les opérateurs et dresse des obstacles injustifiés à la

---

<sup>1</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>2</sup> JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

<sup>3</sup> JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

<sup>4</sup> JO L 18 du 21.1.1997, p. 1.

<sup>5</sup> JO L 159 du 28.5.2014, p. 11.

<sup>6</sup> L'évaluation ex post portait sur le règlement (CE) n° 561/2006 concernant les durées de conduite, les pauses et les temps de repos, la directive 2006/22/CE sur le contrôle de l'application des dispositions dudit règlement et la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

fourniture de services transfrontières. Les difficultés juridiques et pratiques d'application au secteur du transport routier des règles concernant le détachement sont mentionnées tout particulièrement dans le considérant 10 de la proposition de la Commission du 8 mars 2016<sup>7</sup> portant modification de la directive 96/71/CE: *En raison de la nature hautement mobile du travail dans les transports routiers internationaux, la mise en œuvre de la directive concernant le détachement de travailleurs soulève des questions et des difficultés juridiques particulières (notamment lorsque le lien avec l'État membre concerné est insuffisant). Il serait tout à fait approprié de prendre ces enjeux en considération dans une législation spécifique au secteur, ainsi que dans le cadre d'autres initiatives de l'UE visant à améliorer le fonctionnement du marché intérieur des transports routiers.*

La présente proposition retient une approche globale pour parer aux risques de conditions de travail inadaptées pour les conducteurs, conditions d'emploi comprises, tout en atténuant les charges réglementaires excessives qui pèsent sur les opérateurs et en empêchant les distorsions de concurrence. La finalité première est de garantir un équilibre entre des conditions de travail adaptées pour les conducteurs et la libre prestation de services transfrontières pour les opérateurs.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition s'inscrit dans le cadre d'un réexamen plus large actuellement en cours de la législation de l'Union en matière de transport routier. Elle est étroitement liée à une initiative visant à améliorer la clarté et l'adéquation des dispositions relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos figurant dans le règlement (CE) n° 561/2006 et de celles régissant l'utilisation de tachygraphes prévues dans le règlement (UE) n° 165/2014. Elle présente également un rapport avec le réexamen en cours des règles du marché concernant l'accès à la profession de transporteur routier [règlement (CE) n° 1071/2009], l'accès au marché du transport international de marchandises [règlement (CE) n° 1072/2009] et l'accès au marché du transport international de voyageurs [règlement (CE) n° 1073/2009]. Les règles sociales et les règles du marché formant un cadre juridique complet et cohérent, il est essentiel d'en contrôler le respect de manière cohérente et efficace pour créer un secteur du transport routier équitable, sûr, écologiquement et socialement durable. Or aucune de ces initiatives ne peut, à elle seule, efficacement remédier aux difficultés qui se posent actuellement sur le plan social et sur le marché.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition contribue à mettre en œuvre deux des priorités de l'actuelle Commission: créer «un marché intérieur plus approfondi et plus équitable» et un élan pour «l'emploi, la croissance et l'investissement». Elle est cohérente avec les actions visant à combattre l'iniquité sociale et la concurrence déloyale et à établir un cadre social en faveur de nouvelles possibilités d'emploi et de conditions équitables pour les entreprises.

L'un des objectifs de la proposition est d'assurer des conditions de travail décentes et une protection sociale appropriée. Elle répond donc aux objectifs de l'Agenda social de la Commission et à l'initiative relative à la création d'un socle européen des droits sociaux. Elle est également conforme à la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, dont l'article 31 consacre le droit à des conditions de travail justes et équitables.

La proposition contribue enfin à la réalisation du programme REFIT en réduisant les charges réglementaires, en simplifiant certaines règles et en les adaptant aux besoins propres au

---

<sup>7</sup> COM(2016) 128 final.

secteur concerné. Elle rendra également le contrôle de l'application plus efficace grâce à une meilleure utilisation des outils et systèmes de contrôle existants.

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

### **• Base juridique**

La présente proposition modifie la directive 2006/22/CE et établit des règles sectorielles sur le détachement de travailleurs eu égard aux directives 96/71/CE et 2014/67/UE.

La directive 2006/22/CE a pour base juridique ce qui est à présent l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE), disposition sur laquelle il convient également de se baser pour modifier ladite directive.

Les directives 96/71/CE et 2014/67/UE sont fondées sur l'(actuel) article 53, paragraphe 1, du TFUE. Toutefois, puisque les règles proposées ici se rapportent exclusivement à des situations propres à la fourniture de services de transport, l'article 91, paragraphe 1, du TFUE devrait servir de base juridique.

.

### **• Subsidiarité**

En vertu de l'article 4, paragraphe 2, point g), du TFUE, l'UE dispose d'une compétence réglementaire partagée avec les États membres dans le domaine des transports. Cependant, seul le législateur de l'UE peut modifier les règles en vigueur.

Les lacunes que présente la législation actuelle font que les États membres appliquent et contrôlent différemment les règles sociales européennes, dont celles sur le détachement de travailleurs. Des lignes directrices ou l'autoréglementation par chaque État membre ne suffiraient pas à garantir l'application et le contrôle uniformes des règles sociales dans le transport routier partout dans l'UE. Aussi une action au niveau de l'UE est-elle justifiée.

### **• Proportionnalité**

La proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour résoudre les problèmes recensés tenant à des conditions de travail inadaptées pour les conducteurs et à des distorsions de concurrence entre opérateurs.

Ainsi qu'il est indiqué à la section 7.2 de l'analyse d'impact, la proposition présente l'option considérée comme la plus adaptée et proportionnée, celle qui assure un équilibre entre l'amélioration des conditions de travail pour les conducteurs, la réduction des charges réglementaires pour les opérateurs et le contrôle efficace du respect des règles au-delà des frontières.

La proposition est axée sur la simplification, la clarification et l'adaptation de certaines règles afin de répondre aux besoins du secteur. Elle évite toute charge administrative inutile pour les opérateurs et vise à assurer le caractère proportionné des exigences en matière de coopération administrative et d'assistance mutuelle entre les États membres. L'analyse d'impact conclut que les mesures envisagées n'auront aucune incidence disproportionnée sur les PME.

### **• Choix de l'instrument**

Étant donné que la proposition apporte un nombre limité de modifications à la directive 2006/22/CE et prescrit des règles sectorielles concernant le détachement de travailleurs dans

le secteur du transport routier eu égard aux directives 96/71/CE et 2014/67/UE, l'instrument retenu est également une directive.

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

#### **• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La directive d'exécution 2006/22/CE ainsi que le règlement (CE) n° 561/2006 relatif à la durée de conduite et la directive 2002/15/CE sur le temps de travail ont fait l'objet d'une évaluation ex post approfondie en 2015-2017<sup>8</sup>. Cette évaluation était accompagnée d'une étude externe<sup>9</sup>.

Les principaux problèmes recensés étaient les suivants:

- divergences dans l'interprétation et le contrôle de l'application de la disposition relative à l'enregistrement des périodes pendant lesquelles un conducteur s'éloigne du véhicule;
- violation des règles sur le temps de travail entraînant un nombre excessif d'heures de travail pour les conducteurs et une accumulation de fatigue doublés d'effets néfastes sur leur santé et leur sécurité ainsi que sur la sécurité routière;
- contrôle insuffisant du respect des dispositions sur le temps de travail et absence de données uniformes sur le suivi et les contrôles de conformité;
- coopération administrative et assistance mutuelle médiocres entre les États membres, ce qui entrave la mise en œuvre cohérente des règles de l'UE;
- disparité des systèmes nationaux évaluant le niveau de risque des entreprises de transport, ce qui freine l'échange d'informations et la comparaison de données dans la perspective de contrôles efficaces;
- utilisation insuffisante des données stockées dans les systèmes de classification par niveau de risque, ce qui empêche un ciblage efficace des contrôles;
- il n'a pas été paré aux risques de détérioration des conditions de travail liés à une rémunération et à une protection sociale insuffisantes des conducteurs travaillant sur de longues durées hors de leur pays d'emploi.

Les dispositions concernant le détachement de travailleurs ne faisaient pas explicitement partie de cette évaluation au titre du programme REFIT. Toutefois, les difficultés d'application de mesures nationales divergentes régissant le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier ont fait apparaître que les règles générales de détachement étaient inadaptées à la main-d'œuvre particulièrement mobile du transport routier et que les exigences administratives imposaient des contraintes disproportionnées, restreignant de ce fait la libre prestation de services transfrontières.

---

<sup>8</sup> Voir la note de bas de page n° 1.

<sup>9</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

## • Consultation des parties intéressées

Les parties intéressées ont été longuement consultées en vue de la préparation de la présente proposition, dans le respect des normes minimales applicables aux consultations engagées avec les parties intéressées énoncées dans la communication de la Commission du 11 décembre 2002 [COM(2002) 704 final].

Tous les groupes concernés de parties intéressées ont contribué au processus de consultation: autorités nationales, organismes de contrôle, associations représentant les opérateurs du transport routier (marchandises et passagers), transitaires, chargeurs, PME, syndicats, conducteurs et autres travailleurs du secteur du transport routier. Plus particulièrement, les partenaires sociaux européens ont été longuement consultés pendant tout le processus. Divers outils et méthodes de consultation ouverte et ciblée ont été utilisés:

- une conférence à haut niveau qui s'est tenue le 4 juin 2015 sur le thème d'un «agenda social pour les transports» a ouvert un vaste débat sur les aspects sociaux du transport routier; elle a réuni quelque 350 participants: décideurs, experts en transports, partenaires sociaux;
- des séminaires organisés à la fin de l'année 2015 qui ont réuni des parties prenantes du secteur, des représentants des États membres et les partenaires sociaux au niveau de l'UE. Les échanges ont principalement porté sur le mode de fonctionnement de la législation concernant les aspects sociaux et le marché intérieur dans le secteur du transport routier;
- une conférence sur le transport routier organisée le 19 avril 2016 comprenait un atelier consacré aux aspects sociaux et aux aspects relatifs au marché intérieur du transport routier. On a enregistré quelque 400 participants, notamment des représentants des États membres, des députés au Parlement européen et des acteurs de premier plan qui ont abordé les objectifs et le champ des initiatives envisagées dans le secteur du transport routier;
- cinq études sur mesure ont été entreprises en vue d'obtenir les avis des ministères nationaux des transports (les questions mettaient l'accent sur la mise en œuvre et l'interprétation des règles), des autorités de contrôle (accent mis sur les pratiques de contrôle, les coûts et les avantages d'un tel contrôle), des entreprises (accent mis sur l'incidence de la législation sur les opérateurs du marché), des syndicats (accent mis sur l'incidence de la législation sur les conducteurs) et d'autres parties intéressées telles que les associations professionnelles (accent mis sur les points de vue généraux quant aux effets de la législation). 1 441 réponses au total ont été reçues (dont 1 269 provenaient de sociétés de transport routier);
- des entretiens avec 90 parties intéressées (dont 37 conducteurs) ont été menés afin de rassembler des informations sur leur expérience en ce qui concerne le mode de fonctionnement du contrôle, l'efficacité de celui-ci et les problèmes posés par le respect de la législation;
- une consultation publique<sup>10</sup> organisée entre le 5 septembre et le 11 décembre 2016 afin de définir le problème et de déterminer d'éventuelles solutions. Sur les 1 378 réponses reçues, 1 209 émanaient de conducteurs, d'opérateurs, de chargeurs et de transitaires et 169, d'autorités nationales, d'organismes de contrôle, d'organisations de travailleurs et d'associations professionnelles;

---

<sup>10</sup> Résumé des constatations [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en)

- une étude menée auprès d'un panel de PME entre le 4 novembre 2016 et le 4 janvier 2017. Les 109 réponses reçues ont fourni des avis sur les objectifs de la révision du cadre juridique et sur des solutions potentielles;
- une enquête en ligne menée auprès de conducteurs (les 345 personnes ayant répondu ont exprimé leur point de vue sur les mesures envisageables, mais sur l'ensemble de ces réponses, 140 provenaient des Pays-Bas et 127, du Royaume-Uni); une enquête auprès des autorités nationales et des organismes de contrôle nationaux (41 réponses reçues de 27 États membres de l'UE ainsi que de la Norvège et de la Suisse) et une enquête auprès d'opérateurs (73 réponses qui, toutefois, n'étaient à nouveau pas totalement représentatives puisque 58 réponses provenaient de Hongrie);
- entretiens avec 7 sociétés de transport, 9 associations professionnelles nationales, 9 autorités nationales, 4 syndicats nationaux et 6 partenaires sociaux européens.

Les partenaires sociaux européens ont aussi été régulièrement informés et consultés au cours de plusieurs réunions bilatérales avec la Commission et lors de réunions régulières du comité de dialogue sectoriel dans les transports routiers et du groupe de travail des partenaires sociaux.

Les activités de consultation ont confirmé les principaux problèmes suivants: 1) des conditions de travail inadaptées pour les conducteurs; 2) des distorsions de concurrence entre les opérateurs de transport; et 3) des charges réglementaires pesant sur les opérateurs et les États membres. Les principaux problèmes juridiques recensés à l'origine de ces difficultés sont les suivants: des règles sociales vagues ou inadaptées, une application divergente des règles, un contrôle incohérent et inefficace et une coopération administrative médiocre entre les États membres.

En ce qui concerne les projets de mesure des pouvoirs publics, toutes les parties intéressées ont manifesté un ferme soutien en faveur d'un renforcement du contrôle et de la coopération entre les organismes de contrôle bien que quelques autorités nationales compétentes en la matière aient fait part de leurs préoccupations quant à l'augmentation éventuelle des coûts afférents à ce contrôle. Plus précisément, les autorités nationales et les organismes de contrôle de l'UE ont massivement souscrit (plus de 70 % de réponses favorables) aux mesures visant à harmoniser les systèmes nationaux de classification par niveau de risque et à octroyer un accès en temps réel aux données conservées dans ces systèmes.

Les avis des parties intéressées divergeaient sur les projets de mesure concernant les conditions de détachement dans le secteur du transport routier: les États membres et opérateurs de l'UE-13 ont soutenu cette mesure en émettant des réserves (un seuil de durée ne devrait pas être fixé trop bas) tandis que les syndicats l'ont considérée comme étant préjudiciable aux conducteurs. Les États membres et opérateurs de l'UE-15 avaient un avis mitigé. Une majorité des groupes de parties intéressées, à l'exception des syndicats, a plaidé pour la mesure consistant à réduire les charges administratives dans le cadre de l'application des règles en matière de détachement dans le secteur du transport routier.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Des contractants externes ont prêté leur concours à la Commission en réalisant une étude d'appui en vue de l'évaluation ex post<sup>11</sup> et une étude d'appui distincte dans la perspective de l'analyse d'impact, achevée en mai 2017.

- **Analyse d'impact**

L'initiative s'appuie sur une analyse d'impact qui a reçu un avis favorable, assorti de recommandations, du comité d'examen de la réglementation. Les principales observations du comité ont toutes été prises en compte dans la version révisée de l'analyse d'impact (voir l'annexe 1 pour un aperçu).

Quatre options ont été envisagées. Les trois premières sont cumulatives quant au niveau accru de l'intervention réglementaire et des incidences escomptées tandis que la quatrième est horizontale et que les mesures qu'elle prévoit pourraient être combinées à n'importe laquelle des trois premières options.

La première option était axée sur la clarification du cadre juridique et l'accroissement de la coopération entre les autorités de contrôle. La deuxième portait essentiellement sur le renforcement du contrôle et l'amélioration des formules de travail pour les travailleurs. La troisième proposait d'apporter des modifications substantielles aux règles, dont l'interdiction de la rémunération fondée sur les performances. La quatrième option consistait en des critères sectoriels et des mesures spéciales de contrôle pour le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier. Elle comprenait plusieurs variantes fondées sur des seuils de durée: variante a) - 3 jours, variante b) - 5 jours, variante c) - 7 jours et variante d) - 9 jours comme durée totale par mois calendaire passée sur le territoire d'un État membre d'accueil, au-delà de laquelle la réglementation de ce dernier sur les taux de salaire minimal et la durée des congés payés annuels s'applique à un opérateur étranger.

L'option 1 semblait la moins efficace pour résoudre la question de l'insécurité juridique et de l'inégalité entre conducteurs et opérateurs, en raison surtout du caractère volontaire des mesures. Cela aggraverait les préoccupations quant au nombre de mesures nationales auxquelles conducteurs et opérateurs doivent s'adapter.

L'option 3 semble présenter quelques effets secondaires négatifs pour ce qui est des conditions de travail des conducteurs dans le secteur du transport de passagers parce que la mesure sur le repos hebdomadaire différé entraînerait une augmentation de l'indice de fatigue comprise entre 20 et 33 % et accroîtrait les risques pour la sécurité routière de 4-5 %. Cette fatigue et ce risque accrus s'accompagneraient d'une réduction comprise entre 3 et 5 % des frais de mise en conformité supportés par les opérateurs.

L'option 2 génère les effets les plus positifs quant à l'amélioration des conditions de travail pour les conducteurs (réduction de l'indice de fatigue de 28 % et des périodes loin du domicile de 43 % pour les conducteurs des États membres de l'UE-13 et de 16 % pour les conducteurs des États membres de l'UE-15). Parallèlement, elle contribue à réduire les distorsions de concurrence et à améliorer la sécurité routière grâce aux mesures qui rendent le contrôle cohérent et plus efficace, tout en allégeant quelque peu les contraintes administratives qui pèsent sur les autorités nationales et les entreprises de transport.

---

<sup>11</sup> Rapport final <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Quant à l'option horizontale (PP4) concernant le détachement de travailleurs, les coûts de mise en conformité supportés par les opérateurs sont les plus bas en cas de seuil plus élevé, du fait d'un nombre limité de voyages relevant des règles en matière de salaire minimal. Par ailleurs, un seuil de durée plus bas permettrait de couvrir une catégorie plus large de conducteurs participant à la fourniture transfrontière de services de transport routier, ce qui produirait des effets positifs globaux plus importants dans l'optique de l'amélioration des conditions sociales et de travail des conducteurs et d'une plus grande attractivité des emplois.

Les économies substantielles que les opérateurs pourraient réaliser résultent surtout de l'option 4, en particulier des mesures en matière d'exigences administratives et de contrôle. Elles sont de l'ordre de 785 000 000 EUR par an pour les coûts administratifs. Les économies réalisées grâce aux mesures prévues par l'option 2 n'ont pu être quantifiées. Ces mesures devraient toutefois réduire le nombre d'infractions et, partant, les coûts découlant du non-respect de la réglementation. De surcroît, elles permettent d'améliorer l'efficacité des opérations de transport et encouragent les conducteurs à rentrer plus fréquemment à leur domicile. Elles provoqueront toutefois une légère augmentation des coûts liés au contrôle pour les autorités nationales (comprise entre 1,3 % et 8 %), notamment en ce qui concerne les contrôles portant sur le respect des règles relatives au temps de travail.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition poursuit l'objectif du programme REFIT visant à accroître l'efficacité de la législation et à réduire les charges réglementaires pesant sur les entreprises. Elle procède principalement en simplifiant les règles et en les adaptant aux besoins propres au secteur et en optimisant l'utilisation d'outils et de bases de données plus uniformes en matière de contrôle de l'application. Bien qu'il soit prévu que les coûts afférents au contrôle augmentent légèrement pour les autorités nationales, cette augmentation est justifiée par l'amélioration des conditions de travail des conducteurs et des conditions économiques pour les opérateurs, ce qui permettra d'économiser sur les coûts découlant du non-respect de la réglementation. La proposition rendra également plus efficace le contrôle du respect de la réglementation, par exemple en intensifiant l'utilisation des systèmes de classification par niveau de risque pour que les contrôles ciblent les opérateurs contrevenants. Les micro-entreprises ne sont pas exclues du champ d'application de la proposition: s'il en allait autrement, cela risquerait de créer des conditions de concurrence et des conditions de travail inégales.

### **Droits fondamentaux**

La proposition contribue aux objectifs de la Charte des droits fondamentaux et notamment de l'article 31, qui prévoit le droit à des conditions de travail justes et équitables.

## **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La proposition n'aura aucune incidence sur le budget de l'Union.

## **5. AUTRES ÉLÉMENTS**

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Le suivi des évolutions, en particulier le nombre, les types et la fréquence de survenance des infractions à la réglementation sociale, sera assuré selon une démarche conjuguant rapports nationaux de mise en œuvre, d'une part, et analyse de données provenant des organismes de contrôle de l'UE, d'autre part. Les problèmes de mise en œuvre et de contrôle feront régulièrement l'objet d'un suivi et d'une évaluation par le comité de dialogue sectoriel dans les transports routiers. Les informations relatives au détachement seront collectées à partir des

bases de données nationales, grâce au formulaire A1, une déclaration selon laquelle un travailleur détaché reste couvert par le régime de sécurité sociale du pays d'origine.

D'autres évolutions sur le marché et leurs répercussions éventuelles sur les conditions de travail et les conditions de concurrence seront évaluées à l'aide des données pertinentes recueillies dans le cadre d'autres initiatives, notamment la révision du règlement relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises.

- **Documents explicatifs**

La présente proposition modifie deux directives en vigueur dans une mesure limitée et établit des règles spéciales en rapport avec deux autres directives en vigueur. Aucun document explicatif particulier sur la transposition n'est jugé nécessaire.

- **Modification possible de la directive 2002/15/CE**

Conformément à l'article 154 du TFUE, qui prévoit la consultation des organisations de partenaires sociaux au niveau européen sur les questions relatives à l'emploi et aux affaires sociales énoncées à l'article 153 du TFUE, la Commission lancera un processus de consultation pour recueillir l'avis des partenaires sociaux sur l'orientation possible de l'action de l'Union en ce qui concerne la directive 2002/15/CE, qui fait partie du cadre de la réglementation sociale en vigueur dans le transport routier.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Les principaux éléments de la proposition sont les suivants:

**Directive 2006/22/CE**

L'article 1<sup>er</sup> modifie la directive 2006/22/CE comme suit:

*Article premier – Objet*

L'article 1<sup>er</sup> est modifié afin de préciser que les exigences en matière de contrôle de l'application énoncées dans la présente directive s'appliquent également au contrôle du respect de la directive 2002/15/CE.

*Article 2 – Systèmes de contrôles*

L'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, est modifié afin que les États membres soient tenus d'inclure dans les contrôles qu'ils effectuent le contrôle du respect des dispositions relatives au temps de travail énoncées dans la directive 2002/15/CE.

L'article 2, paragraphe 3, précise que le nombre minimal de contrôles portant sur le respect des dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 inclut ceux concernant le respect de la directive 2002/15/CE.

L'article 2, paragraphe 4, exige des États membres que les informations qu'ils transmettent à la Commission relatives aux résultats des contrôles effectués sur la route et dans les locaux des entreprises comprennent les contrôles portant sur le respect de la directive 2002/15/CE.

*Article 6 – Contrôles dans les locaux des entreprises*

L'article 6, paragraphe 1, précise que les infractions graves donnant lieu à des contrôles dans les locaux des entreprises de transport routier doivent également comprendre les infractions à la directive 2002/15/CE.

*Article 7 – Contacts intracommunautaires*

L'article 7, paragraphe 1, point d), est inséré afin que les autorités nationales désignées soient tenues d'échanger des informations sur la mise en œuvre de la présente directive et de la directive 2002/15/CE.

#### *Article 8 – Échange d'informations*

L'article 8 est modifié afin d'étendre la coopération administrative et l'assistance mutuelle entre les États membres. L'article 8, paragraphe 1, est modifié afin de préciser que l'échange d'informations entre les autorités nationales désignées s'applique également à la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE et du règlement (CE) n° 561/2006. Il est inséré un article 8, paragraphe 1 *bis*, afin d'imposer des délais fixes dans lesquels l'autorité d'un État membre doit répondre aux demandes d'information d'autres États membres.

#### *Article 9 – Système de classification par niveau de risque*

L'article 9 est modifié afin d'améliorer la cohérence et l'efficacité des systèmes nationaux de classification par niveau de risque. À l'article 9, paragraphe 1, il est ajouté un deuxième alinéa, selon lequel la Commission est tenue d'établir une formule uniforme permettant de calculer le taux de risque des entreprises de transport; cet alinéa précise également les critères à prendre en compte lors de l'établissement de cette formule, y compris l'utilisation du tachygraphe «intelligent». L'article 9, paragraphe 2, est modifié afin d'encourager les États membres à discuter de règles permettant la réalisation de contrôles complémentaires dans les locaux des entreprises de transport routier classées «à haut risque». Il est ajouté un article 9, paragraphe 4, afin de préciser que les données stockées dans le système de classification par niveau de risque doivent être mises à la disposition des autorités de contrôle. Il est ajouté un article 9, paragraphe 5, afin que les États membres soient tenus de mettre, sur demande, à la disposition d'autres États membres les informations figurant dans le système national de classification par niveau de risque.

#### *Article 11- Meilleures pratiques*

Il est ajouté un article 11, paragraphe 3, afin que la Commission soit tenue de dégager une approche commune de l'enregistrement et du contrôle des périodes consacrées à une «autre tâche» que la conduite lorsqu'un conducteur s'est éloigné du véhicule et ne peut, dès lors, pas procéder aux enregistrements nécessaires dans le tachygraphe.

#### *Annexe 1*

Il est ajouté un point 6) à la Partie A afin d'étendre la portée des contrôles sur route pour y inclure les contrôles relatifs au respect des limites de la durée hebdomadaire du travail. Il est ajouté un point 4) à la Partie B afin d'étendre la portée des contrôles dans les locaux des entreprises de transport en incluant les contrôles sur les dispositions relatives à la durée hebdomadaire du travail, aux temps de pause et au travail de nuit énoncées dans la directive 2002/15/CE.

### **Règles spéciales de détachement dans le secteur du transport routier primant certaines dispositions de la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE**

#### *Article 2, paragraphe 1*

L'article 2, paragraphe 1, explique les objectifs des dispositions établissant des règles spéciales concernant le détachement dans le secteur du transport routier qui priment les dispositions pertinentes de la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE.

#### *Article 2, paragraphes 2 et 3*

L'article 2, paragraphe 2, précise la durée minimale du détachement en deçà de laquelle la réglementation de l'État membre d'accueil sur les taux de salaire minimal et la durée des

congés annuels payés ne s'applique pas aux opérations de transport routier international. Ce seuil de durée ne s'applique pas au cabotage, puisque toute l'opération de transport se déroule dans un État membre d'accueil. En conséquence, le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels en vigueur dans l'État membre d'accueil devraient s'appliquer au cabotage, quelles que soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur. Le paragraphe 3 détaille la méthode de calcul de ces périodes de détachement.

*Article 2, paragraphe 4*

L'article 3, paragraphes 4 et 5, définit les exigences administratives et mesures de contrôle spéciales en vue de la vérification du respect des dispositions régissant le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier.

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**

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>12</sup>,  
vu l'avis du Comité des régions<sup>13</sup>,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,  
considérant ce qui suit:

- (1) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, économe en ressources 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 économiques adéquates et de concurrence loyale aux opérateurs, d'autre part.
- (2) La forte mobilité inhérente aux services de transport routier exige d'accorder une attention particulière au fait d'assurer que les conducteurs bénéficient des droits dont ils peuvent se prévaloir et que les opérateurs ne sont pas confrontés à des obstacles administratifs disproportionnés qui restreignent indûment leur liberté de fournir des services transfrontières.
- (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 avoir évalué le caractère effectif et efficace de l'actuelle législation sociale de l'Union dans le secteur du transport routier, on a recensé certaines lacunes dans les dispositions en vigueur et des insuffisances dans le contrôle de leur respect. On a en outre relevé une série de divergences entre les États membres dans l'interprétation, l'application et la mise en œuvre des règles. Cette situation est source d'insécurité juridique et d'inégalité de traitement des conducteurs et des opérateurs, ce qui est préjudiciable aux conditions de travail, sociales et de concurrence dans ce secteur.
- (5) Il est indispensable de faire respecter les dispositions relatives au temps de travail de manière adéquate, efficace et cohérente pour protéger les conditions de travail des

---

<sup>12</sup> JO C , , p. .

<sup>13</sup> JO C , , p. .

conducteurs et empêcher les distorsions de concurrence découlant du non-respect de la réglementation. Il est dès lors souhaitable d'étendre les exigences existantes en matière de contrôle uniforme prévues dans la directive 2006/22/CE au contrôle du respect des dispositions relatives au temps de travail énoncées dans la directive 2002/15/UE.

- (6) 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 transfrontière 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.
- (7) Afin d'améliorer davantage l'effectivité, l'efficacité et la cohérence du contrôle, il est souhaitable de développer les fonctions et l'utilisation des systèmes nationaux existants de classification par niveau de risque. L'accès aux données figurant dans ces systèmes de classification permettrait, en effet, de mieux cibler les contrôles sur les opérateurs contrevenants tandis que l'existence d'une formule uniforme pour évaluer le niveau de risque d'une entreprise de transport devrait contribuer à un traitement plus équitable des opérateurs lors des contrôles.
- (8) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2006/22/CE, il conviendrait de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011<sup>14</sup>.
- (9) Les États membres ont également rencontré des difficultés dans l'application des règles concernant le détachement de travailleurs prescrites par la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup> et des règles en matière d'exigences administratives inscrites dans la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup> au secteur du transport routier, par nature 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 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 transfrontières, doublées d'effets secondaires négatifs sur l'emploi.
- (10) Dans sa proposition du 8 mars 2016<sup>17</sup> portant 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, qui est par nature hautement mobile, et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes résidait dans une législation spécifique à ce secteur.

---

<sup>14</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).

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

<sup>17</sup> COM(2016) 128 final.

- (11) 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 de 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 transfrontières pour les opérateurs.
- (12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur un concept de lien suffisant rattachant le conducteur au territoire d'un État membre d'accueil. Aussi conviendrait-il de fixer un seuil de durée au-delà duquel le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels prévus par la législation de l'État membre d'accueil s'appliquent aux opérations de transport international. Ce seuil de durée ne devrait pas s'appliquer aux transports de cabotage tels que définis par les règlements (CE) n° 1072/2009<sup>18</sup> et 1073/2009<sup>19</sup>, puisque toute l'opération de transport se déroule dans un État membre d'accueil. En conséquence, le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels en vigueur dans l'État membre d'accueil devraient s'appliquer au cabotage, quelles que soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur.
- (13) Afin de veiller au contrôle effectif et efficace du respect des règles sectorielles concernant le détachement de travailleurs et d'éviter de faire peser sur les opérateurs non résidents des contraintes administratives disproportionnées, il conviendrait d'instaurer des exigences sectorielles en matière administrative et de contrôle dans le secteur du transport routier tirant pleinement parti des outils de contrôle tels que le tachygraphe numérique.
- (14) Il y a donc lieu de modifier la directive 2006/22/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

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 du Parlement européen et du Conseil concernant 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:

«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\* et de la directive 2002/15/CE\*\*.»

---

\*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

---

<sup>18</sup> Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil 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>19</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).

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.»;

(b) au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé 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 du règlement (CE) n° 561/2006, du règlement (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE soient contrôlés.»;

(c) 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 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, en indiquant s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de choses.»;

(4) 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.»;

(5) à l'article 7, paragraphe 1, le point d) suivant est ajouté:

«d) assurer l'échange d'informations avec les autres États membres en ce qui concerne l'application des dispositions nationales transposant la présente directive et la directive 2002/15/CE.»;

(6) l'article 8 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) sur demande motivée d'un État membre dans des cas particuliers.»

(b) le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

«1 *bis*. Les États membres transmettent les informations demandées par les autres États membres en application du paragraphe 1, point b), du présent article dans un délai de 25 jours ouvrés à compter de la réception de la demande dans les cas nécessitant un examen approfondi ou impliquant des contrôles dans les locaux des entreprises concernées. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court. Dans les cas urgents ou les cas exigeant une simple consultation de registres, tels qu'un système de classification

par niveau de risque, les informations demandées sont transmises dans un délai de trois jours ouvrés.

Si l'État membre requis considère que la demande n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre requérant en conséquence, dans un délai de 10 jours ouvrés. L'État membre requérant étaye davantage sa demande. Lorsque cela n'est pas possible, l'État membre peut rejeter la demande.

Lorsqu'il lui est difficile ou impossible de donner suite à une demande d'information ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre concerné en informe l'État membre requérant en conséquence, motifs à l'appui, dans un délai de 10 jours ouvrés. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution à tout problème soulevé.»;

(7) 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.

La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, une formule commune permettant de calculer le niveau de risque des entreprises qui tienne compte du nombre, de la gravité et de la fréquence de survenance des infractions ainsi que des résultats des contrôles au cours desquels aucune infraction n'a été détectée et du fait qu'une entreprise de transport routier utilise ou non le tachygraphe intelligent, prévu au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014, sur tous ses véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à 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) les paragraphes 4 et 5 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. Les États membres mettent à disposition, sur demande, ou rendent directement accessibles à toutes les autorités compétentes des autres États membres les informations contenues dans le système national de classification par niveau de risque, dans le respect des délais fixés à l'article 8.»;

(8) à l'article 11, 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, telle que définie à l'article 4, point e), du règlement (CE) n° 561/2006, et des périodes d'au moins une semaine pendant lesquelles un conducteur est éloigné du véhicule. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»;

(9) l'annexe I est modifiée comme suit:

(a) dans la Partie A, le point 6) suivant est ajouté:

«6) les durées hebdomadaires du travail telles que fixées aux articles 4 et 5 de la directive 2002/15/CE.»;

(b) dans la Partie B, le point 4) suivant est ajouté:

«4) les exigences relatives aux durées hebdomadaires du travail, aux temps de pause et au travail de nuit prévues aux articles 4, 5 et 7 de la directive 2002/15/CE.».

## *Article 2*

1. Le présent article instaure des règles spéciales 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 du Parlement européen et du Conseil relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs.
2. Les États membres n'appliquent pas l'article 3, paragraphe 1, premier alinéa, points b) et c), de la directive 96/71/CE aux conducteurs du secteur du transport routier employés par les entreprises visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, point a), de ladite directive lorsque ces conducteurs effectuent des opérations de transport international au sens des règlements (CE) n° 1072/2009 et n° 1073/2009 si la période de détachement sur leur territoire aux fins de ces opérations est inférieure ou égale à 3 jours sur une période d'un mois calendaire.

Lorsque la période de détachement est supérieure à 3 jours, les États membres appliquent l'article 3, paragraphe 1, premier alinéa, points b) et c), de la directive 96/71/CE à toute la période de détachement sur leur territoire pendant le mois calendaire visé au premier alinéa.

3. Aux fins du calcul des périodes de détachement visées au paragraphe 2:

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

4. Les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes:

(a) l'obligation pour l'opérateur de transport routier établi dans un autre État membre d'envoyer une déclaration de détachement aux autorités nationales compétentes au plus tard au début du détachement, en format électronique, dans une langue officielle de l'État membre d'accueil ou en anglais, laquelle contient uniquement les informations suivantes:

- i) l'identité de l'opérateur de transport routier;
- ii) les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une ou plusieurs autres personnes de contact dans l'État membre d'établissement chargée(s) 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) le nombre prévu de conducteurs détachés et leur identité;
- iv) la durée prévue du détachement ainsi que les dates prévues pour le début et la fin du détachement;
- v) la plaque minéralogique des véhicules utilisés pendant le détachement;
- vi) le type de services de transport, c'est-à-dire transport de marchandises, transport de personnes, transport international ou transport de cabotage;

(b) l'obligation pour le conducteur de conserver et de fournir, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'elles sont demandées lors d'un contrôle sur route, une copie de la déclaration de détachement et la preuve de l'opération de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil, telle qu'un bordereau d'expédition électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil;

(c) l'obligation pour le conducteur de conserver et de fournir, lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route, les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les codes 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;

(d) 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, une copie du contrat de travail ou tout document équivalent au sens de l'article 3 de la directive 91/533/CEE du Conseil<sup>20</sup>, traduit dans l'une des langues officielles de l'État membre d'accueil ou en anglais;

(e) l'obligation pour le conducteur de fournir, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'elle est demandée lors d'un contrôle sur route, une copie des fiches de paie des deux derniers mois; au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité susceptible de fournir cette copie;

(f) l'obligation pour l'opérateur de transport routier de fournir, après la période de détachement, sur support papier ou en format électronique, la copie des documents mentionnés aux points b), c) et e), à la demande des autorités de l'État membre d'accueil, dans un délai raisonnable.

5. Aux fins du paragraphe 4, point a), l'opérateur de transport routier peut fournir une déclaration de détachement valable pour une durée maximale de six mois.

### Article 3

1. La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive, en particulier l'incidence de l'article 2, au plus tard [3 ans après la date de transposition de la présente directive], 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.
2. Après le 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.
3. S'il y a lieu, les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 sont accompagnés de propositions appropriées.

### Article 4

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [...] [le délai de transposition sera aussi court que possible et, en règle générale, n'excédera pas deux ans], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se

---

<sup>20</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).

conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à partir du [...].

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 couvert par la présente directive.

#### *Article 5*

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

#### *Article 6*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*