

Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

2017/0121(COD) - 08/06/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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