

Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

2017/0121(COD) - 04/04/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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

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

Systèmes de contrôles

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

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

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

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

Détachement des travailleurs

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

Un conducteur effectuant des services occasionnels ou réguliers de transport international de voyageurs ne serait pas considéré comme détaché lors de la prise en charge de passagers dans l'État membre d'

établissement et de leur dépose dans un autre État membre ou dans un pays tiers ou de la prise en charge de passagers dans un État membre ou dans un pays tiers et de leur dépose dans l'État membre d'établissement.

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

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

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

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

Exigences administratives

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

- l'obligation pour l'opérateur de transport routier établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration et ses éventuelles mises à jour au format électronique par l'intermédiaire du système IMI aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement, dans une langue officielle de l'Union européenne. Cette déclaration devrait contenir des informations sur l'identité du travailleur détaché, son pays de résidence, le pays où les cotisations sociales sont payées, le numéro de sécurité sociale, la date de début et la durée estimée pour le détachement et la date de fin du détachement, ainsi que le droit applicable au contrat de travail;
- l'obligation pour l'opérateur de transport de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'elles sont demandées lors d'un contrôle sur route, les enregistrements du tachygraphe;
- l'obligation d'autoriser le conducteur, au cours du contrôle sur route, à contacter le siège, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité susceptible de fournir les documents demandés;
- l'obligation pour l'opérateur de transport de fournir, après la période de détachement, dans un délai raisonnable, les documents ayant trait à la rémunération des conducteurs détachés qui se rapportent à la période de détachement et leur contrat de travail, les relevés des heures de travail effectuées et les preuves de paiement.

Sanctions

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

Contrôle intelligent

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

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

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