



8.1.2019

DOCUMENT DE TRAVAIL

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

Amendements de compromis de remplacement B

Commission des transports et du tourisme

Auteurs: Andor Deli, Maria Grapini, Peter Kouroumbashev, Marian-Jean Marinescu, Kosma Złotowski, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

AMENDEMENTS DE COMPROMIS DE REMPLACEMENT B

Deposés par: Wim van de CAMP, Andor DELI, Marian MARINESCU, Elzbieta LUKACIJEWSKA (PPE), Peter KOUROUMBASHEV, Maria GRAPINI (S&D) Kosma ZLOTOWSKI (ECR)

Rapport**Merja Kyllönen****A8-0206/2018**

Détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

Proposition de directive

(COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Amendement 1**Proposition de directive****Titre 1***Texte proposé par la Commission**Amendement*

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

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEILmodifiant 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 **et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IMI»)**

Amendement 2

Proposition de directive Considérant -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(-1) Compte tenu de la mobilité élevée de la main-d'œuvre dans le secteur du transport routier, il convient d'établir des règles sectorielles pour garantir l'équilibre entre la libre prestation de services transfrontières pour les opérateurs, la libre circulation des marchandises et la protection sociale des conducteurs. Par conséquent, la présente directive vise 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.

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.***

(1) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, économe en ressources et socialement responsable, il est nécessaire de ***veiller à la libre circulation des marchandises et à la libre prestation de services, de*** garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs, ***et d'instaurer un environnement économique et concurrentiel adéquat pour les opérateurs, tout en respectant les libertés fondamentales, en particulier la libre circulation des marchandises et la libre prestation de services telles que les consacrent les traités.***

Amendement 4

Proposition de directive
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Les règles nationales appliquées au transport routier doivent être proportionnées et justifiées et ne doivent pas gêner ou rendre moins attrayant l'exercice des libertés fondamentales garanties par le traité, telles que la libre circulation des services, afin de maintenir ou d'accroître la compétitivité de l'Union; elles doivent par ailleurs respecter les conditions de travail et la protection sociale des conducteurs.

Amendement 5

Proposition de directive
Considérant 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.

(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, ***principalement (à 90 %) des petites et moyennes entreprises (PME) comptant moins de dix salariés***, ne sont pas confrontés à des obstacles administratifs disproportionnés ***ou des contrôles abusifs et discriminatoires***, qui restreignent indûment leur liberté de fournir des services transfrontières.

Amendement 6

Proposition de directive
Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) Les règles nationales appliquées au transport routier doivent être

proportionnées et justifiées et ne doivent pas gêner ou rendre moins attrayant l'exercice des libertés fondamentales garanties par le traité, telles que la libre circulation des marchandises et la libre prestation de services, afin de maintenir, voire d'accroître, la compétitivité de l'Union, y compris eu égard aux coûts des produits et des services, en respectant les conditions de travail et la protection sociale des conducteurs ainsi que les spécificités de ce secteur, dans la mesure où les conducteurs sont des travailleurs très mobiles, et non des travailleurs détachés.

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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, ***proportionnée et non discriminatoire*** entre opérateurs nationaux et étrangers. ***Par conséquent, toute législation ou politique nationale appliquée dans le secteur des transports au niveau national doit favoriser le développement et le renforcement de l'espace européen unique des transports et ne doit en aucun cas contribuer à la fragmentation du marché intérieur.***

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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, ***ainsi que des pratiques illégales, telles que le recours à des sociétés «boîtes aux lettres»***. ***Il conviendrait de mettre davantage l'accent sur la lutte contre les travailleurs non déclarés dans le secteur des transports***. 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, ***qui font peser une lourde contrainte administrative sur les conducteurs et les opérateurs***. ***Cette situation est source d'insécurité juridique***, ce qui est préjudiciable aux conditions de travail, sociales et de concurrence dans ce secteur.

Amendement 9

Proposition de directive
Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Afin de garantir que les directives 96/71/CE^{1 bis} et 2014/67/UE^{1 ter} du Parlement européen et du Conseil sont correctement appliquées, les contrôles et la coopération à l'échelle de l'Union pour lutter contre la fraude en matière de détachement de conducteurs devraient être renforcés, et des contrôles plus stricts devraient être menés pour veiller à ce que les cotisations sociales relatives aux conducteurs détachés soient effectivement payées.

^{1 bis} 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).*

*1^{er}. 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).*

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(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 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.

Amendement

(5) 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 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. **Il devrait être possible de combiner les contrôles portant sur les durées de conduite et le temps de travail avec les contrôles portant sur le détachement des conducteurs sans que cela n'induisse de charge administrative supplémentaire. Les contrôles de conformité au temps de travail devraient**

être limités aux contrôles effectués dans les locaux des opérateurs de transport en attendant que la technologie permettant d'effectuer les contrôles sur route du temps de travail ne soit disponible.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Compte tenu de la spécificité des services de transport et de l'incidence directe sur la libre circulation des marchandises, en particulier sur la sûreté et la sécurité routières, les contrôles sur route devraient être limités au minimum. Les conducteurs ne devraient pas être tenus responsables des obligations administratives supplémentaires de leurs entreprises respectives. Les règles relatives au temps de travail devraient uniquement être contrôlées dans les locaux de l'opérateur de transport.

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 ter) Pour permettre des contrôles sur route plus efficaces, plus rapides et plus fréquents tout en réduisant la charge administrative pour les conducteurs, il conviendrait de vérifier le respect de la directive 2002/15/CE dans le cadre des contrôles effectués dans les locaux des entreprises, et non pas dans le cadre des contrôles sur route.

Amendement 13
Proposition de directive
Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Les États membres devraient interconnecter leurs registres électroniques nationaux par l'intermédiaire du système de registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), conformément à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1071/2009, en vue de promouvoir une coopération administrative et un échange d'informations efficaces. Les États membres devraient adopter toutes les mesures nécessaires pour que l'ensemble des registres électroniques nationaux soient interconnectés, de façon à ce que les autorités compétentes des États membres, y compris les inspecteurs routiers, aient accès directement et en temps réel aux données et aux informations contenues dans le système ERRU.

Amendement 14

Proposition de directive
Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 ter) En vue de permettre une application plus efficace et uniforme des conditions et des exigences d'application du règlement (CE) n° 561/2006, du règlement (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE, et de faciliter le respect, par les opérateurs de transport routier, des exigences administratives concernant le détachement des conducteurs, la Commission devrait créer un ou plusieurs modules du système IMI pour la transmission des déclarations de détachement et des demandes

électroniques grâce auxquels les inspecteurs bénéficieront d'un accès direct et en temps réel aux systèmes ERRU et IMI lors des contrôles sur route.

Amendement 15

Proposition de directive Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7 bis) Pour garantir une concurrence loyale et des conditions de concurrence équitables pour les travailleurs et pour les entreprises, il est nécessaire de progresser dans la voie d'un contrôle intelligent du respect des règles et de fournir tout le soutien possible aux plines introduction et utilisation des systèmes de classification par niveau de risque. À cette fin, les autorités de contrôle doivent pouvoir accéder en temps réel aux registres électroniques nationaux, tout en exploitant au maximum l'ERRU.

Amendement 16

Proposition de directive Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 bis) Les règles relatives au détachement de travailleurs applicables aux activités de transport routier doivent être équilibrées et simples, et n'imposer que peu de charges administratives aux États membres et aux entreprises de transport. Elles ne doivent pas viser à décourager la conduite d'opérations en dehors du pays d'établissement d'une entreprise.

Amendement 17

Proposition de directive

Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(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 Conseil¹⁵ et des règles en matière d'exigences administratives inscrites dans la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁶ 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.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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

Amendement

(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 Conseil¹⁵ et des règles en matière d'exigences administratives inscrites dans la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁶ 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 ***sont source d'insécurité juridique, faussent la concurrence dans le secteur des transports 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 transfrontières, doublées d'effets secondaires négatifs sur l'emploi ***et sur la compétitivité des entreprises de transport. Il convient d'harmoniser les exigences administratives et les mesures de contrôle afin d'éviter que les transporteurs ne soient retardés inutilement ou arbitrairement dans leurs déplacements.***

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

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).

Amendement 18

Proposition de directive Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) L'échange de données et d'informations, ainsi que la coopération administrative et l'assistance mutuelle entre États membres aux fins de la bonne exécution des règles, devraient être mises en œuvre par l'intermédiaire du système IMI, conformément au règlement d'exécution (UE) n° 1034/2012 de la Commission. Par ailleurs, l'IMI devrait être utilisé pour l'envoi et la mise à jour des déclarations de détachement entre les opérateurs de transport et les autorités compétentes des États membres récepteurs. La réalisation de ce dernier objectif exigerait de développer, au sein du système IMI, une interface parallèle et publique à laquelle auraient accès les opérateurs de transport.

Amendement 19

Proposition de directive Considérant 9 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 ter) Tous les acteurs de la chaîne de distribution des marchandises devraient assumer leur juste part de responsabilité s'agissant des infractions aux règles prévues dans la présente directive. Il

devrait en être ainsi, lorsqu'un acteur a effectivement eu connaissance d'infractions ou lorsqu'un acteur, à la lumière de l'ensemble des circonstances de l'espèce, aurait dû en avoir connaissance.

Amendement 20

Proposition de directive Considérant 9 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 quater) Pour garantir que les mesures de contrôle du détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier sont correctement appliquées au sens des directives 96/71/CE et 2014/67/UE, il convient de renforcer les contrôles et la coopération au niveau de l'Union pour lutter contre la fraude liée au détachement de conducteurs.

Amendement 21

Proposition de directive Considérant 9 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 quinquies) Les contractants devraient être encouragés à faire preuve de responsabilité sociale en recourant à des opérateurs de transport qui satisfont aux règles prévues dans la présente directive. Pour permettre aux contractants de trouver plus facilement de tels opérateurs de transport, la Commission devrait évaluer les instruments et bonnes pratiques existants en faveur d'une attitude socialement responsable de l'ensemble des acteurs de la chaîne de distribution des marchandises.

Amendement 22

Proposition de directive Considérant 9 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 sexies) *Le non-respect des règles en matière d'établissement des sociétés de transport routier international crée des divergences au sein du marché intérieur et contribue au développement d'une concurrence déloyale pour les entreprises. Par conséquent, il convient de rendre les conditions d'établissement des sociétés de transport routier international plus strictes et plus faciles à contrôler, afin notamment de lutter contre la création de sociétés «boîtes aux lettres».*

Amendement 23

Proposition de directive Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) *Étant donné que l'Europe manque de conducteurs, les conditions de travail devraient être sensiblement améliorées afin d'accroître l'attrait de la profession.*

Amendement 24

Proposition de directive Considérant 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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

(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.

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.

Les dispositions concernant le détachement de travailleurs qui figurent dans la directive 96/71/CE et la directive d'exécution 2014/67/UE devraient s'appliquer au secteur du transport routier, conformément à la présente directive.

Amendement 25

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(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 et 1073/2009, 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.***

Amendement

(12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur un concept de lien suffisant rattachant le conducteur au territoire d'un État membre d'accueil. ***Ce lien suffisant existe dans le cas de transports de cabotage tels que définis par les règlements (CE) n° 1072/2009 et 1073/2009, puisque toute l'opération de transport se déroule dans un État membre d'accueil. Partant, la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE devraient s'appliquer au cabotage.***

Amendement 26

Proposition de directive

Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) *Dans les cas de transport international, le lien prédominant d'un conducteur engagé dans le transport international bilatéral serait avec l'État membre d'établissement de l'entreprise de transport, étant donné que le conducteur retourne régulièrement dans l'État membre d'établissement de l'entreprise de transport. Un conducteur peut effectuer plusieurs opérations de transport bilatéral au cours d'un seul voyage. Cependant, il existe un lien suffisant avec le territoire d'un État membre d'accueil lorsqu'un conducteur effectue d'autres types d'opérations, notamment des opérations de transport international non bilatéral, dans cet État membre.*

Amendement 27

Proposition de directive Considérant 12 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 ter) *Pour garantir une utilisation efficace des ressources de transport, prendre en compte les réalités opérationnelles et réduire le nombre de trajets à vide, ce qui joue un rôle clé dans la concrétisation des objectifs de l'accord de Paris eu égard à la réduction des émissions de dioxyde de carbone, il devrait être possible d'effectuer un nombre limité d'activités supplémentaires de transport sans déclencher l'application des règles relatives au détachement. Ces activités seraient des opérations menées à bien au cours d'une période incluse dans l'opération de transport bilatéral international d'un État membre d'établissement, ou suivant celle-ci, et précédant le trajet de retour à l'État*

membre d'établissement.

Amendement 28

Proposition de directive Considérant 12 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 quater) Lorsque le 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 bilatéral. En revanche, il y a un lien suffisant avec le territoire d'un État membre d'accueil 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 bilatéral. Les règles en matière de détachement devraient donc s'appliquer dans ce cas.

Amendement 29

Proposition de directive Considérant 12 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 quinquies) Étant donné qu'il n'existe pas de lien suffisant rattachant le conducteur au territoire d'un État membre de transit, les opérations de transit ne devraient pas être considérées comme des situations de détachement. Il convient également de préciser que le fait que des passagers descendent du bus durant un arrêt pour des raisons d'hygiène ou dans le cadre d'excursions locales ne change pas la qualification de l'opération de transport.

Justification

Il doit également être évident qu'un groupe de touristes peut descendre et remonter dans le bus dans le cadre d'une excursion sans que cela ne change la qualification.

Amendement 30

Proposition de directive Considérant 12 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 sexies) *Le transport routier, qui est un secteur à forte mobilité, exige une approche commune pour certains aspects de la rémunération dans ce secteur. Les entreprises de transport ont besoin de sécurité juridique sur les règles et exigences à respecter. Celles-ci devraient être claires, compréhensibles et d'accès aisé pour les entreprises de transport; elles devraient permettre des contrôles efficaces. Il importe que les nouvelles règles n'introduisent aucune charge administrative superflue et qu'elles tiennent dûment compte des intérêts des PME.*

Amendement 31

Proposition de directive Considérant 12 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Amendement 32

Proposition de directive Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Afin de veiller au contrôle effectif et efficace du respect des règles sectorielles

(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.

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. ***Dans l'objectif de contrôler la complexité des obligations établies par la présente directive ainsi que par la directive 96/71/CE, les États membres ne devraient pouvoir imposer aux opérateurs de transport routier que les exigences administratives visées dans la présente directive, lesquelles ont été adaptées au secteur du transport routier.***

Amendement 33

Proposition de directive Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Dans le cadre d'assistance mutuelle et de coopération entre États membres prévu au chapitre III de la directive 2014/67/CE, les opérateurs de transport devraient mettre à disposition tous les documents visés dans la présente directive à la demande des autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur afin de limiter au maximum la charge administrative et les tâches de gestion des documents qui pèsent sur le conducteur.

Amendement 34

Proposition de directive Considérant 13 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 ter) Pour faciliter la mise en œuvre, l'exécution et le contrôle du respect de la présente directive, le système IMI institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 devrait être utilisé dans les États membres en vue d'améliorer l'échange d'informations entre les autorités régionales et locales au-delà des frontières. Il pourrait également être bénéfique de développer les fonctionnalités du système IMI afin qu'il permette l'envoi et le transfert de déclarations simples.

Amendement 35

Proposition de directive Considérant 13 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 quater) Pour réduire les charges administratives qui pèsent sur les opérateurs de transport, lesquels sont souvent des PME, il conviendrait de simplifier le processus d'envoi des déclarations sur le détachement par les opérateurs de transport au moyen de formulaires normalisés qui contiendraient certains éléments prédéfinis et traduits dans toutes les langues officielles de l'Union.

Amendement 36

Proposition de directive Considérant 13 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 quinquies) Une mise en œuvre et une application générales des règles relatives au détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier pourraient avoir une incidence sur la structure du secteur du transport routier de marchandises de l'Union. Par

conséquent, les États membres et la Commission devraient surveiller attentivement l'incidence de ce processus.

Amendement 37

Proposition de directive Considérant 13 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 sexies) Le contrôle devrait consister principalement en des inspections dans les locaux des entreprises. Les contrôles sur route, qui ne doivent pas pour autant être exclus, devraient être effectués de manière non discriminatoire et porter uniquement sur les bordereaux d'expédition ou leurs versions électroniques, sur les confirmations du préenregistrement et sur l'attestation de retour dans le pays d'établissement de l'opérateur ou de résidence du conducteur. Les contrôles sur route devraient viser en premier lieu les données des tachygraphes, lesquelles sont importantes pour déterminer l'activité d'un conducteur et d'un véhicule au cours d'une période continue de quatre semaines ainsi que la couverture géographique de cette activité. L'enregistrement du code pays peut être utile.

Amendement 38

Proposition de directive Considérant 13 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 septies) L'incidence de l'application et du contrôle du respect des règles relatives au détachement de travailleurs sur le secteur du transport routier devrait être évaluée de façon récurrente par la Commission et

communiquée au Parlement et au Conseil, et des propositions devraient être faites pour simplifier davantage ces règles et réduire les charges administratives.

Amendement 39

Proposition de directive
Considérant 13 octies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 octies) La reconnaissance du besoin d'un traitement spécifique du secteur du transport routier, dans lequel le détachement des travailleurs constitue le travail en soi des conducteurs, implique que l'application de la directive 96/71/CE au secteur du transport routier coïncide avec la date d'entrée en vigueur du texte modifié de la présente directive 2006/22/CE en ce qui concerne les exigences en matière de contrôle du respect qui établissent des règles spécifiques d'application de la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE visant les conducteurs détachés du secteur du transport routier.

Amendement 40

Proposition de directive
Considérant 13 nonies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 nonies) Pour adapter les annexes de la présente directive à l'évolution des bonnes pratiques, il y a lieu 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 vue de modifier ces annexes. 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». 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 l'élaboration des actes délégués.*

Amendement 41

Proposition de directive Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 bis) L'échange d'informations réalisé 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 le règlement (UE) n° 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.

Amendement 42

Proposition de directive Considérant 14 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 ter) Les règles visant à préserver de bonnes conditions sociales sur le marché européen du transport

routier de marchandises devraient être respectées par tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Pour créer un marché intérieur européen durable sur les plans économique et social, il convient d'établir et d'appliquer une chaîne de responsabilité englobant tous les acteurs de la chaîne logistique. Le renforcement de la transparence et de la responsabilité ainsi que l'amélioration de l'égalité sociale et économique permettront d'accroître l'attrait de la profession de conducteur et favoriseront une concurrence saine.

Amendement 43

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point a

Directive 2006/22/CE

Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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.;

Amendement

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, ***dans le cas des contrôles dans les locaux des entreprises***, des travailleurs mobiles et conducteurs relevant du champ d'application de la directive 2002/15/CE. ***Les États membres organisent des contrôles sur route relatifs à la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE uniquement après l'introduction d'une technologie qui permette d'effectuer des contrôles efficaces. En attendant, ces contrôles sont effectués exclusivement dans les locaux des entreprises de transport.***

Amendement 44

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b

Directive 2006/22/CE

Article 2 – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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.;

Amendement

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. ***Lorsque, lors d'un contrôle routier, le conducteur n'est pas en mesure de fournir un ou plusieurs des documents requis, il est autorisé à poursuivre son opération de transport et l'opérateur de transport de l'État membre d'établissement est tenu de présenter les documents requis par l'intermédiaire des autorités compétentes.***

Amendement 45

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point c

Directive 2006/22/CE

Article 2 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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.;

Amendement

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 ***dans les locaux des entreprises*** ainsi que le nombre et la nature des infractions signalées, en indiquant s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de choses.

Amendement 46

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 5

Texte en vigueur

«Les États membres organisent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route des conducteurs et des véhicules relevant **des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85**. Ces contrôles sont entrepris simultanément par les autorités de contrôle de deux États membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.»

Amendement

3 bis) l'article 5 est modifié comme suit:

«Les États membres organisent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route **et dans les locaux des entreprises** des conducteurs et des véhicules relevant **du règlement (CE) n° 561/2006 ou du règlement (UE) n° 165/2014**. Ces contrôles sont entrepris simultanément par les autorités de contrôle de deux États membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.» **La synthèse des résultats des contrôles concertés est rendue publique conformément au règlement (UE) n° 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.**

Amendement 47

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 2006/22/CE

Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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 **et** au règlement (UE) n° 165/2014 ont été constatées sur la route.

la route.;

Amendement 48

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4 bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 7 – paragraphe 1 – point b

Texte en vigueur

(b) transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article **16, paragraphe 2**, du règlement (*CEE*) n° **3820/85**;»

Amendement

4 bis) à l'article 7, paragraphe 1, 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**;»;

Amendement 49

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point -a (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte en vigueur

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article **17, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3820/85** ou à l'article **19, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3821/85** sont échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article **7, paragraphe 2**, de la présente directive:»

Amendement

-a) à l'article 8, paragraphe 1, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article **22, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006** ou à l'article **40 du règlement (UE) n° 165/2014** sont échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article 7 de la présente directive:»

Amendement 50

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

(b) *sur* demande *motivée* d'un État membre dans des cas particuliers.

Amendement

b) *à la* demande *spécifique* d'un État membre dans des cas particuliers, *lorsque les informations requises ne sont pas disponibles par le biais d'une consultation directe des registres électroniques nationaux visés à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1071/2009.*

Amendement 51

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point b

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 1 bis – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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 **dix** jours ouvrés à compter de la réception de la demande. Dans *des* cas **dûment justifiés** nécessitant un examen approfondi ou impliquant des contrôles dans les locaux des entreprises concernées, **le délai de transmission desdites informations s'élève à 20 jours ouvrés.** 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.

Amendement 52

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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 **5** jours ouvrés. L'État membre requérant étaye davantage sa demande. Lorsque cela n'est pas possible, l'État membre peut rejeter la demande.

Amendement 53

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point b

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 1 bis – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

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.;

Amendement

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 **sollicité** en informe l'État membre requérant en conséquence, dans un délai de **cinq** jours ouvrés, **et communique les raisons justifiant la difficulté ou l'impossibilité de fournir l'information demandée**. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution à tout problème soulevé.;

Amendement 54

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point b

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 1 bis – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsque la Commission a connaissance d'un problème persistant dans l'échange

d'informations ou d'un refus permanent de fournir les informations demandées, elle peut prendre toutes les mesures nécessaires pour remédier à la situation, y compris, s'il y a lieu, ouvrir une enquête et appliquer des sanctions à l'encontre de l'État membre concerné.

Amendement 55

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point b bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 2

Texte en vigueur

2. Les États membres veillent à mettre en place des systèmes d'échange électronique des informations. Conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, la Commission définit une méthode commune d'échange efficace des informations.»

Amendement

b bis) à l'article 8, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

2. Par dérogation à l'article 21 de la directive 2014/67/UE, l'échange d'informations entre les autorités compétentes des États membres visé aux paragraphes 1 et 1 bis du présent article est réalisé au moyen du système IMI, institué par le règlement (UE) n° 1024/2012. Les autorités compétentes des États membres disposent d'un accès direct et en temps réel aux données des registres électroniques nationaux, via le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009.»

Amendement 56

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point b ter (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 2 bis

Texte proposé par la Commission

Amendement

b ter) À l'article 8, le paragraphe 2 bis suivant est ajouté:

«2 bis. La Commission met 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 IMI lors des contrôles routiers et des lieux de travail d'ici à 2020. Cette application est développée par le truchement d'un projet pilote.

Amendement 57

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point a

Directive 2006/22/CE

Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

La Commission **établit, par voie d'actes d'exécution**, une formule commune permettant de calculer le niveau de risque des entreprises qui tiennent 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.**;

Amendement

La Commission **est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 15 bis établissant** une formule commune permettant de calculer le niveau de risque des entreprises qui tiennent 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 ses véhicules.

Amendement 58

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 9 – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte en vigueur

Amendement

b bis) au paragraphe 3, le premier et le deuxième alinéas sont remplacés par le

3. Une première liste d'infractions aux règlements *(CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85* figure à l'annexe III.»;

texte suivant:

«3. Une première liste d'infractions aux règlements *(CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014* figure à l'annexe III.»;

Amendement 59

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 9 – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Afin de fournir des lignes directrices concernant l'appréciation des infractions aux *règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85*, la Commission *peut, le cas échéant*, conformément à la *procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, adapter* l'annexe III de manière à établir des lignes directrices sur une échelle commune d'infractions classées en différentes catégories selon leur gravité.

Amendement

Afin de fournir des lignes directrices concernant l'appréciation 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 portant modification de* l'annexe III, de manière à établir des lignes directrices sur une échelle commune d'infractions classées en différentes catégories selon leur gravité.

Amendement 60

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 9 – paragraphe 3 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions applicables des règlements *(CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85* crée un risque grave de mort ou de blessure grave.

Amendement

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

Amendement 61

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point c (nouveau)

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

4. Afin de faciliter des contrôles sur route ciblés, les données contenues dans le système national de classification par niveau de risque ***et les registres nationaux des entreprises de transport routier*** sont accessibles, au moment du contrôle, à toutes les autorités de contrôle compétentes de l'État membre concerné, ***au moins par l'intermédiaire de l'application électronique commune à tous les États membres de l'Union, qui leur fournit un accès direct et en temps réel à l'ERRU.***

Amendement 62

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point c (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 9 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

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.***

Amendement

5. Les États membres 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 ***par l'intermédiaire des registres électroniques nationaux interopérables visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 (amendements 228 à 231). À cet égard, l'échange d'informations et de données sur les infractions d'opérateurs de transport et la classification par niveau de risque sont canalisés et s'effectuent via l'interconnexion établie par l'ERRU entre les différents registres nationaux des États membres.***

Amendement 63

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission

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.;**

Amendement

3. La Commission **est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 bis établissant** 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, **y compris de la forme et des scénarios concrets selon lesquels il doit avoir lieu, et 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.»**

Amendement 64

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 12

Texte proposé par la Commission

1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article **18**, paragraphe 1, du règlement (**CEE**) n° 3821/85.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, **les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.**

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

Amendement

8 bis) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«1. La Commission est assistée par le comité institué en vertu de 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. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, **l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.**

3. *Le comité adopte son règlement intérieur.*

Amendement 65

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 13 – point b

Texte en vigueur

(b) à favoriser la cohérence des approches entre les autorités chargées du contrôle et une interprétation harmonisée entre celles-ci et le règlement (*CEE*) n° 3820/85;»

Amendement

(8 bis) à l'article 13, le point b) est remplacé par le texte suivant:

b) à favoriser la cohérence des approches entre les autorités chargées du contrôle et une interprétation harmonisée entre celles-ci et le règlement (*CE*) n° 561/2006;»

Amendement 66

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8 ter (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 14

Texte en vigueur

Article 14

Négociations avec des pays tiers

Lorsque la présente directive est entrée en vigueur, *la Communauté* 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

Amendement

8 ter) l'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

Négociations avec des pays tiers

Lorsque la présente directive est entrée en vigueur, *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 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85.»

l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006.»

Amendement 67

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1–point 8 quater (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 15

Texte en vigueur

«Les modifications des annexes qui sont nécessaires pour leur adaptation à l'évolution des meilleures pratiques sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.»

Amendement

8 quater) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 bis portant modification des annexes I et II de manière à y introduire les adaptations nécessaires à l'évolution des meilleures pratiques.»

Amendement 68

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1–point 8 quinquies (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 quinquies) L'article 15 bis suivant est ajouté:

«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]. 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 d'adopter 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, ou 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 formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

Amendement 69

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point -a (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe I – partie A – point 1

Texte en vigueur

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 15, **paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85** 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;»

Amendement

-a) dans la Partie A, le point 1) est remplacé 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;»

Amendement 70

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point -a bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe I – partie A – point 2

Texte en vigueur

2) pour la période visée à l'article 15, **paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85**, 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 N3 ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M3, les catégories N3 et M3 s'entendant comme celles définies **à l'annexe II, partie A, de**

Amendement

-a bis) dans la Partie A, le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«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 N3 ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M3, les catégories N3 et M3 s'entendant comme celles définies **dans** la directive

la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques⁽¹⁾;

2007/46/CE^{1 bis}.

⁽¹⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/28/CE de la Commission (JO L 65 du 7.3.2006, p. 27).

1 bis 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).»

Amendement 71

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point -a ter (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe I – partie A – point 4

Texte en vigueur

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 14, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 3820/85.»

Amendement

-a ter) dans la Partie A, 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.»

Amendement 72

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a

Directive 2006/22/CE

Annexe I – partie A – point 6

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

6) les durées hebdomadaires du travail telles que fixées aux articles 4 et 5 de la directive 2002/15/CE, **pour autant que la technologie permette d'effectuer des contrôles efficaces.**

Amendement 73

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b bis (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe I – partie B – alinéa 2

Texte en vigueur

«Si une infraction est constatée, les États membres peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices de la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les sous-traitants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85.»

Amendement

b bis) dans la Partie B, 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 de la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les sous-traitants, 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.»

Amendement 74

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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 1er, paragraphe 3, point a), de ladite directive lorsque ces conducteurs effectuent des opérations de transport international au

Amendement

1 bis. Ces règles spéciales s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un État membre prenant l'une des mesures transnationales visées à l'article 1er, paragraphe 3, points a) et b), de la directive 96/71/CE.

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.

2. Un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatéral.

Aux fins de la présente directive, on entend par opération de transport bilatéral de marchandises la circulation de marchandises, sur la base d'un contrat de transport, depuis l'État membre d'établissement, tel qu'il est défini à 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 pays tiers vers l'État membre d'établissement.

2 bis. Les États membres appliquent également la dérogation définie au paragraphe 2 en ce qui concerne le transport de marchandises dès lors que:
- en lien avec une opération de transport bilatéral, le conducteur effectue jusqu'à quatre activités de chargement et/ou déchargement dans les États membres ou pays tiers, à condition de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même État membre;
- le conducteur effectue jusqu'à quatre activités (supplémentaires) de chargement et/ou de déchargement liées au trajet de retour vers l'État membre d'établissement.

Les entreprises de transport peuvent également ajuster la répartition de ces activités supplémentaires (à leurs conditions contractuelles) autorisées entre le départ et le retour à l'État membre d'établissement.

2 ter. Un conducteur effectuant des services occasionnels ou réguliers de transport international de voyageurs, tel que défini dans le règlement (CE) n° 1073/2009, ne doit pas être considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE 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; ou

- de la prise en charge et de la dépose de passagers dans l'État membre d'établissement dans le cadre d'excursions locales, comme le prévoit le règlement (CE) n° 1073/2009.

Lorsqu'une opération de transport bilatéral en provenance de l'État membre d'établissement est suivie d'une opération de transport bilatéral en direction de l'État membre d'établissement, cette exception s'applique également.

2 quater. Lorsqu'un conducteur effectue un transport de cabotage tel que défini dans les règlements (CE) n° 1072/2009 et (CE) n° 1073/2009, il est considéré comme détaché en vertu de la directive 96/71/CE.

2 quinquies. Sans préjudice de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché sur le territoire d'un État membre par lequel il transite sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ou déposer des passagers.

2 sexies. Dans le cas où le conducteur effectue le trajet routier initial ou final d'une opération de transport combiné au sens de la directive 92/106/CEE, le conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations de transport bilatéral au sens du paragraphe 2.

2 septies. Les États membres n'appliquent pas une partie de l'article 3, paragraphe 1 bis [relatif à la durée du détachement à long terme] de la directive 96/71/CE [telle que modifiée par la directive (UE) 2018/957] au transport routier.

2 octies. Les États membres n'appliquent pas au transport routier une partie de l'article 2.8 [relatif aux conventions collectives] en ce qui concerne l'application des conventions collectives ou sentences arbitrales qui sont généralement applicables à toutes les entreprises similaires dans la zone géographique [tel que modifié par la directive (UE) 2018/957].

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

Les États membres mettent en œuvre des mesures équivalentes à celles de la directive 96/71/CE et de la présente directive [XX/XX] (lex specialis) dans leurs accords bilatéraux avec des pays tiers lorsqu'ils accordent aux entreprises de transport par route établies dans ces pays tiers un accès au marché de l'Union. Les États membres s'efforcent également de mettre en œuvre ces mesures équivalentes dans le cadre d'accords multilatéraux avec des pays tiers. Les États membres notifient à la Commission les dispositions pertinentes de leurs accords bilatéraux et multilatéraux qu'ils ont conclus avec des pays tiers.

En vue de garantir un contrôle adéquat de ces mesures équivalentes relatives au détachement par des opérateurs de pays tiers, les États membres veillent à ce que les règles révisées dans le règlement (UE) XXX/XXX en ce qui concerne le positionnement par un tachygraphe [règlement modifiant le règlement 165/2014] soient appliquées dans le cadre de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

Amendement 75

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

supprimé

Amendement 76

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 3 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

supprimé

Amendement 77

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 3 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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;*

supprimé

Amendement 78

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 3– point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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;*

supprimé

Amendement 79

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 3– point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.*

supprimé

Amendement 80

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 4 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

4. *Par dérogation à l'article 9 de la directive 2014/67/UE*, les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle

suivantes:

Amendement 81

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 4 – point a – partie introductive

Texte proposé par la Commission

(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:

Amendement

a) 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 IMI institué par le règlement (UE) n° 1024/2012** 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**, laquelle contient uniquement les informations suivantes:

Amendement 82

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 4 – point a – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) l'identité de l'opérateur de transport routier;

Amendement

i) l'identité de l'opérateur de transport routier **au moyen de son numéro d'identification fiscale intracommunautaire ou du numéro d'autorisation communautaire**;

Amendement 83

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 4 – point a – sous-point iii

Texte proposé par la Commission

Amendement

iii) *le nombre prévu de conducteurs détachés et leur identité;*

iii) *des informations sur le conducteur détaché, y compris les éléments suivants: l'identité, le pays de résidence, le pays où les cotisations sociales sont payées, le numéro de sécurité sociale et le numéro du permis de conduire;*

Amendement 84

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 4 – point a – sous-point iv

Texte proposé par la Commission

Amendement

iv) *la durée prévue du détachement ainsi que les dates prévues pour le début et la fin du détachement;*

iv) *la date prévue pour le début du détachement, la durée estimée du détachement et la date de fin du détachement, ainsi que le droit applicable au contrat de travail;*

Amendement 85

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 4 – point a – sous-point iv bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

iv bis) pour les transporteurs de marchandises par route: l'identité et les coordonnées des destinataires, dans la mesure où le transporteur n'utilise pas de bordereau d'expédition électronique (e-CMR);

Amendement 86

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 4 – point a – sous-point vi bis (nouveau)

vi bis) pour les transporteurs de marchandises par route: les adresses de chargement(s) et de déchargement(s), dans la mesure où le transporteur n'utilise pas l'e-CMR;

Amendement 87

Proposition de directive Article 2 – paragraphe 4– point b

Texte proposé par la Commission

(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;

Amendement

b) l'obligation pour **l'opérateur de transport routier de veiller à ce que** le conducteur/**la conductrice ait à sa disposition**, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'elles sont demandées lors d'un contrôle sur route, une copie de la déclaration 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), les preuves visées à l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 **ou, en ce qui concerne le transport de voyageurs, les preuves visées à l'article 12 du règlement (CE) n° 1073/2009** du Parlement européen et du Conseil;

Justification

Ces dispositions ont trait uniquement au transport de fret et prévoient plusieurs types de preuves disponibles uniquement pour celui-ci (par exemple, l'e-CMR). Cela place le transport de voyageurs dans une situation difficile lorsqu'il s'agit de démontrer la conformité avec les exigences ou les dérogations en matière de détachement.

Amendement 88

Proposition de directive
Article 2 – paragraphe 4– point c

Texte proposé par la Commission

(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;

Amendement

c) l'obligation pour **l'opérateur de transport routier de veiller à ce que** le conducteur/**la conductrice ait à sa disposition**, 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;

Amendement 89
Proposition de directive
Article 2 – paragraphe 4 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) l'obligation d'autoriser le conducteur, au cours du contrôle sur route visé aux points b) et c) du présent article, à contacter le siège, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité susceptible de fournir les documents demandés;

Amendement 90

Proposition de directive
Article 2 – paragraphe 4– point c ter

Texte proposé par la Commission

(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**

Amendement

c ter) l'obligation pour l'opérateur de transport routier d'envoyer par l'intermédiaire de l'interface publique IMI, après la période de détachement [...], la copie des documents mentionnés aux points b) et c), à la demande des autorités de l'État membre

raisonnable.

dans lequel un conducteur est détaché, ainsi que les documents ayant trait à la rémunération des conducteurs détachés qui se rapportent à la période de détachement et leur contrat de travail ou tout document équivalent au sens de l'article 3 de la directive 91/533/CEE du Conseil^{1 bis}, les relevés des heures de travail effectuées et les preuves de paiement.

L'opérateur de transport routier fournit les documents demandés par l'intermédiaire de l'interface publique IMI dans les deux mois qui suivent la date de la demande.

Lorsque le opérateur de transport routier ne fournit pas l'ensemble des documents demandés au moyen de l'interface publique IMI dans le délai fixé, les autorités compétentes de l'État membre où le détachement a eu lieu peuvent, conformément aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67, demander l'aide des autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur. Lorsque cette demande est soumise par l'intermédiaire du système IMI, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur ont accès à la déclaration de détachement et aux autres informations pertinentes soumises par le transporteur par l'intermédiaire de l'interface publique IMI.

Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur veillent à ce que les documents demandés par les autorités compétentes de l'État membre où le détachement a eu lieu soient fournis par l'intermédiaire du système IMI dans les 25 jours ouvrés suivant la date de la demande.

^{1 bis} *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*

Amendement 91
Proposition de directive
Article 2 – paragraphe 4– point d

Texte proposé par la Commission

(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 Conseil²⁰, traduit dans l'une des langues officielles de l'État membre d'accueil ou en anglais;

²⁰ 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).

Amendement

supprimé

²⁰ 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).

Amendement 92
Proposition de directive
Article 2 – paragraphe 4– point e

Texte proposé par la Commission

(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;

Amendement

supprimé

Amendement 93
Proposition de directive
Article 2 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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

Amendement 94
Proposition de directive
Article 2 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Les informations contenues dans les déclarations sont sauvegardées dans le répertoire de l'IMI à des fins de contrôle pour une période de 18 mois et sont accessibles, directement et en temps réel, à toutes les autorités compétentes des autres États membres désignées conformément à l'article 3 de la directive 2014/67/UE, à l'article 18 du règlement (CE) n° 1071/2009 et à l'article 7 de la directive 2006/22/CE.

L'autorité nationale compétente peut accorder aux partenaires sociaux, conformément à la législation et aux pratiques nationales, l'accès aux informations à condition:

- qu'elles soient liées au détachement sur le territoire de l'État membre concerné;

- qu'elles soient utilisées aux fins de l'application des règles relatives au détachement; et

- que le traitement des données soit conforme au règlement (UE) n° 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.

Amendement 95

Proposition de directive Article 2 – paragraphe 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter. La Commission adopte des actes d'exécution visant la mise au point de formulaires standardisés dans toutes les langues officielles de l'Union, à utiliser pour présenter les déclarations par l'intermédiaire de l'interface publique du système IMI, et précise les fonctionnalités de la déclaration dans le système IMI et la façon dont les informations visées au paragraphe 4, points a) i) à vi bis), doivent être présentées dans la déclaration, et veille à ce que les informations tirées des déclarations soient automatiquement traduites dans une langue de l'État membre d'accueil. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 2 bis, paragraphe 2.

Amendement 96

Proposition de directive Article 2 – paragraphe 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 quater. Les États membres évitent tout retard injustifié dans la mise en œuvre des mesures de contrôle pouvant affecter la durée et les délais prévus du détachement.

Amendement 97

Proposition de directive

Article 2 – paragraphe 5 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 quinquies. *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.*

Amendement 98

**Proposition de directive
Article 2 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 2 bis

- 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.** *Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.*

Amendement 99

**Proposition de directive
Article 2 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 2 ter

Responsabilité

Les États membres prévoient des sanctions contre les expéditeurs, les transitaires, contractants et sous-traitants

qui ne se conforment pas aux dispositions de l'article 2 de la présente 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 présente directive.

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

Amendement 100

Proposition de directive Article 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 2 quater

Clause de révision relative à la plateforme européenne des «entreprises de confiance»

La Commission évalue les instruments existants, ainsi que les bonnes pratiques, pour promouvoir le comportement socialement responsable de tous les acteurs de la chaîne de distribution de marchandises, et présente une proposition législative destinée à établir une plateforme européenne de confiance, le cas échéant, dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Amendement 101

Proposition de directive Article 2 quinquies (nouveau)

Article 2 quinquies

Contrôle intelligent

- 1. Sans préjudice des dispositions de la directive 2014/67/UE et afin de mieux faire respecter les obligations énoncées à l'article 2 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 du Parlement européen et du Conseil.**
- 2. Chaque État membre veille à ce que les contrôles prévus par l'article 2 de la directive 2006/22/CE comprennent, si nécessaire, une vérification sur le détachement et à ce que ces contrôles soient effectués sans discrimination, en particulier sans discrimination fondée sur la plaque minéralogique des véhicules utilisés pendant le détachement.**
- 3. Les États membres ciblent les entreprises qui sont répertoriées comme présentant un risque accru d'enfreindre les dispositions de l'article 2 de la présente directive, auxquelles elles sont soumises. À cette fin, les États membres, dans le cadre du système de classification des risques qu'ils ont mis en place en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil et étendu conformément à l'article 12 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, traitent le risque qu'elles commettent une infraction comme un risque à part entière.**
- 4. Aux fins du paragraphe 3, les États membres ont accès aux informations et aux données pertinentes enregistrées, traitées et stockées par le tachygraphe intelligent, visées au chapitre II du règlement (UE)**

n° 165/2014, aux déclarations de détachement visées à l'article 2, paragraphe 4, de la présente directive et 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 (CMR).

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour préciser les caractéristiques des données auxquelles les États membres ont accès, les conditions de leur utilisation et les spécifications techniques pour leur transmission ou accès, précisant notamment:

a) une liste détaillée des informations et des données auxquelles les autorités nationales compétentes ont accès, comprenant au moins l'heure et le lieu des passages aux frontières, les opérations de chargement et de déchargement, la plaque d'immatriculation du véhicule et les coordonnées du conducteur;

b) les droits d'accès des autorités compétentes, différenciés, le cas échéant, selon le type d'autorité compétente, le type d'accès et les fins auxquelles les données sont exploitées;

c) les spécifications techniques relatives à la transmission des données visées au point a) ou l'accès à celles-ci, y compris, le cas échéant, la durée maximale pendant laquelle les données sont conservées, éventuellement différenciée selon le type de données.

6. Les données à caractère personnel mentionnées dans le présent article ne sont ni accessibles, ni stockées, au-delà de la durée strictement nécessaire aux finalités pour lesquelles elles ont été collectées ou pour lesquelles elles seront traitées ultérieurement. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

7. Les États membres effectuent, au minimum trois fois par an, des contrôles concertés sur route, concernant le détachement, pouvant coïncider avec les contrôles effectués conformément à l'article 5 de la directive 2006/22/CE. Ces contrôles sont effectués simultanément par les autorités nationales chargées de l'application de la réglementation en matière de détachement de deux États membres ou plus, chacune opérant sur son propre territoire. Les États membres échangent des informations sur le nombre et le type des infractions constatées à l'issue des contrôles concertés sur route.

La synthèse des résultats des contrôles concertés est rendue publique conformément au règlement (UE) n° 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.

Amendement 102

Proposition de directive Article 2 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 2 sexies

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

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

**«8) 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: Article 8

9. 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: article 2, paragraphe 5.

Amendement 103

Proposition de directive

Article 3

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

Article 3

Rapports et réexamen

1. Les États membres font rapport annuellement à la Commission sur la mise en œuvre de la présente directive, en particulier sur la mise en œuvre des mesures de contrôle intelligent visé à l'article 2 quinquies et sur les éventuelles difficultés inhérentes au contrôle.

Pour une évaluation correcte de l'efficacité des informations sur la mise en œuvre, le rapport inclut des informations sur l'efficacité:

- du tachygraphe intelligent, visé au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014;

- de l'utilisation des systèmes IMI, visée à l'article 2, paragraphe 5 bis et 5 ter, de la présente directive;

- de l'utilisation des documents électroniques de transport, en particulier de la lettre de voiture électronique visée par la Convention sur le contrat de transport

international de marchandises par route (eCMR);

- de l'échange d'informations entre les autorités compétentes par l'intermédiaire de l'ERRU et du système IMI, ainsi que des informations relatives à l'efficacité de l'accès direct et en temps réel des autorités à l'ERRU et à l'IMI via l'application de l'Union pendant les contrôles sur route, visées aux articles 8 et 9 de la directive 2006/22/CE; et

- de la mise en œuvre du programme de formation visant à aider les conducteurs et tous les autres acteurs impliqués dans la procédure, y compris les entreprises, les administrations et les inspecteurs, à s'adapter aux nouvelles règles et exigences qui les concernent.

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.

2. La Commission peut adopter des actes d'exécution spécifiant le format des rapports visés au paragraphe 1 et établir des lignes directrices les concernant.

Ces actes d'exécution peuvent inclure des règles exigeant que les États membres fournissent à la Commission des données relatives aux flux de la circulation et aux États membres d'immatriculation de véhicules collectées par les systèmes de péages dans les États membres, lorsque ces données existent, aux fins de l'évaluation de l'efficacité de l'application de la présente directive.

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

3. S'il y a lieu, les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 sont accompagnés de propositions appropriées.

3. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 31 décembre 2025, un rapport sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive, notamment en ce qui concerne l'efficacité de l'application, y compris une analyse coûts-bénéfices de l'utilisation de capteurs de poids pour l'enregistrement automatique des points de chargement et de déchargement. La Commission accompagne son rapport, le cas échéant,

d'une proposition législative. Ce rapport est rendu public.

Amendement 104

Proposition de directive Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 3 bis

Dans un souci d'exécution des dispositions de la présente directive, la Commission ainsi que les États membres établissent un programme exhaustif et global de formation et d'adaptation aux nouvelles règles et exigences requises, tant pour les conducteurs que pour tous les acteurs du processus, tels que les entreprises, les administrations et les inspecteurs.

Amendement 105

Proposition de directive Article 4 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Les États membres adoptent et publient, au plus tard le **30 juillet 2020**, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Amendement 106

Proposition de directive Article 4 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le secteur des transports, en raison de ses spécificités liées à sa grande mobilité indubitable, est dispensé de l'application des mesures découlant de l'acte législatif modifiant la directive 96/71/CE jusqu'à ce que la présente directive devienne applicable.

Amendement 107

Proposition de directive

Article 4 – paragraphe 1 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le secteur des transports est dispensé de l'application des mesures découlant de l'acte législatif modifiant la directive 96/71/CE jusqu'à l'entrée en vigueur des exigences d'exécution établissant des règles spécifiques concernant les activités de transport visées par la présente directive.