



2017/0121(COD)

05.2.2018

AMENDEMENTS 23 - 148

Projet d'avis
Martina Dlabajová
(PE615.267v01-00)

Exigences en matière de contrôle et règles spécifiques pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

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

Amendement 23
Karima Delli, Terry Reintke

Proposition de directive
Visa 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

vu le traité sur le fonctionnement de
l'Union européenne, et notamment son
article 91, ***paragraphes 1 et 4, et son***
article 153, paragraphe 1, ***points a) et b)***,
en liaison avec son article 153,
paragraphe 2,

Or. en

Amendement 24
Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive
Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(1) ***La libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et la libre prestation des services sont des principes fondamentaux du marché intérieur au sein de l'Union; ils sont consacrés par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE) et sont indispensables au bon fonctionnement du marché intérieur. L'Union renforce l'application et le respect de ces principes pour garantir des conditions de concurrence équitables aux entreprises, combattre le contournement des règles, respecter les droits des travailleurs, améliorer les conditions de travail et renforcer la cohésion sociale entre les États membres.*** Afin de créer un secteur du transport routier sûr, économe en ressources et socialement responsable, il est ***donc*** nécessaire de garantir ***l'égalité des rémunérations pour un travail égal***

effectué au même endroit, des conditions de travail et une protection sociale **décentes** aux conducteurs, d'une part, et des conditions économiques adéquates et de concurrence loyale aux opérateurs, d'autre part.

Or. en

Amendement 25

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

Proposition de directive

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(1) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, économe en ressources et socialement responsable, il est nécessaire de garantir **un équilibre entre la libre circulation des services**, des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes **pour les** conducteurs, d'une part, **d'assurer un environnement économique et concurrentiel adéquat pour les opérateurs**, d'autre part, **tout en respectant les libertés fondamentales garanties par les traités, et notamment la libre circulation des services**.

Or. en

Amendement 26

Anthea McIntyre

Proposition de directive

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, économe en ressources et socialement responsable, il est nécessaire de garantir des conditions de

Amendement

(1) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, économe en ressources et socialement responsable **et d'éviter des restrictions injustifiées à la**

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.

liberté de fournir des services de transport routier transfrontières, il est nécessaire de garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs, d'une part, et des conditions économiques **concurrentielles** aux opérateurs, d'autre part.

Or. en

Amendement 27
Karima Delli, Terry Reintke

Proposition de directive
Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(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.**

Amendement

(1) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, économe en ressources et socialement responsable, il est **de la plus haute importance** de garantir des conditions de travail et une protection sociale **décentes** aux conducteurs, d'une part, **ainsi qu'une concurrence loyale et équitable dans l'Union.**

Or. en

Amendement 28
Karima Delli

Proposition de directive
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Dans son discours sur l'état de l'Union en 2017, Jean-Claude Juncker, président de la Commission, a évoqué la création prévisible d'une autorité européenne du travail.

Or. en

Amendement 29
Karima Delli, Terry Reintke

Proposition de directive
Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(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**.

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 **conditions de concurrence** sont **équitables, tout en respectant la** liberté de **prestation** des services.

Or. en

Amendement 30
Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Proposition de directive
Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(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.

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 **ou à des contrôles abusifs**, qui restreignent indûment leur liberté de fournir des services transfrontières.

Or. en

Amendement 31
Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

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 services, afin de maintenir, voire d'accroître la compétitivité de l'Union européenne, notamment la formation des coûts des produits et services, en respectant les conditions de travail et la protection sociale pour les conducteurs ainsi que la spécialité de ce secteur, dans la mesure où les conducteurs sont des travailleurs très mobiles, et non des travailleurs détachés.

Or. en

Amendement 32
Evelyn Regner, Georgi Pirinski

Proposition de directive
Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) Le secteur des transports routiers est très concurrentiel et caractérisé par une dimension de distorsions provoquées par des pratiques abusives de recherche de la législation la moins stricte de la part des entreprises, afin de réduire ou d'éviter les coûts salariaux et les cotisations sociales ou autres obligations sociales et de travail, qui ont conduit à un nivellement par le bas de la concurrence dans le passé. Un marché intérieur opérationnel doit être fondé sur des

conditions de concurrence égales. Pour cette raison, de nouvelles mesures sont nécessaires pour prévenir les pratiques abusives de recherche de la législation la moins stricte par les opérateurs de transport routier, notamment des mesures horizontales dans le droit européen des sociétés en vue de mettre fin à la recherche du régime le plus favorable et à l'arbitrage réglementaire par les opérateurs de transport routier.

Or. en

Amendement 33
Karima Delli, Terry Reintke

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) *Les démarches visant à améliorer les conditions sociales et de travail des conducteurs et à faciliter l'exercice de la libre prestation de services de transport routier fondé sur une concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers doivent aller de pair pour assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et améliorer les conditions de travail et de vie des conducteurs dans le secteur des transports routiers de l'Union.*

Or. en

Amendement 34
Mara Bizzotto

Proposition de directive
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Il est primordial pour le bon

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 entre opérateurs
nationaux et étrangers.

fonctionnement du **secteur du transport**
routier sur le marché intérieur **de garantir**
l'amélioration des conditions sociales et de
travail des conducteurs, **la sécurité,**
l'allègement des charges administratives
et une fréquence de contrôle adéquate
favorisant une concurrence loyale entre
opérateurs nationaux et étrangers.

Or. it

Amendement 35

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

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 le fait
d'**assurer** l'exercice de la libre prestation
de services de transport routier fondé sur **la**
concurrence **non discriminatoire** entre
opérateurs nationaux et étrangers, **telle que**
consacrée dans le traité, et les conditions
sociales et de travail des conducteurs.

Or. en

Amendement 36

Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck
Proust, Renaud Muselier

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**

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, **la facilitation de**

l'exercice de la libre prestation de services de transport routier ***fondé sur une*** concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers.

l'exercice de la libre prestation de services de transport routier, ***ainsi qu'une*** concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers.

Or. fr

Amendement 37

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

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. 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'une pratique illégale*** d'inégalité de traitement des conducteurs et des opérateurs ***dans certains États membres***, ce qui est préjudiciable aux conditions de travail, sociales et de concurrence dans ce secteur ***et, dans certains cas, aboutit à la rhétorique populiste du dumping social, alors que l'accent devrait davantage être mis sur la lutte contre les travailleurs non déclarés dans le secteur des transports.***

Or. en

Amendement 38

Mara Bizzotto

Proposition de directive

Considérant 4

(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.***

(4) ***Souligne que l'actuelle législation sociale de l'Union dans le secteur du transport routier a favorisé le dumping social, les délocalisations sauvages et, de manière générale, la multiplication de pratiques illicites génératrices de concurrence déloyale dans le secteur, notamment le cabotage abusif et le phénomène des sociétés «boîte à lettres».***

Or. it

Amendement 39
Anthea McIntyre

Proposition de directive
Considérant 4

(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.

(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, ***qui font peser de lourdes contraintes administratives sur les opérateurs de l'Union non résidents en particulier.*** 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 40

Dominique Martin, Joëlle Mélin

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 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.

Or. fr

Amendement 41

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Afin de garantir que la directive 96/71/CE relative au détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et de la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil relative aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs soient

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 devrait plus stricts devraient être opérés pour veiller à ce que les cotisations sociales relatives aux conducteurs détachés soient effectivement payées.

Or. en

Amendement 42
Mara Bizzotto

Proposition de directive
Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) S'oppose à toute forme de libéralisation supplémentaire du cabotage, qui risquerait de déstabiliser encore davantage le secteur du transport routier et aurait des conséquences désastreuses pour le transport routier italien et européen.

Or. it

Amendement 43
Mara Bizzotto

Proposition de directive
Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 ter) Souligne que les difficultés rencontrées par le secteur du transport routier ne sont pas exclusivement imputables à la crise économique générale, mais ont été favorisées par les politiques sociales européennes et la législation relative au détachement, qui

ont facilité le recours à des pratiques d'exploitation du personnel employé qui, bien qu'il réside et exerce son activité professionnelle dans un État membre, est rémunéré en fonction des normes moins contraignantes en vigueur dans son pays d'origine.

Or. it

Amendement 44
Anthea McIntyre

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 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. ***Afin de garantir la proportionnalité, les contrôles prévus par la directive 2002/15/UE devraient obligatoirement avoir lieu uniquement dans les locaux de l'opérateur et non à l'occasion d'autres contrôles effectués en bord de route.***

Or. en

Amendement 45
Danuta Jazłowiecka

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 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. ***Toutefois, en raison de ses spécificités, le respect de la directive 2002/15/UE ne peut être contrôlé que dans les locaux des entreprises et non lors des contrôles routiers.***

Or. en

Amendement 46

Karima Delli, Terry Reintke

**Proposition de directive
Considérant 6**

Texte proposé par la Commission

(6) La coopération administrative entre les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre des règles sociales dans le secteur du transport routier s'est révélée insuffisante, rendant le contrôle transfrontière plus difficile, inefficace et incohérent. Il est par conséquent nécessaire d'instaurer un cadre permettant une communication et une assistance mutuelle efficaces, y compris un échange de données sur les infractions et d'informations sur les bonnes pratiques en matière de contrôle.

Amendement

(6) La coopération administrative entre les États membres ***et le soutien de l'Union*** en ce qui concerne la mise en œuvre des règles sociales dans le secteur du transport routier s'est révélée insuffisante, rendant le contrôle transfrontière plus difficile, inefficace et incohérent. Il est par conséquent nécessaire d'instaurer un cadre permettant une communication et une assistance mutuelle efficaces, y compris un échange de données sur les infractions et d'informations sur les bonnes pratiques en matière de contrôle.

Or. en

Amendement 47
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2006/22/CE, il conviendrait de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011¹⁴.

supprimé

¹⁴ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Or. fr

Amendement 48
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

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

(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 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).

transport routier, par nature extrêmement mobile.

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).

Or. fr

Amendement 49

Karima Delli, Terry Reintke

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

Amendement

(9) Les États membres ont également rencontré des difficultés ***pour faire respecter les*** règles concernant le

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 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).

détachement de travailleurs prescrites par la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵ et **les** règles en matière d'exigences administratives inscrites dans la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁶ **pour les travailleurs du** secteur du transport routier, par nature extrêmement mobile. ***Ces difficultés doivent être corrigées de toute urgence en veillant à ce que tout travailleur bénéficie des droits relatifs à la protection minimale sur le lieu de travail, indépendamment de la durée de son 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 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).

Or. en

Amendement 50

Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

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 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

(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 ***et sont créatrices d'une concurrence déloyale entre les entreprises du secteur.***

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).

Amendement 51**Georgi Pirinski****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

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 font peser de lourdes contraintes administratives sur les opérateurs de l'Union non résidents. Cette situation a ***permis l'introduction par certains États membres de mesures en violation du droit de l'Union et a donné lieu à*** des restrictions ***illégales*** 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 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).

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).

Or. en

Amendement 52

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

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

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 font peser **non seulement** de lourdes contraintes administratives sur les opérateurs **mais aussi une forte incertitude juridique.**

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).

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).

Or. en

Amendement 53

Jérôme Lavrilleux, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Renaud Muselier, Geoffroy Didier, Franck Proust

Proposition de directive

Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) Le non-respect des règles en matière d'établissement d'une entreprise de transport international par route 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 international plus strictes et mieux contrôlables, afin notamment de lutter contre la création de sociétés "boîtes aux lettres".

Or. fr

Amendement 54

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume

Proposition de directive

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Dans sa proposition du 8 mars 2016¹⁷ portant révision de la directive 96/71/CE, la Commission reconnaissait que la mise en œuvre de cette directive **soulevait des questions et des difficultés juridiques particulières** dans le secteur du transport routier, qui est par nature hautement mobile, et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes résidait dans une législation spécifique à ce secteur.

¹⁷ COM(2016)128

Amendement

(10) Dans sa proposition du 8 mars 2016¹⁷ portant révision de la directive 96/71/CE, la Commission reconnaissait que la mise en œuvre de cette directive dans le secteur du transport routier, qui est par nature hautement mobile, **soulevait des questions et des difficultés juridiques particulières** et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes résidait dans une législation spécifique à ce secteur. **Toutefois, compte tenu du fait que le secteur des transports est l'un des secteurs les plus vulnérables, les dispositions minimales de protection minimale prévues par la directive 96/71/CE doivent être appliquées à tous les travailleurs.**

¹⁷ COM(2016)128

Or. en

Amendement 55

Jeroen Lenaers

Proposition de directive

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Dans sa proposition du 8 mars 2016¹⁷ portant révision de la directive 96/71/CE, la Commission reconnaissait que la mise en œuvre de cette directive soulevait des questions et des difficultés juridiques particulières dans le secteur du transport routier, qui est par nature hautement mobile, et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes

Amendement

(10) Dans sa proposition du 8 mars 2016¹⁷ portant révision de la directive 96/71/CE, la Commission reconnaissait que la mise en œuvre de cette directive soulevait des questions et des difficultés juridiques particulières dans le secteur du transport routier, qui est par nature hautement mobile, et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes

résidait dans une législation spécifique à ce secteur.

¹⁷ COM(2016)0128.

résidait dans une législation spécifique à ce secteur. ***Jusqu'à ce que ces règles soient en vigueur, les directives actuelles 96/71/CE et 2014/67/UE s'appliquent au transport routier.***

¹⁷ COM(2016)0128.

Or. nl

Amendement 56
Karima Delli, Terry Reintke

Proposition de directive
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) ***Dans sa proposition du 8 mars 2016¹⁷ portant révision de la directive 96/71/CE, la Commission reconnaissait que la mise en œuvre de cette directive soulevait des questions et des difficultés juridiques particulières dans le secteur du transport routier, qui est par nature hautement mobile, et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes résidait dans une législation spécifique à ce secteur.***

¹⁷ COM(2016)128

Amendement

(10) ***À l'occasion de la révision en cours de la directive 96/71/CE, le meilleur moyen d'aborder des questions et des difficultés juridiques particulières dans le secteur du transport routier, qui est par nature hautement mobile, reste à régler par les colégislateurs. L'objectif de la législation spécifique au secteur des transports routiers devrait donc être d'assurer la protection des travailleurs concernés, tout en préservant la faisabilité de mise en œuvre.***

Or. en

Amendement 57
Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) *Étant donné qu'il manque des conducteurs dans l'Union, les conditions de travail devraient être sensiblement améliorées afin d'augmenter l'attrait de la profession.*

Or. en

Amendement 58

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

**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 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.*

supprimé

Or. en

Amendement 59

Robert Rochefort

**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

(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.

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 ***et la nécessité d'instaurer une concurrence loyale pour les entreprises du secteur. Les dispositions concernant le détachement de travailleurs qui figurent dans la directive 96/71/CE et la directive d'exécution 2014/67/CE s'appliquent au secteur du transport routier à moins que la présente directive n'en dispose autrement.***

Or. fr

Amendement 60

Karima Delli, Terry Reintke

Proposition de directive

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(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.***

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 de ***renforcer fondamentalement les mesures visant à assurer le respect des règles.***

Or. en

Amendement 61

Jeroen Lenaers

Proposition de directive

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(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.

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 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.
Jusqu'à ce que ces règles soient en vigueur, les directives actuelles 96/71/CE et 2014/67/UE s'appliquent au transport routier.

Or. nl

Amendement 62

Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Renaud Muselier, Franck Proust

**Proposition de directive
Considérant 11**

Texte proposé par la Commission

(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.

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 compte de l'extrême mobilité de la main d'œuvre dans ce secteur et établissant un équilibre entre la protection sociale des conducteurs, la libre prestation de services transfrontières pour les opérateurs **et la nécessité d'instaurer une concurrence loyale pour les entreprises du secteur.**

Or. fr

Amendement 63
Verónica Lope Fontagné

Proposition de directive
Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(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.

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 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, ***et respectant dans le même temps la liberté d'établissement.***

Or. es

Amendement 64
Georges Bach

Proposition de directive
Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(11) Afin d'assurer la mise en œuvre effective et proportionnée de la directive 96/71/CE dans le secteur du transport routier ***et d'assurer une concurrence loyale***, 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.

Or. en

Amendement 65
Karima Delli, Terry Reintke

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.**

supprimé

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. en

Amendement 66
Claude Rolin

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.

¹⁸ **Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).**

¹⁹ **Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du**

Amendement

(12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur un concept de lien suffisant rattachant le conducteur au territoire d'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 **aux opérations de transport international et de** cabotage, quelles que soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur.

Amendement 67

Emilian Pavel, Claudia Tapardel

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.**

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par

Amendement

(12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur un concept de lien suffisant rattachant le conducteur au territoire d'un État membre d'accueil. Aussi, **les opérations de transport international, ainsi que les opérations de cabotage, où le conducteur et le véhicule retournent dans leur État membre d'établissement, ne devraient pas être soumises aux dispositions de la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE, si elles sont effectuées en-dessous d'un seuil de durée fixé.**

autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. en

Amendement 68

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.*

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles

Amendement

(12) *Il conviendrait, à cette fin, d'appliquer le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels prévus par la législation de l'État membre d'accueil tant aux transports internationaux qu'aux transports de cabotage, tels que les définissent les règlements (CE) n° 1072/2009¹⁸ et n° 1073/2009¹⁹, quelles que soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur. Dans le cas d'opérations menées dans plusieurs États membres le même jour, il convient d'appliquer les conditions en vigueur les plus favorables pour le conducteur.*

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles

communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. it

Amendement 69

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, **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.*

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

Amendement

(12) **Les** transports de cabotage tels que définis par les règlements (CE) n° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹ **sont des prestations de service couvertes par la directive 96/71/CE, étant donné que** l'opération de transport se déroule **entièrement** dans un **autre** État membre. En conséquence, le taux de **rémunération** 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. en

Amendement 70
Michaela Šojdrová

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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. 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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, puisque toute l'opération de transport se déroule dans un État membre d'accueil. En conséquence, le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels en vigueur dans l'État membre d'accueil devraient s'appliquer au cabotage, quelles que soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur. ***Le seuil de durée doit être déterminé dans des conditions permettant d'assurer qu'un nombre raisonnable de conducteurs détachés dans des opérations de transport international ne le dépasse pas. Un seuil trop bas serait disproportionnée et***

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. en

Justification

Trois jours est un seuil trop bas et donc disproportionnée et préjudiciable à la libre prestation des services. En outre, il pourrait inciter les entreprises de transport à modifier la planification du trajet afin de ne pas dépasser le seuil, ce qui pourrait conduire à une circulation excessive sur des routes inadaptées, à des détérioration de la qualité des routes et avoir des répercussions sur d'autres intérêts généraux tels que la sécurité routière. Il pourrait également augmenter le faux travail indépendant.

Amendement 71

Sofia Ribeiro

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**

Amendement

(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 **verser une indemnité journalière qui ne soit pas inférieure au** salaire minimal **prévu** par la législation de l'État membre d'accueil **chaque fois que le séjour dans cet État membre atteint au moins une demi-journée**^{18 bis}. **Dans le cas du**

ne devrait pas s'appliquer aux transports de cabotage tels que définis par les règlements (CE) n° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.

¹⁸ *Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).*

¹⁹ *Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).*

cabotage, il convient d'appliquer, au moins, 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.

^{18 bis} *Une période de travail journalière inférieure à six heures passées sur le territoire d'un État membre d'accueil.*

Or. pt

Amendement 72

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

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**

Amendement

(12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur un concept de lien suffisant rattachant le conducteur au territoire d'un État membre d'accueil. **Les** opérations de

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

transport international *telles* que *définies* par les règlements (CE) n° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹ *ne devraient pas être soumises à la directive 96/71/CE et à la directive 2014/67/UE, étant donné qu'il n'y a pas de concurrence directe avec des entreprises nationales dans le cas du transport international et de transit et qu'il y a un lien clair entre le conducteur et l'État membre d'établissement de l'entreprise.*

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. en

Amendement 73 **Georges Bach**

Proposition de directive **Considérant 12**

Texte proposé par la Commission

(12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur un concept de lien *suffisant*

Amendement

(12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur un concept *simple et*

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, **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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

compréhensible de lien rattachant le conducteur au territoire d'un État membre d'accueil. **Ce lien devrait être caractérisé par au moins une opération commerciale de chargement ou de déchargement sur le territoire de l'Etat** 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 **aux opérations de transport international et de cabotage telles que définies** par les règlements (CE) n° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, **et** quelles que soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. fr

Amendement 74

Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Proposition de directive Considérant 12

(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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, **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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

(12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur **le** concept **simple et compréhensible du lien** rattachant le conducteur au territoire d'un État membre d'accueil. **Ce lien doit être caractérisé par le fait qu'il y ait au moins une opération commerciale de chargement ou de déchargement sur le territoire de l'Etat** membre d'accueil. **Par ailleurs**, le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels en vigueur dans l'État membre d'accueil devraient s'appliquer **aux opérations de transport international et de** cabotage **telles que définies** par les règlements (CE) n° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, quelles que soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. fr

Amendement 75
Ole Christensen

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.**

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ **Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).**

Amendement

(12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur un concept de lien suffisant **entre l'opération de transport et l'État membre dans lequel l'opérateur de transport est enregistré. Par conséquent, il doit être établi que seules les opérations de transport international, qui commencent et se terminent dans l'État membre dans lequel est enregistré l'opérateur de transport devraient être exemptées de l'application des points b) et c) de la directive 96/71/CE. Toutes les autres opérations de transport international et de cabotage telles que définies par le règlement (CE) n° 1072/2009¹⁸ devraient être couvertes par les points b) et c) de la directive 96/71/CE pour l'ensemble de l'opération.**

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

Or. en

Amendement 76
Jeroen Lenaers

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du

Amendement

(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 **les conditions fondamentales de travail et d'emploi, visées à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, en vigueur dans** 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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, puisque toute l'opération de transport se déroule dans un État membre d'accueil. En conséquence, **les conditions fondamentales de travail et d'emploi, visées à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du

Amendement 77**Verónica Lope Fontagné****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° 1072/2009¹⁸ **et 1073/2009**¹⁹, 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.**

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ **Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par**

Amendement

(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 devrait s'appliquer aux transports de cabotage tels que définis par **le règlement** (CE) n° 1072/2009¹⁸, 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 **dès dépassement dudit seuil.**

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. es

Amendement 78

Dominique Martin, Joëlle Mélin

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil

Amendement

(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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, puisque toute l'opération de transport se déroule dans un État membre d'accueil. En conséquence, le taux de **rémunération** minimal, **indemnités**, la durée minimale des congés payés annuels **et toute autre disposition sociale** 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil

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

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

Or. fr

Amendement 79
Robert Rochefort

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° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹, 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Amendement

(12) Ces critères équilibrés devraient reposer sur **le** concept **simple et compréhensible du lien** rattachant le conducteur au territoire d'un **État** membre d'accueil. **Ce lien doit être caractérisé par le fait qu'il y ait au moins une opération commerciale de chargement ou de déchargement sur le territoire de l'Etat** membre d'accueil. **Par ailleurs, afin de supprimer toute incertitude et complexité pour les Etats membres et les entreprises et d'éviter toute disparité entre les travailleurs, il convient d'appliquer** le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels en vigueur dans l'État membre d'accueil **aux opérations de transport international et de cabotage telles que définies** par les règlements (CE) n° 1072/2009¹⁸ et 1073/2009¹⁹ **quelles que** soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

(JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

(JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

Or. fr

Amendement 80 **Anthea McIntyre**

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° 1072/2009¹⁸ **et 1073/2009**¹⁹, 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour

Amendement

(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 **proportionné et réaliste** 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 **le règlement** (CE) n° 1072/2009¹⁸, 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour

l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

Or. en

Amendement 81
Danuta Jazłowiecka

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° 1072/2009¹⁸ **et 1073/2009**¹⁹, 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du

Amendement

(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 **le règlement** (CE) n° 1072/2009¹⁸, 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 1072/2009 du

Parlement européen et du Conseil
établissant des règles communes pour
l'accès au marché du transport
international de marchandises par route
(JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

Parlement européen et du Conseil
établissant des règles communes pour
l'accès au marché du transport
international de marchandises par route
(JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

¹⁹ **Règlement (CE) n° 1073/2009 du
Parlement européen et du Conseil
du 21 octobre 2009 établissant des règles
communes pour l'accès au marché
international des services de transport par
autocars et autobus, et modifiant le
règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du
14.11.2009, p. 88).**

Or. en

Justification

Les entreprises de transport de passagers seront particulièrement touchées par des mesures qui visent en premier lieu à résoudre des problèmes qui concernent le transport de fret. Lorsqu'elles transportent des passagers/touristes, elles n'entrent pas directement en concurrence avec des opérateurs locaux, étant donné qu'elles se mettent uniquement à la disposition de leurs passagers. Il convient donc d'exclure le transport de passagers du champ d'application de la présente directive.

Amendement 82

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

Proposition de directive

Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) Un seuil de durée devrait pas s'appliquer aux transports de cabotage tels que définis par les règlements (UE) n° 1072/2009^{1 bis} et 1073/2009^{1 ter}, 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 delà du seuil de durée fixé à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1072/2009.

^{1 bis} **Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).**

^{1 ter} **Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).**

Or. en

Amendement 83
Danuta Jazlowiecka

Proposition de directive
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) En raison de ses spécificités et de l'absence de lien suffisant entre le conducteur et le territoire de l'État membre d'accueil, les opérations de transit devraient être exclues du champ d'application de la présente directive. La même exemption devrait être appliquée en ce qui concerne les opérations de transport dans les régions transfrontalières, effectuées par des opérateurs de transport de ces régions, à moins de 100 km de la frontière.

Or. en

Justification

L'application des règles régissant le détachement des travailleurs aux opérations de transport effectuées de manière permanente dans les régions frontalières serait particulièrement préjudiciable aux PME. En l'occurrence, les chauffeurs ne parcourent pas

de longues distances et ils se reposent, mangent et dorment chez eux. Les opérations de transit ne présentent pas les caractéristiques du détachement et doivent donc, à ce titre, être exclues du champ d'application de la directive y afférente. Les transporteurs qui transitent par un État membre n'entrent pas directement en concurrence avec les opérateurs locaux.

Amendement 84

Verónica Lope Fontagné

Proposition de directive

Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) *Étant donné que, dans les opérations de transit, il n'existe pas de relation entre le conducteur et l'État membre où celui-ci roule, ces opérations devraient être exclues du champ d'application de la présente directive.*

Or. es

Amendement 85

Emilian Pavel, Claudia Țapardel

Proposition de directive

Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) *Les opérations de transport de transit ne seront pas régies par les directives 96/71/CE et 2014/67/UE.*

Or. en

Amendement 86

Danuta Jazłowiecka

Proposition de directive

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Afin de veiller au contrôle effectif

(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.

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. ***Il est nécessaire de prendre des mesures plus ciblées et d'effectuer des contrôles plus efficaces, et il convient donc d'opérer clairement la distinction entre les contrôles routiers et les contrôles dans les locaux des entreprises. Cette démarche permettra également de multiplier le nombre de contrôles et, dans le même temps, de réduire les charges administratives.***

Or. en

Amendement 87

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

Proposition de directive

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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 ***et les conducteurs en tant que travailleurs hautement mobiles*** des contraintes administratives disproportionnées, il conviendrait ***d'avoir recours au système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 aux fins de l'échange d'informations entre les États membres, et d'établir des formulaires normalisés de documents et*** d'instaurer des exigences sectorielles ***dépourvues de lourdeur*** en matière administrative et de

contrôle dans le secteur du transport routier tirant pleinement parti des outils de contrôle tels que le tachygraphe numérique.

Or. en

Amendement 88
Robert Rochefort

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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. ***Le renforcement*** des outils de contrôle ***et plus particulièrement la mise en place généralisée du*** tachygraphe intelligent ***doivent être effectués dans les meilleurs délais afin d'améliorer significativement le contrôle des règles relatives au détachement des conducteurs dans le cadre d'opérations de transport international et de cabotage.***

Or. fr

Amendement 89
Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Jérôme Lavrilleux, Geoffroy Didier, Franck Proust, Renaud Muselier

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(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.***

Amendement

(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. ***La mise en place généralisée et dans les plus brefs délais du tachygraphe intelligent est une condition essentielle pour l'effectivité et l'efficacité du contrôle des règles relatives au détachement des conducteurs dans le cadre d'opérations de transport international et de cabotage.***

Or. fr

Amendement 90
Anthea McIntyre

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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 existants tels que le tachygraphe numérique. ***Conformément au principe de proportionnalité, les exigences supplémentaires en matière de contrôle devraient intervenir dans les locaux de l'opérateur et non à l'occasion d'autres contrôles effectués en bord de route.***

Amendement 91

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Proposition de directive

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(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**.

Amendement

(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 **système d'information du marché intérieur (IMI), le portail du GNSS destiné au transport routier et le tachygraphe intelligent**.

Or. it

Amendement 92

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(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

Amendement

(13) Afin de veiller au contrôle effectif et efficace du respect **de la directive 96/71/CE dans le secteur des transports** 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.

tirant pleinement parti des outils de contrôle tels que le tachygraphe numérique, **qui doit être introduit à titre contraignant le 2 janvier 2020 au plus tard.**

Or. en

Amendement 93
Jeroen Lenaers

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(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**.

Amendement

(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'établir des formulaires types élaborés par la Commission et** 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 **intelligent**.

Or. nl

Amendement 94
Sofia Ribeiro

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(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

Amendement

(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'établir des formulaires**

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.

types élaborés par la Commission et 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.

Or. pt

Amendement 95

Karima Delli, Terry Reintke

Proposition de directive

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(13) Afin de veiller au contrôle effectif et efficace du respect des règles sectorielles concernant le détachement de travailleurs, il conviendrait d'instaurer des exigences **strictes et claires** en matière administrative et de contrôle dans le secteur du transport routier, **conformément à la directive 2014/68/CE, en** tirant pleinement parti des outils de contrôle tels que le tachygraphe numérique.

Or. en

Amendement 96

Emilian Pavel, Claudia Tapardel

Proposition de directive

Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Il convient d'éviter les pratiques du système d'entreprises filiales dans lesquelles la société mère établie dans un pays déterminé regroupe la plupart des profits, ne laissant aux entreprises de transport filiales établies dans d'autres pays que des ressources

limitées, alors qu'elles tirent l'essentiel de leur chiffre d'affaires de leur activité de transport, étant donné que ces pratiques pourraient provoquer des inégalités et des déplacements disproportionnés de bénéfices entre les États membres, en désavantageant les États membres dans lesquels les filiales sont établies; l'un des résultats négatifs de ces pratiques est que les revenus des chauffeurs des pays dans lesquels les filiales sont établies sont maintenus à un faible niveau; afin de faire face à d'éventuels avantages concurrentiels déloyaux dans le secteur du transport routier, il convient d'analyser de près ces pratiques et de les éviter;

Or. en

Amendement 97

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Proposition de directive

Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin d'assurer des conditions uniformes d'application du règlement (UE) n° 165/2014 et d'élaborer un modèle de fiche de paie commun pour les conducteurs concernés par des opérations de détachement. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.

Or. it

Amendement 98

Danuta Jazłowiecka

Proposition de directive
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) *Dans le cas d'un contrôle de l'activité substantielle, toute possibilité d'application de l'article 4, paragraphe 2, en particulier en ce qui concerne les points d) et e), de la directive d'exécution 2014/67/UE devrait tenir compte des caractéristiques spécifiques du secteur des transports. Cette approche devrait être analysée conjointement avec l'article 5 du règlement (UE) n° 1071/2009 concernant les conditions relatives à l'exigence d'établissement.*

Or. en

Justification

La directive d'exécution prévoit à l'article 4 des éléments à contrôler afin de déterminer si une entreprise exerce réellement des activités substantielles autres que celles relevant uniquement de la gestion interne et/ou d'activités administratives. L'analyse de ces éléments devrait tenir compte des caractéristiques spécifiques du secteur des transports internationaux.

Amendement 99

Rosa D'Amato, Daniela Aiuto, Laura Agea, Tiziana Beghin

Proposition de directive
Considérant 13 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 ter) *Il convient, afin de garantir le respect plein et entier de la législation en matière sociale et dans l'attente de la création de l'Autorité européenne du travail, que les autorités de contrôle compétentes aient accès à l'ensemble des données transmises via l'IMI et le portail GNSS et les vérifient.*

Or. it

Amendement 100

Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point -a (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte en vigueur

Les États membres organisent un système de contrôles adéquats et réguliers de l'application correcte et cohérente visée à l'article 1^{er}, tant sur la route que dans les locaux des entreprises de toutes les catégories de transport.

Amendement

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

«Les États membres organisent un système de contrôles adéquats et réguliers de l'application correcte et cohérente visée à l'article 1^{er}, tant sur la route que dans les locaux des entreprises de toutes les catégories de transport. **En outre, les contrôles destinés à vérifier le respect des dispositions de la directive 2002/15/CE se limitent à des contrôles dans les locaux des entreprises.**»

Or. en

Amendement 101

Anthea McIntyre

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 **se déroulent dans les locaux de l'opérateur et** 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 102

Krzysztof Hetman, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

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 de l'entreprise**, des travailleurs mobiles et conducteurs relevant du champ d'application de la directive 2002/15/CE.»;

Or. en

Justification

Il n'est pas possible de vérifier le temps de travail sur la route.

Amendement 103

Danuta Jazłowiecka

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

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 des travailleurs mobiles et conducteurs relevant du champ d'application de la directive 2002/15/CE.»;

règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 ainsi que, ***dans le cas des contrôles dans les locaux de l'entreprise***, des travailleurs mobiles et conducteurs relevant du champ d'application de la directive 2002/15/CE.»;

Or. en

Justification

Il n'est pas possible de procéder sur la route à un contrôle effectif du temps de travail. Dès lors, les vérifications et contrôles du respect de la directive 2002/15/CE devraient être effectués uniquement dans les locaux de l'entreprise.

Amendement 104

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

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, ***lorsque cela s'avère pertinent et justifié***, 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.»;

Or. en

Amendement 105

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

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

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 **de toutes les catégories de transport** 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.»;

Or. en

Amendement 106
Emilian Pavel, Claudia Țapardel

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 les autorités compétentes dans un délai de 14 jours ouvrables à compter de la demande.***»;

Or. en

Amendement 107
Danuta Jazłowiecka

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. **Les États membres concentrent leur efforts en particulier sur les opérateurs de transport routier qui se trouvent en infraction de façon structurelle et répétée.**

Or. en

Justification

Les contrôles doivent être efficaces et ciblés. Cependant, les États membres conservent la liberté de vérifier tous les autres opérateurs de transport.

Amendement 108
Kosma Zlotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulik

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**

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 **et** du règlement (UE) n° 165/2014 soient

directive 2002/15/CE soient contrôlés.»;

contrôlés.»;

Or. en

Amendement 109

Dominique Martin, Joëlle Mélin

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 la route.;

Amendement

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

Or. fr

Amendement 110

Krzysztof Hetman, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marek Plura

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

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. ***Les contrôles du respect de***

effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006, au règlement (UE) n° 165/2014 **ou à la directive 2002/15/CE** ont été constatées sur la route.»;

la directive 2002/15/CE sont effectués uniquement dans les locaux de l'entreprise. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006 **ou** au règlement (UE) n° 165/2014 ont été constatées sur la route.»;

Or. en

Justification

Il n'est pas possible de vérifier le temps de travail sur la route; ce contrôle doit donc s'effectuer dans les locaux de l'entreprise.

Amendement 111 **Danuta Jazłowiecka**

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 la route.**»;

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. **Les contrôles du respect de la directive 2002/15/CE sont effectués uniquement dans les locaux des entreprises.** Ils sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006 **ou** au règlement (UE) n° 165/2014 ont été constatées.»;

Or. en

Justification

Il n'est pas possible de procéder sur la route à un contrôle effectif du temps de travail. Dès lors, les vérifications et contrôles du respect de la directive 2002/15/CE devraient être effectués uniquement dans les locaux de l'entreprise.

Amendement 112
Emilian Pavel, Claudia Tapardel

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 la route.»;

Amendement

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

Or. en

Amendement 113
Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

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 la route.***»;

Amendement

1. Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte ***des antécédents controversés de non-conformité*** en relation avec les différents types de transport et d'entreprises. ***Ils*** sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006 ***ou*** au règlement (UE) n° 165/2014 ont été constatées.»;

Or. en

Amendement 114

Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík

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 la route.»;

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

Or. en

Amendement 115

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

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

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte en vigueur

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à ***l'article 17***, paragraphe 3, du règlement (CEE) ***no 3820/85*** ou à ***l'article 19, paragraphe 3***, du règlement (CEE) ***no 3821/85*** sont échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à ***l'article 7, paragraphe 2***,

Amendement

-a) au paragraphe 1, premier alinéa, 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 (CE) ***n° 165/2014*** sont échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à ***l'article 7*** de

de la présente directive:

la présente directive:»;

Or. en

Amendement 116

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

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

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 1 – 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.

Or. en

Amendement 117

Michaela Šojdrová

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

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

Amendement

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 **différent, lorsque les circonstances particulières du cas d'espèce le justifient**. Dans les cas urgents ou les cas exigeant une simple consultation de registres, tels qu'un système de

transmises dans un délai de trois jours ouvrés.

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

Or. en

Justification

Lorsque les États membres s'accordent sur la complexité de l'affaire, une prolongation du délai devrait être possible.

Amendement 118 **Danuta Jazlowiecka**

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

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

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 **ou plus long, lorsque la nature de la demande le justifie**. 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.

Or. en

Justification

Afin de vérifier un certain nombre de données, telles que le respect des règles relatives aux temps de travail, une période plus longue pourrait être justifiée. Elle devrait être approuvée d'un commun accord par les États membres concernés.

Amendement 119

Krzysztof Hetman, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

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

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

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 **différent, lorsque la nature de la demande le justifie**. 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.

Or. en

Justification

Afin de vérifier certaines informations, par exemple le temps de travail moyen dans la période de calcul de 4 mois, une prolongation du délai pourrait être nécessaire.

Amendement 120

Dominique Martin, Joëlle Mélin

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

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

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 **États membres mettent en place des procédures et systèmes pour que les informations demandées soient accessibles immédiatement**.

Or. fr

Amendement 121

Anthea McIntyre

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

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

Amendement

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 **ou plus long**. Dans les cas urgents ou les cas exigeant une simple consultation de

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

registres, tels qu'un système de classification par niveau de risque, les informations demandées sont transmises dans un délai de trois jours ouvrés.

Or. en

Amendement 122

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

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

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

Les États membres **fournissent** les informations demandées par les autres États membres en application du paragraphe 1, point b), du présent article dans un délai de **cinq** 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.

Or. en

Amendement 123

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

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 ***est insuffisante***, il en informe l'État membre requérant en conséquence, dans un délai de 5 jours ouvrés. L'État membre requérant étaye davantage sa demande ***et les États membres concernés se concertent pour trouver une solution à tout problème soulevé***. Lorsque cela n'est pas possible, l'État membre ***requis*** peut rejeter la demande. ***Dans ce cas, l'État membre requérant peut renvoyer la plainte à la Commission, qui peut alors prendre les mesures nécessaires le cas échéant.***

Or. en

Amendement 124
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point b
Directive 2006/22/CE
Article 8 – paragraphe 1 bis – alinéa 2

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

Or. fr

Justification

Sinon pas clair de quel État on parle.

Amendement 125

Kosma Złotowski, Czesław Hoc, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík

Proposition de directive

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

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 1 bis – alinéa 2

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

Or. en

Amendement 126

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

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

Directive 2006/22/CE

Article 8 – paragraphe 1 bis – alinéa 3

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

supprimé

Or. en

Amendement 127

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

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 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. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.»;

Or. en

Amendement 128

Georgi Pirinski

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

Amendement

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.»;

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 **utilisés dans des opérations de transport international**. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.»;

Or. en

Amendement 129

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

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

Directive 2006/22/CE

Article 9 – paragraphe 4

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 sont accessibles, au moment du contrôle, à toutes les autorités de contrôle compétentes **des États membres**.

Or. en

Amendement 130

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive

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

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, dans le respect des délais fixés à l'article 8;

Or. fr

Amendement 131

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

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

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, dans le respect des délais fixés à l'article 8.»;

Or. en

Amendement 132

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

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

Directive 2006/22/CE

Article 9 – paragraphe 5 bis

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) le paragraphe suivant est ajouté:

5 bis. Le tachygraphe intelligent, dont les données indiqueront la localisation des chauffeurs sur une durée de 56 jours, est installé sur tous les véhicules qui pratiquent du transport international et du transport de cabotage le 2 janvier 2020 au plus tard.

Or. en

Amendement 133

Evelyn Regner, Ole Christensen, Siôn Simon, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Guillaume Balas, Rory Palmer, Michael Detjen, Maria Arena, Javi López, Sergio Gutiérrez Prieto

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 1 – point 8

Directive 2006/22/CE

Article 11 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.»;

supprimé

Or. en

Amendement 134

Anthea McIntyre

Proposition de directive

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

Or. en

Amendement 135

Ádám Kósa, Csaba Sógor, Andor Deli

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

Amendement

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

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

Or. en

Justification

Dans le but de garantir un système transparent, dépourvu de lourdeur et réalisable, la proposition initiale de la Commission complique à l'excès le mécanisme de contrôle routier des conditions de la directive 2002/15, étant donné qu'il nécessite davantage de temps et que tous les documents ne peuvent pas être toujours disponibles.

Amendement 136

Danuta Jazłowiecka

Proposition de directive

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

Or. en

Justification

Il n'est pas possible de procéder sur la route à un contrôle effectif du temps de travail. Dès lors, les vérifications et contrôles du respect de la directive 2002/15/CE devraient être effectués uniquement dans les locaux de l'entreprise.

Amendement 137

Krzysztof Hetman, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marek Plura

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

Amendement

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

Or. en

Justification

Il n'est pas possible de vérifier le temps de travail sur la route. Il est nécessaire de procéder au contrôle dans les locaux de l'entreprise.

Amendement 138

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive

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

Directive 2006/22/CE
Annexe I – partie B – point 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) dans la Partie B, le point suivant est inséré:

«3 bis) le retour hebdomadaire régulier du conducteur à son lieu de résidence habituel; »

Or. fr

Amendement 139
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 9 bis (nouveau)
Directive 2006/22/CE
Annexe II – point 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 bis) dans l'annexe II, le point suivant est inséré:

«3 bis) un équipement permettant la vérification de la conformité du camion au regard des normes environnementales, sanitaires, du bien-être animal et de sécurité en vigueur dans l'État membre. »

Or. fr

Amendement 140
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 9 ter (nouveau)
Directive 2006/22/CE
Annexe II – point 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 ter) dans l'annexe II, le point suivant

est inséré:

«3 ter) un équipement permettant la vérification des paiements compensatoires effectués au titre du péage kilométrique par le transporteur étranger, éventuellement en vigueur dans l'État membre. »

Or. fr

Amendement 141

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 quater (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe III – point 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 quater) dans l'annexe III, le point suivant est inséré:

«4 bis) ne pas observer les exigences liées au travail de nuit. »

Or. fr

Amendement 142

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 quinquies (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe III – point 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 quinquies) dans l'annexe III, le point suivant est inséré:

«4 ter) infractions aux règles de rémunérations et de détachement des travailleurs; »

Amendement 143

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 sexies (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe III – point 4 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**9 sexies) dans l'annexe III, le point
suivant est inséré:**

**«4 quater) ne pas respecter le retour
hebdomadaire régulier du conducteur au
lieu habituel de résidence. »**

Or. fr

Amendement 144

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 septies (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe III – point 4 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**9 septies) dans l'annexe III, le point
suivant est inséré:**

**«4 quinquies) la non-conformité du
camion au regard des normes sanitaires,
de bien-être animal, environnementales et
de sécurité en vigueur dans l'Etat
membre. »**

Or. fr

Amendement 145

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 octies (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe III – point 4 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**9 octies) dans l'annexe III, le point
suivant est inséré:**

**«4 sexies) le non-paiement au titre du
péage kilométrique compensatoire par le
transporteur étranger. »**

Or. fr

Amendement 146

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 nonies (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe III – point 4 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**9 nonies) dans l'annexe III, le point
suivant est inséré:**

**«4 septies) la pratique du cabotage par
un camion étranger. »**

Or. fr

Amendement 147

Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 decies (nouveau)

Directive 2006/22/CE

Annexe III – point 4 octies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 decies) dans l'annexe III, le point

suivant est inséré:

**«4 octies) Les autorités de police
décident du blocage du camion ne
respectant pas les normes sanitaires, de
bien-être animal, environnementales et de
sécurité en vigueur dans l'État-membre
ou tout autre infractions citées à l'Annexe
III. »**

Or. fr

Amendement 148
Dominique Martin, Joëlle Mélin

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 9 undecies (nouveau)
Directive 2006/22/CE
Annexe III – point 4 nonies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**9 undecies) dans l'annexe III, le point
suivant est inséré:**

**«4 nonies) règlement (UE) n°
165/2014.»**

Or. fr

Justification

La dernière régulation sur le tachygraphe est le règlement 165/2014.