



Trace 2

**Application efficace et harmonisée du
paquet Mobilité 1**

PRÉPARÉ PAR : CORTE, ETF, IRU et SQUARIS Consultants



Avec le soutien de : Severine Piccard

Version finale
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

**POUR LA
COMMISSION EUROPÉENNE**

Direction générale de la mobilité et des transports
Direction C - Terre
Unité C.1 - Transport routier
1049 Bruxelles
Courriel : Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

AVERTISSEMENT - Ce document est une note d'orientation et les recommandations qu'il contient ne sont pas contraignantes. Il a été créé par les auteurs conformément au contrat numéro : MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) avec l'Union européenne. Les opinions exprimées sont celles du contractant uniquement et ne représentent pas la position officielle de l'autorité contractante.

La version originale anglaise de ce document a été traduite dans votre langue à l'aide d'un logiciel. Il ne s'agit pas d'une traduction officielle. En cas d'incohérence, la version originale anglaise du document prévaudra.

**Document d'orientation TRACE2 sur l'application
de la directive 2020/1057 - Détachement des
conducteurs**

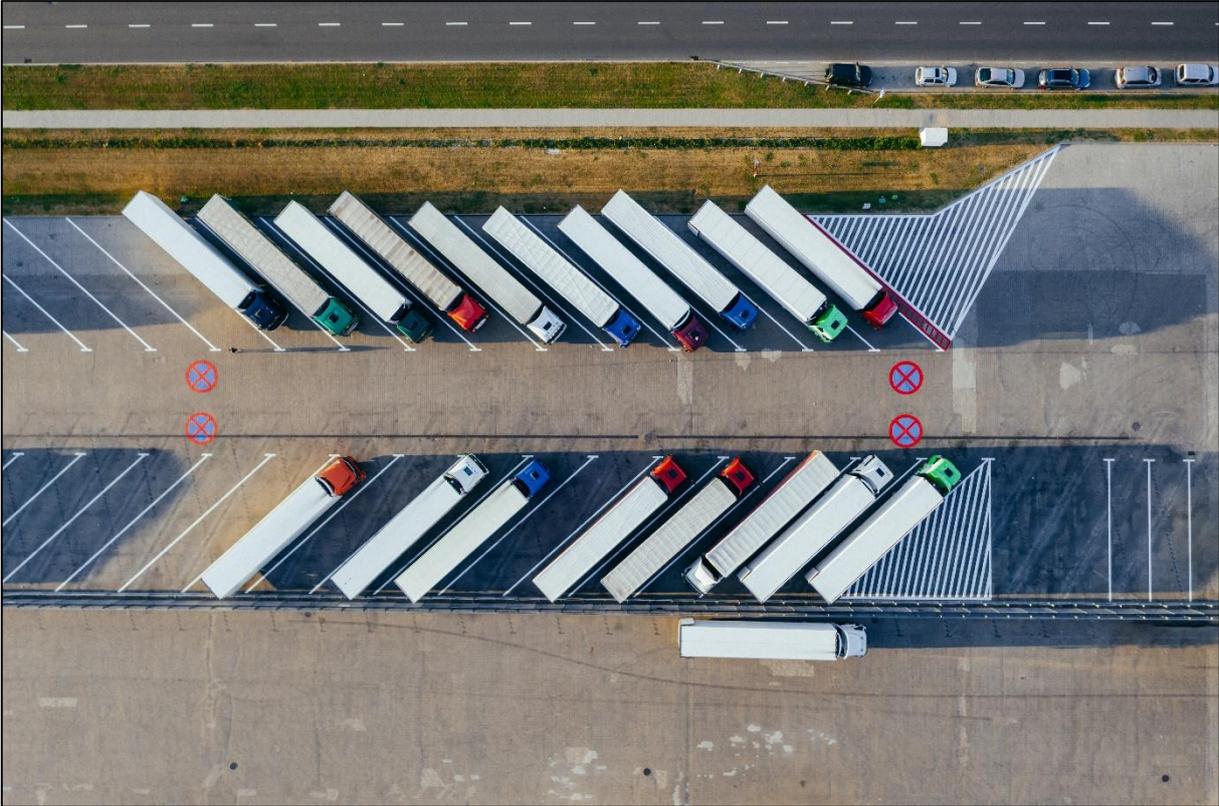


Table des matières

1. L'introduction.....	1
2. Comprendre les règles.....	3
2.1 L'interaction entre la <i>lex specialis</i> et les règles communautaires connexes.....	3
2.2 Les opérations de transport routier - dans ou hors du détachement ?.....	4
2.2.1 Règles applicables au transport de marchandises.....	4
2.2.2 Règles applicables au transport de passagers.....	8
2.3 En ou hors détachement - conditions d'emploi applicables.....	11
2.3.1 Rémunération et indemnités.....	12
2.3.2 Calcul de la durée du détachement.....	14
2.4 Autres cas.....	14
2.4.1 Conducteurs engagés par l'intermédiaire d'agences de travail temporaire.....	14
2.4.2 Transfert à l'intérieur de l'entreprise.....	15
2.4.3 Opérations avec les pays tiers.....	15
2.4.4 Conducteurs indépendants.....	16
3. L'application des règles.....	18
3.1 Règles administratives et mesures de contrôle.....	18
3.2 Contrôles routiers.....	20
3.2.1 Objectif.....	20
3.2.2 Documents à demander et à rechercher.....	20
3.2.3 Drapeaux rouges.....	29
3.2.4 Façons possibles de procéder aux contrôles routiers : Séquence et liste de questions.....	31
3.3 Inspections IMI.....	38
3.3.1 Vue d'ensemble des modules IMI.....	38
3.3.2 Objectifs.....	40
3.3.3 Documents pouvant être demandés.....	40
3.4 Coopération entre les autorités.....	42
3.4.1 Assistance mutuelle avec l'État membre d'établissement.....	42
3.4.2 Le rôle des partenaires sociaux.....	42
Annexe 1 : Quand un conducteur entre-t-il ou non dans le champ d'application des règles de détachement : explication pour le transport de marchandises.....	44
Annexe 2 : Quand un conducteur entre-t-il dans le champ d'application des règles de détachement ou en est-il exclu ?.....	71

Abréviations et acronymes

CJUE	Cour de justice de l'Union européenne
L'UE	Union européenne
DG MOVE	Direction générale de la mobilité et des transports
IMI	Information sur le marché intérieur (système)
Q&R	Questions et réponses
RTPD	Déclaration de détachement pour le transport routier

Liste des encadrés, figures et tableaux

Encadré 1 - Détachement - conditions applicables selon les normes du pays d'accueil	12
Encadré 2 - L'importance des canaux de communication entre les autorités chargées de l'application de la loi	20
Encadré 3 - Exemple de déclaration de détachement.....	22
Encadré 4 Le balayage sur la route, étape par étape	27
Encadré 5 - Liste de questions pour les contrôles routiers dans le domaine du transport de marchandises	34
Encadré 6 - Liste de questions pour les contrôles routiers du transport de passagers.....	35
Encadré 7 - Indices permettant de déterminer le lieu de travail habituel des conducteurs	84
Figure 1 Approche progressive des contrôles routiers	33
Figure 2 - Approche par étapes pour le transport de marchandises	36
Figure 3 - Approche progressive du transport de passagers.....	37
Tableau 1 - Règles applicables au fret - une vue d'ensemble.....	8
Tableau 2 - Aperçu de la <i>lex specialis</i> en matière de transport de passagers.....	11

1. Introduction

Ce document traite de l'application des règles de détachement dans le secteur du transport routier telles que modifiées par le pilier social du paquet Mobilité I¹. Le succès de l'application² dépendra en grande partie d'une compréhension commune et approfondie des règles applicables et d'une coopération efficace entre toutes les autorités compétentes au sein de chaque État membre ainsi qu'entre tous les États membres.

De nouvelles dispositions sur l'application des règles de détachement aux conducteurs de transport routier ont été introduites par la directive (UE) 2020/1057³ en tant que *lex specialis* aux règles générales sur le détachement des travailleurs établies dans la directive 96/71/CE⁴ (ci-après "directive sur les travailleurs détachés") et à la directive d'exécution 2014/67/UE⁵ (ci-après "directive d'exécution").

En tant que *lex specialis*, la directive 2020/1057 prévoit des règles spécifiques à déterminer en particulier :

- quand un conducteur doit être considéré comme détaché et quand il ne doit pas être considéré comme détaché en fonction de la nature des opérations de transport effectuées par ce conducteur.
- les exigences administratives et les mesures de contrôle applicables avant, pendant et après le détachement.

Les États membres de l'UE étaient tenus de transposer cette directive dans leur législation nationale avant le 2 février 2022.

Pour tous les secteurs, y compris le transport routier, une situation de détachement est une affectation temporaire en dehors d'un lieu de travail habituel. Le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (également connu sous le nom de "*Rome I*")⁶ est la législation européenne qui aide à définir quel droit national du travail régit le contrat de travail, en tenant compte du lieu de travail habituel.

¹ Le paquet Mobilité I est composé de deux règlements (UE) 2020/1054, (UE) 2020/1055, et d'une directive (UE) 2020/1057.

² Aux fins des présentes orientations, le terme "application" doit être compris comme le contrôle de la conformité. La détermination des sanctions et leur exécution n'entrent pas dans le champ d'application du présent document. En cas d'infraction, les sanctions doivent être appliquées conformément au droit national, en tenant compte des principes européens de proportionnalité, d'efficacité et de dissuasion.

³ *Directive 2020/1057 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71 et la directive 2014/67 pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22 en ce qui concerne les exigences de mise en œuvre et le règlement 1024/2012.* (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

Le présent document d'orientation se concentre sur la *lex specialis* et poursuit le double objectif suivant :

- développer une compréhension claire et partagée des nouvelles règles introduites par le paquet Mobilité I en ce qui concerne le détachement des conducteurs, et
- de fournir des orientations aux responsables de l'application des lois sur la manière de contrôler les règles de détachement.

Ces orientations sont le résultat de discussions avec les membres d'un groupe de réflexion établi dans le cadre de TRACE 2 sur le détachement des conducteurs. Le groupe comprenait des autorités nationales de transport et des partenaires sociaux ayant une expérience en matière de contrôle.

La première partie de ce document décrit les règles de fond : la *lex specialis* et la manière dont elle doit être lue en conjonction avec les instruments juridiques connexes. Sur la base de cette compréhension, la deuxième partie cherche à identifier les principaux défis en matière d'application et les meilleures pratiques pour y répondre. Une explication détaillée de la *lex specialis* en ce qui concerne le transport de passagers et le transport de marchandises se trouve dans les annexes 1 et 2 respectivement. Des informations contextuelles sur le droit applicable aux contrats de travail sont fournies à l'annexe 3.

2. Comprendre les règles

2.1 L'interaction entre la *lex specialis* et les règles communautaires connexes

Un travailleur détaché est "un *travailleur qui, pendant une période limitée, exécute son travail sur le territoire d'un État membre autre que l'État dans lequel il travaille normalement*"⁷. Ainsi, une situation de détachement implique l'existence d'une relation de travail stable dans un État membre dans lequel le travailleur est censé retourner, une fois la période de détachement dans un autre État membre terminée. Les déclarations de détachement au titre de la directive 2020/1057 doivent inclure des informations sur la loi applicable au contrat de travail. Des informations contextuelles sur la manière de déterminer la loi applicable aux contrats de travail eu égard au lieu de travail habituel des conducteurs figurent à l'annexe 3 des présentes orientations.

La directive sur les travailleurs détachés énumère une série de conditions d'emploi essentielles contenues dans la loi et/ou les conventions collectives qui s'appliqueront au conducteur pendant la période de détachement.

Comme il est décrit dans la section 2.2 ci-dessous, les opérations de transport routier - dans ou hors du détachement ?Les opérations de transport routier - dans ou hors du détachement ?la *lex specialis* définit les types d'opérations de transport routier qui déclenchent l'application de la directive sur les travailleurs détachés et ceux qui ne le font pas, en fonction du degré de connexion avec le territoire de l'État membre d'accueil. Selon le considérant 9 de la *lex specialis*, le principe clé pour déterminer une situation de détachement est l'existence d'un lien suffisant entre le conducteur et le service fourni, et le territoire d'un État membre d'accueil.

La directive d'exécution sur le détachement adoptée en 2014 vise à renforcer l'application pratique des règles de détachement en abordant les questions de la fraude, du contournement des règles, de l'inspection et de la surveillance, de la sous-traitance et de l'échange d'informations entre les États membres. La directive d'application précise les exigences administratives et les mesures de contrôle. En vertu de cette directive, les États membres sont également autorisés à imposer des exigences et des mesures supplémentaires lorsqu'elles sont justifiées et proportionnées. Cela est interdit par la directive (UE) 2020/1057, qui prévoit une liste fermée et harmonisée d'exigences administratives pour contrôler le respect de l'affichage des règles de conduite. La section 3 des présentes orientations fournit une description générale de ces règles de contrôle spécifiques.

La *lex specialis* n'aborde pas les situations spécifiques des travailleurs détachés qui sont employés par des agences de travail temporaire⁸. Les conducteurs intérimaires sont donc couverts par la directive sur les travailleurs détachés lorsqu'ils effectuent des tâches transfrontalières.

De même, la *lex specialis* n'aborde pas la situation des transferts au sein d'une entreprise, c'est-à-dire les conducteurs qui sont détachés dans une filiale ou un établissement appartenant au

⁷ Art 2.1 Directive 96/71

⁸ Article 1.2 de la directive 2020/1057

transporteur routier. Là encore, ces dispositions sont entièrement couvertes par la directive sur les travailleurs détachés.

En résumé

- Le travailleur détaché est un travailleur qui, pendant une période limitée, effectue son travail sur le territoire d'un État membre autre que l'État dans lequel il travaille normalement.
- **Alors que la directive sur le détachement des travailleurs et sa directive d'application fournissent les règles générales sur le "détachement de travailleurs" dans tous les secteurs, y compris le transport routier, la *lex specialis* fournit des règles spéciales pour le "détachement de conducteurs" dans le secteur du transport routier.**

2.2 Les opérations de transport routier - dans ou hors du détachement ?

La *lex specialis* prévoit un ensemble de règles spécifiques pour les opérations de transport de marchandises et de passagers. Les paragraphes suivants donnent un aperçu des règles applicables. Des exemples d'opérations complexes et les explications correspondantes figurent dans les *annexes 1* et *2*.

Il est important de noter que les conducteurs indépendants, les conducteurs engagés par l'intermédiaire d'agences de travail temporaire et les personnes transférées au sein d'une entreprise ne sont pas couverts par la *lex specialis*. Les règles applicables à ces catégories spécifiques sont décrites à la *section 2.4 - Cas particuliers*.

2.2.1 Règles applicables au transport de marchandises

La *lex specialis* établit une distinction entre différents types d'opérations de transport en ce qui concerne le transport de marchandises : cabotage, opérations internationales non bilatérales, opérations internationales bilatérales, opérations internationales bilatérales avec activités supplémentaires limitées, tronçon routier initial/final du transport combiné et transit.

A. Les conducteurs sont considérés comme postés lorsqu'ils effectuent les opérations suivantes :

2.2.1.1 Cabotage

Les opérations de cabotage s'entendent comme des opérations intérieures pour compte d'autrui effectuées à titre temporaire sur le territoire d'un État membre par un opérateur établi dans un autre État membre. Le cabotage concerne les transporteurs non résidents qui, au lieu de revenir

à vide après un voyage international, prennent et livrent un autre chargement dans le pays d'accueil avant de retourner à la frontière.

- *Les conducteurs effectuant des opérations de cabotage sont toujours considérés comme des travailleurs détachés.*

2.2.1.2 Opérations de transport international non bilatéral

Ces opérations sont désignées par la *lex specialis* comme des "opérations de *transport international non bilatéral*"⁹ ou, en d'autres termes, comme des "opérations de *commerce croisé*"¹⁰.

Parmi les exemples d'opérations non bilatérales/transversales entrant dans le champ d'application du détachement, on peut citer

- Transport international entre deux États membres dont aucun n'est le pays d'établissement du transporteur routier.
 - De multiples opérations de chargement et/ou de déchargement sont effectuées dans le cadre d'un transport international (c'est-à-dire plus que ce qui est autorisé par les règles *1+1* et *0+2*).
- *Les conducteurs effectuant des opérations de transport international non bilatéral sont considérés comme des travailleurs détachés.*

B. Les conducteurs sont considérés comme non postés lorsqu'ils effectuent les opérations suivantes :

2.2.1.3 Opérations bilatérales internationales

Une opération bilatérale internationale implique le transport de marchandises sur la base d'un contrat de transport entre l'État membre d'établissement du transporteur et un autre pays (un État membre de l'UE ou un pays tiers).

- *Les conducteurs effectuant des opérations bilatérales internationales ne sont pas considérés comme des travailleurs détachés.*

2.2.1.4 Opérations bilatérales + une activité de chargement et/ou de déchargement dans les États membres de passage (1+1)

L'opération appelée opération *1+1* s'entend comme une opération bilatérale au cours de laquelle une activité supplémentaire limitée de chargement et/ou de déchargement a lieu. *Et/ou* signifie qu'il peut y avoir soit un chargement, soit un déchargement, mais aussi un chargement et un déchargement au cours d'un voyage bilatéral. Dans le cas où il y a un chargement et un

⁹ *Récital 13*

¹⁰ Commission européenne (2022), *Questions et réponses sur le détachement de conducteurs au titre de la directive 2020/1057 dans le cadre du transport de marchandises.*

déchargement, ces deux activités ne doivent pas avoir lieu dans le même État membre (ce qui constituerait du cabotage).

- *Les conducteurs effectuant des opérations 1+1 ne sont pas considérés comme des travailleurs détachés.*

2.2.1.5 Opérations bilatérales + deux activités de chargement et/ou de déchargement pendant le voyage de retour (0+2)

Une opération 0+2 s'entend comme une opération bilatérale de retour au cours de laquelle deux activités supplémentaires de chargement et/ou de déchargement ont lieu. Il ne peut y avoir d'opération 0+2 que si aucune activité supplémentaire n'a été effectuée au cours du trajet aller.

- *Les conducteurs effectuant des opérations bilatérales 0+2 ne sont pas considérés comme des travailleurs détachés.*

2.2.1.6 Transit

Le transit s'entend comme la circulation sur le territoire d'un État membre sans aucune activité de chargement ou de déchargement. Selon le considérant 11 de la *lex specialis*, les opérations de transit n'impliquent pas de lien significatif entre les activités du conducteur et l'État membre traversé. Cela inclut, par exemple, les arrêts pour des raisons d'hygiène.

- *Les conducteurs qui transitent par les États membres ne sont pas considérés comme des travailleurs détachés.*

2.2.1.7 Le tronçon routier initial ou final d'une opération de transport combiné

Les conducteurs effectuant un trajet initial ou final qui consiste en lui-même en une opération bilatérale internationale ne sont pas considérés comme des travailleurs détachés.

En revanche, les conducteurs qui effectuent une première ou une dernière étape qui consiste en une opération non bilatérale sont des conducteurs détachés.

2.2.1.8 Autres opérations

Les trajets à vide s'entendent comme des trajets à vide, sans marchandises à bord du véhicule, et qui sont effectués en liaison avec un trajet en charge¹¹. Le groupe d'experts de la Commission, soutenu par le service juridique de la Commission, a produit un document de questions-réponses visant à clarifier la compréhension de la *lex specialis* (voir l'*annexe 1*).

Selon les questions-réponses, les règles applicables à un voyage en charge s'étendent au voyage à vide connexe. Par exemple, un voyage à vide faisant suite à une opération de cabotage ou à

¹¹ Article 2.2 du règlement 1072/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

un voyage international non bilatéral constituerait une situation de détachement. Inversement, un voyage à vide faisant suite à une opération bilatérale ne constituerait pas un détachement.

2.2.1.9 Vue d'ensemble

Sur la base de l'explication ci-dessus, le tableau suivant donne un aperçu des opérations de transport qui sont soit dans le champ d'application des règles de détachement, soit en dehors. Des explications plus détaillées, y compris des critères pour l'identification des opérations pertinentes et des exemples, peuvent être trouvées dans l'annexe.

Type d'opération	Dans l'affichage	Hors affichage
Cabotage	✓	
Opération bilatérale		✓
Opération bilatérale + une activité de chargement et/ou de déchargement (1+1)		✓
Opération bilatérale + deux activités de chargement et/ou de déchargement pendant le voyage de retour (0+2)		✓
Opération bilatérale dans le cadre d'une première ou d'une dernière étape d'une opération combinée		✓
Opération non bilatérale dans le cadre d'une étape initiale ou finale d'une opération combinée	✓	

Transit		✓
Opérations croisées/ non bilatérales	✓	

Tableau 1 - Règles applicables au fret - une vue d'ensemble

2.2.2 Règles applicables au transport de passagers

La *lex specialis* distingue les opérations de transport suivantes en ce qui concerne les passagers : cabotage, opérations internationales non bilatérales, opérations internationales bilatérales, opérations internationales non bilatérales avec activités supplémentaires limitées, tronçon routier initial/final du transport combiné et transit. Une explication simplifiée des règles applicables au transport de passagers figure dans les annexes.

A. Les conducteurs sont considérés comme postés lorsqu'ils effectuent les opérations suivantes :

2.2.2.1 Cabotage

On entend par *cabotage* les opérations effectuées à titre temporaire dans un État membre par un opérateur établi dans un autre État membre. Le *cabotage* peut consister en

- un service national de transport routier de voyageurs pour compte d'autrui, pour autant qu'il soit transporté à titre temporaire ; ou
- La prise en charge et la dépose de passagers à l'intérieur d'un même État membre au cours d'un service international, pour autant qu'il ne s'agisse pas de l'objet principal du service.

Il convient de distinguer le cabotage des excursions locales. Le cabotage consiste à prendre en charge et à déposer différents groupes de passagers dans l'État membre d'accueil. En revanche, les excursions locales consistent à faire du tourisme avec le même groupe de passagers qui retourneront également dans leur pays de résidence à bord du même véhicule ou d'un autre véhicule du même transporteur.

- *Les conducteurs effectuant des opérations de cabotage sont considérés comme des travailleurs détachés.*

2.2.2.2 Opérations de transport international non bilatéral

Ces opérations sont désignées par la *lex specialis* comme des " opérations de *transport international non bilatéral* " ¹² et par la Commission européenne comme des " opérations de *commerce croisé* " ¹³ .

Une opération non bilatérale entrant dans le champ d'application du détachement comprend :

- Prise en charge et dépose de passagers entre deux États membres dont aucun n'est le pays d'établissement de l'opérateur.
 - Les excursions locales d'un même groupe de voyageurs dans la mesure où ces excursions ne sont pas précédées d'un transport international à partir de l'État membre d'établissement.
- *Les conducteurs effectuant des opérations bilatérales internationales sont considérés comme des travailleurs détachés.*

B. Les conducteurs sont considérés comme non postés lorsqu'ils effectuent les opérations suivantes

2.2.2.3 Transport bilatéral occasionnel international ou transport régulier de passagers

Le transport bilatéral de passagers peut consister en.. :

- la prise en charge de passagers dans l'État membre d'établissement de l'opérateur et leur dépose dans un autre pays, ou vice versa ; ou
- la prise en charge et la dépose de passagers dans l'État membre d'établissement de l'opérateur en vue de la réalisation d'excursions locales dans un autre pays.

Pour être considérée comme un transport bilatéral, l'excursion locale doit : i) être destinée à des passagers non-résidents ; ii) être précédée d'un transport international avec les mêmes passagers, iii) dans le même véhicule ou dans un autre véhicule du même transporteur ¹⁴ .

- *Les conducteurs effectuant des opérations bilatérales internationales ne sont pas considérés comme des travailleurs détachés.*

2.2.2.4 Une opération bilatérale + une activité de prise en charge et/ou de dépose de passagers dans les États membres de traversée

Cette opération s'entend comme une opération bilatérale au cours de laquelle une activité supplémentaire de prise en charge et/ou de dépose de passagers a lieu. "*Et/ou*" signifie qu'il peut y avoir soit une prise en charge, soit une dépose, mais aussi une prise en charge et une

¹² *Récital 13*

¹³ Commission européenne (2022), *Questions et réponses sur le détachement de conducteurs en vertu de la directive 2020/1057 dans le cadre du transport de passagers.*

¹⁴ *Art 13 du règlement 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus et modifiant le règlement 561/2006.*

dépose. Dans ce dernier cas, ces deux activités ne doivent pas avoir lieu dans le même État membre (il s'agirait alors de cabotage).

- *Les conducteurs effectuant des opérations bilatérales avec une activité supplémentaire ne sont pas considérés comme des travailleurs détachés.*

2.2.2.5 Transit

Le transit s'entend comme la circulation sur le territoire d'un État membre sans aucune activité de prise en charge ou de déchargement de passagers.

- *Les conducteurs qui transitent par les États membres ne sont pas des travailleurs détachés.*

2.2.2.6 Le tronçon routier initial ou final d'une opération de transport combiné

Les conducteurs effectuant un trajet initial ou final qui consiste en lui-même en une opération bilatérale internationale ne sont pas considérés comme des travailleurs détachés.

En revanche, les conducteurs qui effectuent une première ou une dernière étape qui consiste en une opération non bilatérale sont des conducteurs détachés.

2.2.2.7 Autres opérations

Un autre type d'opération de transport routier est le voyage sans passagers. Selon les questions-réponses¹⁵, les règles applicables à un voyage sans passagers s'étendent au voyage connexe. Par exemple, un voyage faisant suite à une opération de cabotage ou à un voyage international non bilatéral constituerait une situation de détachement. Inversement, un voyage sans passagers faisant suite à une opération bilatérale ne constituerait pas un détachement.

2.2.2.8 Vue d'ensemble

Type d'opération	Dans l'affichage	Hors affichage
Cabotage	✓	
Excursion locale sans voyage aller	✓	

¹⁵ Commission européenne (2022), *Questions et réponses sur le détachement de conducteurs en vertu de la directive 2020/1057 dans le cadre du transport de passagers.*

Transport bilatéral suivi ou non d'une excursion locale		✓
Transport bilatéral + 1 activité de prise en charge et/ou de dépose de passagers		✓
Opération bilatérale dans le cadre d'une étape initiale/finale d'une opération combinée		✓
Opération non bilatérale dans le cadre d'une étape initiale/finale d'une opération combinée	✓	
Transit		✓

Tableau 2 - Aperçu de la *lex specialis* en matière de transport de passagers

En résumé

- Dans le domaine du transport routier, le détachement ou non d'un conducteur dépend du degré de rattachement au territoire de l'État membre d'accueil. La *lex specialis* distingue les types d'opérations de transport auxquels les règles de détachement doivent s'appliquer et ceux auxquels les règles de détachement ne doivent pas s'appliquer.
- **Pour le transport de marchandises**, le "cabotage", les "opérations non bilatérales dans le cadre d'un tronçon routier initial ou final d'une opération combinée" et les "opérations croisées/non bilatérales" entrent dans le champ d'application du détachement.
- **Pour le transport de passagers**, le "cabotage", l'"excursion locale sans voyage aller" et l'"opération non bilatérale dans le cadre d'un tronçon routier initial/final d'une opération combinée" relèvent du champ d'application du détachement.
- Des descriptions plus détaillées des différentes opérations de transport figurent dans les *annexes 1* et *2*. L'*annexe 3* rappelle les règles déterminant la loi applicable à une relation de travail.

2.3 En détachement ou non - conditions d'emploi applicables

Les opérations routières qui ne constituent pas une situation de détachement sont uniquement régies par le droit du travail applicable au contrat de travail. Comme décrit plus en détail à l'annexe 3 de ce guide, le règlement Rome I détermine la loi nationale applicable à la relation

de travail. En principe, une clause de choix de la loi applicable dans le contrat de travail indiquera la loi applicable. Cette loi est indiquée dans la déclaration de détachement à la ligne c.7 (voir l'encadré 3 - Exemple de déclaration de détachement). Boîte 3 - Exemple de déclaration de détachement). En l'absence d'un tel choix exprès de la loi applicable, le lieu de travail habituel du conducteur s'applique au contrat de travail. En tout état de cause, un choix de loi ne peut déroger aux dispositions impératives du lieu de travail habituel des conducteurs.

Si l'opération de transport routier constitue une situation de détachement, l'État membre d'accueil est tenu d'appliquer une liste de base de règles de travail aux conducteurs détachés pendant la durée de leur mission, en plus de la loi applicable au contrat de travail spécifique.

Le noyau de règles qui doit être garanti par l'État membre d'accueil couvre les aspects essentiels d'une relation de travail, y compris la rémunération, le temps de travail, la santé et la sécurité, et les indemnités (voir Boîte 1 - Détachement - conditions applicables selon les normes du pays d'accueil).

Les paragraphes suivants abordent les notions de rémunération et d'indemnités, qui sont des éléments clés de la rémunération des travailleurs détachés, et les considérations liées à la durée d'une situation de détachement.

- Périodes maximales de travail et périodes minimales de repos
- Congé annuel minimum payé
- Rémunération
- Les conditions de mise à disposition de travailleurs, notamment par les entreprises de travail intérimaire
- Santé et sécurité
- Mesures de protection pour les femmes enceintes et les jeunes mères
- Égalité de traitement entre les hommes et les femmes et autres dispositions relatives à la non-discrimination
- Les conditions d'hébergement des travailleurs lorsqu'elles sont fournies par l'employeur en dehors de leur lieu de travail habituel
- Indemnités ou remboursement des frais de voyage, de pension et d'hébergement.

Boîte 1 - Détachement - conditions applicables selon les normes du pays d'accueil

2.3.1 Rémunération et indemnités

La directive sur les travailleurs détachés établit le principe de l'égalité de rémunération entre les conducteurs détachés et les conducteurs locaux. Les éléments constitutifs de la rémunération sont déterminés exclusivement par l'État membre d'accueil.

Lors du calcul et de la comparaison entre le montant dû au conducteur et le montant effectivement payé, le montant brut total de la rémunération doit être pris en compte¹⁶.

Afin de garantir la transparence, tous les éléments constitutifs de la rémunération doivent être identifiés de manière suffisamment détaillée dans la documentation pertinente. Indemnités

¹⁶ Considérant 18 de la directive 2018/957 modifiant la directive 96/71 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

"spécifiques au détachement"¹⁷ peut constituer un élément important des montants dus au travailleur détaché.

2.3.1.1 Calcul de la rémunération : indemnités à considérer comme faisant partie de la rémunération.

Les indemnités, telles que les indemnités journalières pour le travail à l'étranger, dont le montant varie en fonction de la durée du détachement du travailleur, ou pour le transport de certains types de marchandises, qui **ne sont pas** versées en remboursement de dépenses effectivement encourues du fait du détachement, telles que les dépenses de voyage, de nourriture et de logement, doivent être considérées comme faisant partie de la rémunération¹⁸. Ces indemnités doivent donc être prises en compte pour la comparaison des montants bruts de la rémunération¹⁹.

2.3.1.2 Calcul de la rémunération : indemnités ne faisant pas partie de la rémunération.

Les indemnités spécifiques au détachement ne sont pas considérées comme faisant partie de la rémunération si elles sont versées en remboursement de dépenses effectivement encourues en raison du détachement, telles que les frais de voyage, de repas et de logement. Ces dépenses doivent être payées par l'employeur en plus de la rémunération. Ces dépenses ne peuvent donc pas être déduites de la rémunération versée au travailleur²⁰. La directive sur les travailleurs détachés exprime le principe selon lequel ces dépenses doivent être prises en charge par l'employeur conformément à la législation et/ou aux pratiques nationales applicables à la relation de travail.

Lorsque les conditions d'emploi applicables à la relation de travail ne déterminent pas si et, le cas échéant, quels éléments de l'allocation spécifique au détachement sont versés en remboursement de dépenses effectivement encourues au titre du détachement ou s'ils font partie de la rémunération, la totalité de l'allocation est considérée comme étant versée en remboursement de dépenses²¹.

2.3.1.3 Indemnités ou remboursement des frais de voyage, de pension et d'hébergement des travailleurs éloignés de leur domicile pour des raisons professionnelles pendant la durée du détachement dans l'État membre d'accueil.

Un travailleur détaché qui, au cours de la mission de détachement, est tenu de se rendre au lieu de travail habituel dans l'État membre d'accueil et d'en revenir, ou qui est envoyé temporairement par l'employeur de ce lieu de travail habituel à un autre lieu de travail dans cet État membre d'accueil, a droit à toute allocation ou remboursement de frais couvrant les frais de voyage, de logement et de nourriture des travailleurs absents de leur domicile pour des raisons professionnelles, dans la mesure où cela est prévu pour les travailleurs nationaux, dans

¹⁷ Considérants 19 et 20 de la directive 2018/957 modifiant la directive 96/71 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

¹⁸ C-428/19 Rapidsped du 8 juillet 2021.

¹⁹ Considérant 18 de la directive 2018/957.

²⁰ Considérant 18, 19 et Art 1.2 c) de la directive 2018/957 modifiant la directive 96/71 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

²¹ Considérant 20 et article 3. 7 de la directive 96/71.

l'État membre d'accueil.²² . Cela signifie que cette disposition s'applique aux travailleurs détachés dans la mesure où elle existe pour les travailleurs nationaux dans l'État membre d'accueil. Ainsi, si une telle disposition existe dans les États membres d'accueil, le remboursement de ces dépenses doit venir s'ajouter à la rémunération, comme expliqué à la section 2.3.1.2 ci-dessus.

NOTE : En principe, les indemnités spécifiées à la section **2.3.1.3** s'appliquent aux conducteurs détachés relevant du champ d'application de la directive (UE) 2020/1057. Toutefois, dans la plupart des cas, les situations dans lesquelles ces conducteurs pourraient bénéficier de ces indemnités ne peuvent se produire qu'exceptionnellement.

2.3.2 Calcul de la durée du détachement

La *lex specialis* précise qu'aux fins du calcul de la durée d'une situation de détachement, le détachement doit être considéré comme prenant fin lorsque le conducteur quitte l'État membre d'accueil dans le cadre de l'exécution d'un transport international de marchandises ou de voyageurs²³ . Toutefois, la *lex specialis* ne précise pas à partir de quel moment une période de détachement doit être considérée comme commençant.

Le groupe d'experts de la Commission, soutenu par le service juridique de la Commission européenne, a produit un document de questions-réponses fournissant des indications sur le moment où les situations de détachement commencent dans des situations spécifiques. Les tableaux contenus dans les annexes 1 et 2 (qui présentent une explication simplifiée des règles, expliquant quelles opérations entrent ou non dans le champ d'application de la *lex specialis*, ainsi que le moment où le détachement commence et prend fin) sont basés sur ce document de questions-réponses.

En résumé

Il n'est pas toujours possible de vérifier les conditions d'emploi applicables lors des contrôles routiers. Toutefois, les contrôles routiers peuvent être utiles pour identifier des divergences factuelles, qui serviront ensuite de base à des vérifications supplémentaires.

2.4 Autres cas

2.4.1 Conducteurs engagés par des agences de travail temporaire

Les règles spécifiques relatives au détachement de conducteurs contenues dans la *lex specialis* s'appliquent exclusivement aux conducteurs directement employés par une entreprise qui

²² Commission européenne (2019), *Guide pratique sur le détachement*, p.24

²³ Article 1.8

détache les conducteurs dans un autre État membre pour son compte et sous sa direction²⁴. Les conducteurs engagés par des agences de travail intérimaire ne sont pas couverts par la *lex specialis*. Par conséquent, ils sont en principe couverts par la directive sur les travailleurs détachés lorsqu'ils effectuent un trajet transfrontalier.

Exemple : une agence de travail intérimaire met un chauffeur à la disposition d'un opérateur espagnol afin qu'il livre un camion complet de marchandises de l'Espagne au Portugal. Bien que le camion appartienne à l'opérateur espagnol, le chauffeur est directement employé par l'agence de travail intérimaire. La *lex specialis* ne s'applique pas et l'ensemble du trajet est régi par la directive sur les travailleurs détachés.

2.4.2 Transfert intra-entreprise

La *lex specialis* ne s'applique pas aux conducteurs affectés par leur employeur à une entité située dans un autre État membre mais appartenant au même groupe d'entreprises. Ces situations sont uniquement régies par la directive sur les travailleurs détachés.

Exemple : Une filiale slovaque affecte ses chauffeurs au siège social basé aux Pays-Bas. L'employeur slovaque et l'entreprise utilisatrice néerlandaise appartiennent tous deux au même groupe d'entreprises. La *lex specialis* ne s'applique pas et cette situation est régie par la directive sur les travailleurs détachés.

2.4.3 Opérations avec les pays tiers

La directive sur les travailleurs détachés précise que les opérateurs de pays tiers ne doivent pas bénéficier d'un traitement plus favorable que les entreprises de l'UE²⁵. Le droit national et/ou un accord bilatéral entre un État membre et un pays tiers peuvent autoriser des opérateurs de pays tiers à effectuer des opérations sur le territoire de cet État membre. Ni la *lex specialis* ni la directive sur le détachement des travailleurs ne s'appliquent dans ce cas. L'application de ces deux instruments exige en effet que l'opérateur soit établi dans un État membre de l'UE. Les conditions applicables à l'opérateur du pays tiers seront régies par le contenu de l'accord bilatéral et/ou par la législation nationale. Les législations nationales peuvent également imposer des exigences administratives aux opérateurs de pays tiers (par exemple, la soumission d'une déclaration de détachement via les systèmes nationaux).

Il se peut également qu'une entreprise basée dans l'UE recrute des conducteurs de pays tiers pour effectuer des tâches au sein de l'Union. Dans ce cas, la nationalité du travailleur n'a aucune incidence sur les conditions d'emploi applicables. À partir du moment où le conducteur d'un pays tiers est légalement autorisé à effectuer un travail dans l'Union, les règles décrites dans les présentes orientations s'appliquent sans discrimination du fait que le conducteur est employé par une entreprise établie dans l'UE.

²⁴ Voir l'article 1.2 de la directive 2020/1057 et l'article 1.3a de la directive 96/71.

²⁵ Article 1.4 de la directive sur les travailleurs détachés.

2.4.4 Conducteurs indépendants

La *lex specialis* et la directive sur les travailleurs détachés ne s'appliquent qu'aux salariés. Un travailleur indépendant doit être considéré comme un entrepreneur indépendant, qui ne bénéficie pas de la protection des règles de détachement et dont la liberté de choisir les régimes juridiques applicables est primordiale.

Les opérateurs peuvent recourir abusivement à un faux travail indépendant pour se soustraire à leurs responsabilités en tant qu'employeurs. Il convient donc de veiller tout particulièrement à ce que le conducteur indépendant soit un véritable entrepreneur indépendant.

La directive d'application sur le détachement exige que les autorités publiques, par le biais de l'IMI, évaluent les faits pertinents au-delà de l'accord formel conclu entre les parties, y compris l'exécution du travail, la subordination et la rémunération du travailleur²⁶.

La CJUE considère également qu'un ensemble de "*critères objectifs*" devrait déterminer si un travailleur indépendant au sens du droit national peut être traité comme un salarié aux fins de l'application du droit de l'UE.

Selon la Cour, une caractéristique essentielle de la relation de travail est que, pendant un certain temps, une personne fournit des services pour le compte et sous la direction d'une autre personne, en échange de quoi elle reçoit une rémunération²⁷.

Il est désormais bien établi que le juge européen examine les caractéristiques suivantes :

- Autonomie, notamment en ce qui concerne la liberté de choisir le moment, le lieu et le contenu de son travail.
- Le travailleur partage-t-il les risques commerciaux de l'employeur ?
- Si le travailleur fait partie intégrante de l'entreprise de l'employeur ou s'il effectue des tâches pour plusieurs donneurs d'ordre.

En résumé

- La *lex specialis* s'applique exclusivement aux conducteurs directement employés par une entreprise qui détache les conducteurs dans un autre État membre pour son compte et sous sa direction. Les conducteurs engagés par des agences de travail temporaire sont couverts par la directive sur les travailleurs détachés. Les conducteurs effectuant des tâches dans un autre État membre dans le cadre de transferts intra-entreprise sont également couverts par la directive sur les travailleurs détachés.
- Les conditions applicables à l'opérateur du pays tiers (non UE) seront régies par le contenu du droit national et/ou par tout accord bilatéral signé avec le pays tiers (non UE). Toutefois, les opérateurs des pays tiers ne peuvent bénéficier de conditions plus favorables que les opérateurs de l'UE.

²⁶ Art 4.5 Directive 2014/64

²⁷ Voir par exemple *FNV Kunst C-413/13* du 4.12.2014, paragraphe 34.

- En ce qui concerne les opérateurs de l'UE, la nationalité du conducteur n'a pas d'importance. Le fait qu'un conducteur d'un pays tiers travaille légalement sur le territoire de l'UE le fait entrer dans le champ d'application de la législation communautaire.
- *La lex specialis* et la directive sur les travailleurs détachés ne s'appliquent qu'aux salariés. Toutefois, les autorités chargées de l'application de la législation doivent être particulièrement attentives lorsque les conducteurs prétendent être des travailleurs indépendants et s'assurer que ce *statut* n'est pas utilisé pour échapper aux obligations prévues par la *lex specialis* ou la directive sur le détachement de travailleurs. Parmi les facteurs qui peuvent indiquer une relation de travail dépendante, citons l'autonomie dont dispose le conducteur, le fait qu'il partage les risques commerciaux de l'employeur et qu'il exécute des tâches pour plusieurs donneurs d'ordre.

3. Faire respecter les règles

Cette partie du document présente des recommandations concernant les inspections sur route et les contrôles du système d'information sur le marché intérieur (IMI). Il est suggéré d'assurer une continuité entre les inspections sur route et les contrôles IMI afin que les situations de détachement et les soupçons d'abus détectés lors d'une inspection sur route fassent ensuite l'objet d'une enquête plus approfondie. Les soupçons d'abus peuvent prendre la forme de "*signaux d'alerte*" que les contrôleurs routiers pourraient communiquer à leurs collègues chargés des contrôles IMI.

Les contrôles IMI devraient également avoir lieu en l'absence d'inspections routières. Compte tenu du nombre considérable de déclarations de détachement enregistrées chaque mois dans le système IMI, les présentes orientations suggèrent une approche de filtrage similaire - basée sur les mêmes signaux d'alerte - afin de cibler efficacement les contrôles.

3.1 Règles administratives et mesures de contrôle

La *lex specialis* prévoit les règles administratives et les mesures de contrôle suivantes pour l'application des règles d'affichage lors des contrôles routiers, des contrôles IMI et des contrôles dans les locaux :

- Au plus tard au début du détachement, les opérateurs routiers doivent soumettre une déclaration de détachement contenant des informations essentielles sur le conducteur et le détachement. Cette déclaration est soumise via le portail de déclaration de détachement dans le transport routier (ci-après le "*RTPD*")²⁸. Le RTPD est une interface publique multilingue connectée au système d'information du marché intérieur (ci-après "*IMI*").
- Pendant le détachement, des contrôles routiers peuvent avoir lieu. Les contrôleurs routiers ne peuvent demander que trois documents pour vérifier le respect des règles de détachement : une copie de la déclaration de détachement soumise sur le RTPD, les lettres de voiture ou des preuves équivalentes, et les enregistrements du tachygraphe. Les contrôleurs routiers disposent d'un outil de "*scan sur la route*" leur permettant de vérifier la validité de la déclaration de détachement. La *section 3.2* ci-dessous donne quelques indications sur la manière d'utiliser cet outil et les informations contenues dans ces documents.
- Après la période d'affichage, les autorités compétentes de l'État membre d'accueil peuvent décider de demander des informations supplémentaires. L'exploitant dispose de 8 semaines pour répondre à ces demandes de documents supplémentaires, qui doivent être soumises via le RTPD. La *section 3.3* ci-dessous aborde plus en détail ces inspections IMI. Si une inspection sur route a mis en évidence une situation de détachement que l'opérateur n'a pas déclarée dans le RTPD, les autorités de contrôle doivent utiliser le module général de détachement des travailleurs pour demander des

²⁸ Le PDTR est accessible sur ce site web : [Transport routier - Déclaration d'affichage](#).

informations supplémentaires. Le module de transport routier utilisé pour évaluer les conditions d'établissement peut également être utilisé.

- À l'issue du délai de huit semaines, si l'opérateur ne donne pas suite à la demande d'informations complémentaires, l'État membre d'accueil peut demander l'assistance des autorités compétentes du pays d'établissement de l'opérateur. À cette fin, les autorités de l'État membre d'origine ont accès à la déclaration et aux autres informations soumises par l'opérateur dans le cadre du RTPD. Des principes supplémentaires d'assistance mutuelle entre l'État membre d'accueil et l'État membre d'établissement sont énoncés dans la directive d'exécution sur le détachement en vue de faciliter la mise en œuvre, l'application et l'exécution des règles de détachement²⁹. La coopération entre les différentes autorités est décrite à la *section 3.4*.

En résumé

Il existe trois outils principaux pour contrôler l'affectation des conducteurs sur la route :

1. Une interface publique (portail RTPD) - destinée aux entreprises
 2. Une application "*Scan on the road*" - à l'usage des autorités sur le bord de la route
 3. L'IMI (Système d'information sur le marché intérieur) - à l'usage des autorités
- Les entreprises doivent soumettre des déclarations de détachement standardisées via l'interface publique au plus tard au début du détachement.
 - Les autorités routières (dans les États membres d'accueil) vérifient les déclarations de détachement en scannant le code QR de la déclaration de détachement. Elles peuvent également demander un nombre limité de documents.
 - Les autorités chargées du contrôle de l'IMI dans les États membres d'accueil peuvent demander des documents supplémentaires directement à l'entreprise (y compris les enregistrements des tachygraphes, les fiches de paie, les contrats de travail).
 - Les autorités chargées du contrôle de l'IMI dans les États membres d'origine peuvent recevoir des demandes d'assistance de la part des autorités des États membres d'accueil lorsque l'entreprise ne coopère pas avec les autorités d'accueil.
 - Des canaux de communication mutuelle devraient être établis entre toutes les autorités nationales afin de garantir une application ciblée et efficace.

Des canaux de communication actifs entre les différents niveaux de contrôle permettent de garantir un contrôle plus ciblé et plus efficace.

Une continuité entre l'inspection routière et les autorités IMI s'avérerait utile :

- veiller à ce qu'un soupçon d'abus détecté sur le bord de la route fasse ensuite l'objet d'une enquête plus approfondie par le biais de contrôles IMI appropriés.

²⁹ Art. 6 et 7 de la directive 2014/67 sur l'exécution du détachement.

- dans le cas où une situation de détachement est identifiée lors d'un contrôle routier, suivre les contrôles pour s'assurer que le conducteur est correctement protégé par les normes du pays d'accueil, y compris en ce qui concerne le montant correct de la rémunération.

Une coopération active entre les autorités chargées du transport routier et les autorités chargées du module de détachement des travailleurs s'avérerait utile :

- tenir un registre et, le cas échéant, enquêter sur les transporteurs routiers en l'absence de déclarations de détachement lorsqu'il y a des soupçons que l'opération est un détachement ;
- vérifier la loi applicable au contrat de travail (en tenant compte, par exemple, du lieu de travail habituel et du statut de l'emploi).

Les autorités compétentes en matière d'IMI peuvent opérer au niveau national, régional ou local. L'IMI implique également des coordinateurs IMI qui peuvent jouer un rôle de coordination en ce qui concerne les flux de travail de l'IMI³⁰.

Boîte 2 - L'importance des canaux de communication entre les autorités chargées de l'application de la législation

3.2 Contrôles routiers

3.2.1 Objectif

En ce qui concerne la *lex specialis*, l'aspect central d'un contrôle routier est de vérifier l'existence de déclarations de détachement valides en vue de déclencher et d'orienter les mesures de contrôle ultérieures.

Les contrôles routiers peuvent également constituer d'importants instruments de détection précoce. Si une situation de détachement est identifiée lors d'un contrôle routier, des contrôles ultérieurs peuvent être effectués via l'interface IMI afin de s'assurer que le conducteur est correctement protégé par les normes du pays d'accueil et qu'il reçoit le montant correct de la rémunération.

Si une opération de transport routier ne constitue pas une situation de détachement, il est possible que l'entreprise n'apparaisse pas dans le module de détachement du transport routier de l'IMI. Cette absence d'enregistrement n'empêche pas en soi d'autres inspections de l'IMI par le biais des modules généraux de détachement des travailleurs et des conditions d'établissement (voir *section 3.3* ci-dessous).

3.2.2 Documents à demander et à rechercher

³⁰ Voir la *section 2.3* du [Système d'information sur le marché intérieur \(IMI\) - Manuel de l'utilisateur - Mise à jour 2012 \(europa.eu\)](#).

Jusqu'au 2 février 2022, les États membres appliquaient des règles différentes en matière d'exigences administratives et de mesures de contrôle. Avec la transposition de la *lex specialis* dans les législations nationales, un seul ensemble de mesures s'applique uniformément dans toute l'Union.

Lors des contrôles routiers, les contrôleurs ne peuvent demander que trois types de documents pour vérifier le respect des règles d'affichage :

- une copie de la déclaration de détachement,
- la (les) lettre(s) de voiture, et
- les enregistrements des tachygraphes.

Les entreprises ont l'obligation de veiller à ce que les conducteurs aient à leur disposition les documents susmentionnés et le conducteur est tenu de les présenter à la demande d'un agent de contrôle.

3.2.2.1 Déclaration de détachement

Description

Pour les opérations de transport relevant du champ d'application du détachement en vertu de la *lex specialis*, les opérateurs routiers doivent veiller à ce que les conducteurs détachés disposent d'une copie de la déclaration de détachement soumise via le RTPD. La copie peut être soit en version papier, soit en format électronique.

Toutes les déclarations de détachement soumises via le RTPD sont générées avec un code QR individuel, que l'agent de contrôle routier doit scanner pour vérifier l'authenticité et la validité de la déclaration.

Comme l'illustre l'*encadré 3* ci-dessous, une déclaration complète contient les informations suivantes :

- L'identité de l'opérateur, au moins sous la forme du numéro de la licence communautaire lorsque ce numéro est disponible.
- Les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'État membre d'établissement en vue d'une communication ultérieure.
- L'identité du conducteur, son adresse de résidence et le numéro de son permis de conduire. Le RTPD permet aux opérateurs de fournir des informations supplémentaires. Bien que ces informations ne soient pas obligatoires, les autorités routières devraient vérifier ces données supplémentaires si elles sont disponibles.
- La date de début du contrat de travail et la loi qui lui est applicable.
- Les dates de début et de fin envisagées pour le détachement.
- Les plaques d'immatriculation des véhicules à moteur.
- Que les services de transport effectués soient du transport de marchandises, du transport de passagers, du transport international ou du cabotage.

Road Transport - Posting Declaration



Posting information

a.1 Country of posting	Netherlands
a.2 Period of posting	07/08/2022 - 11/08/2022
a.3 Type of operation(s)	International carriage Cabotage operations
a.4 Type of carriage(s)	Carriage of goods

Declaration Details

b.1 Number of the declaration	ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77
b.2 Last update	04/08/2022 15:20
b.3 Submission date	04/08/2022 15:20

Driver Information

c.1 Name	xx xx
c.3 Driving licence	xx
c.5 Address of residence	xx xx xx Belgium
c.6 Start date of employment contract	01/08/2022
c.7 Applicable law employment contract	Belgium

Driver Identification Document

d.1 Document type	ID Card
d.2 Number	xx
d.5 Issuing country	Belgium

Company information

e.1 Name	Greenhorse
e.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
e.4 National company register number	GH2022
e.6 Country of registration	Belgium
e.7 Address	Grand Place 1000 bruxelles Belgium

Transport Manager Information

f.1 Name	peter greenhorse
f.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
f.3 Phone number	+32494444444
f.4 Professional Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

Contact Person

g.1 Name	peter greenhorse
g.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
g.3 Phone number	+32494444444
g.4 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Boîte 3 - Exemple de déclaration de détachement

Objectif

L'objectif d'une déclaration de détachement valide est de s'assurer que l'entreprise et le conducteur sont dûment enregistrés dans les registres du pays d'accueil, ce qui peut déclencher des contrôles ultérieurs plus approfondis. En outre, une évaluation rapide des informations figurant sur la déclaration aidera l'agent de contrôle routier à se faire une idée des éventuels abus ou contournements des règles applicables en matière de détachement et des règles connexes. Sur cette base, les divergences et les signaux d'alerte peuvent être communiqués aux autorités compétentes de l'IMI en vue de contrôles supplémentaires. Comme indiqué au *point* 3.2.3 ci-dessous, les signaux d'alerte justifiant des inspections plus approfondies sont les

documents absents, invalides ou incohérents, ainsi qu'une divergence apparente entre le lieu de travail habituel et la législation applicable au contrat de travail.

Scan sur la route

Les déclarations de détachement sont générées avec un code QR individuel, que les autorités routières doivent vérifier pour évaluer la validité du document. Le contrôle s'effectue au moyen de l'application "*scan on the road*". Cette application est disponible dans les 24 langues. L'application ne nécessite pas d'authentification. Elle peut être utilisée sur n'importe quel appareil mobile doté d'une connexion Internet et d'un appareil photo en état de marche.

En scannant le code QR avec l'application "*scan on the road*", l'appareil mobile récupère du RTPD la déclaration de détachement soumise par l'opérateur. Les autorités routières peuvent alors vérifier si les informations figurant sur la copie de la déclaration remise par le conducteur sont identiques à la dernière version soumise via le RTPD.

Lors de l'analyse des déclarations de détachement, trois situations peuvent se présenter :

- i. Toutes les informations affichées sur l'appareil mobile sont identiques à celles figurant sur le document remis par le conducteur. On peut donc supposer que la déclaration de détachement est valable.
- ii. Les informations affichées sur l'appareil mobile ne sont pas identiques au document remis par le conducteur. Ce document est très probablement périmé. Les autorités routières peuvent voir sur leur appareil la date de la dernière mise à jour de la déclaration de détachement.
- iii. La demande indique clairement que la déclaration ne se trouve pas dans l'IMI. On peut donc supposer que le document remis par le conducteur est frauduleux.

Un module de formation à l'intention des contrôleurs routiers peut être visionné en suivant ce lien : <https://www.youtube.com/watch?v=7COpWt91f1k&t=4105s>.

Scan sur la route, pas à pas

Étape 1. Accéder à l'application



Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Étape 2. Numériser la déclaration de détachement



← Back

Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operators(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/20F
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178d248464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

Étape 3. Examiner la déclaration

- Déclaration valide (informations identiques à la déclaration de détachement)

← Back to scan
i ?

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

Posting information

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC681, 2FGD175**

Driver

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

Identification document

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Employment contract

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

Company details

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-68-66-ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

Company address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

Transport manager

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE2587454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Contact person

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

➤ Déclaration périmée

← Back to scan

Declaration number: **13644813708_4658-a962-427fab6cfecc**
Status: **EXPIRED**
Submission date: 16/02/2023 11:48
Last update date: 01/03/2023 03:00

Posting information

Posting Country: Austria 🇦🇹
Start date: 23/02/2023
End date: 28/02/2023
Type of operation: International carriage
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

Driver

First Name: Albert
Last Name: Kosv
Driver's license number: 12365487
Driver card number:

Identification document

Document type: Passport
Number: 654666644
Issue date:
Expiration date:
Issuing Country: Bahamas

Address

Street and number: Jëbyj
Post code: 2015
City: braciļ
Country: Albania

Employment contract

Start date: 06/12/2021
Applicable law: Kosovo*

Company details

Name: Transport and co
Community licence number: BE1208-996ZDF
National company register number: 0234.123.123
VAT number: 234.123.123
Country of registration: Belgium 🇧🇪

Company address

Street and number: rue Belliard 28 ynuuara
Post code: 1000
City: Brussels
Country: BE

Transport manager

First Name: John
Last Name: O'Smith
Certificate of professional competence (License number): BE2087464
Certificate issuing country: Belgium
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212

Professional Address

Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

Contact person

First Name: John
Last Name: O'Smith
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212

Professional Address

Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Boîte 4 Scan on the road step by step

3.2.2.2 Lettres de voiture ou preuves équivalentes

Description

Les conducteurs doivent avoir à leur disposition la preuve que l'opération de transport a eu lieu dans l'État membre d'accueil. Il peut s'agir de documents tels qu'une lettre de voiture papier ou électronique (ci-après "e-CMR") ou de preuves équivalentes. Ces preuves doivent fournir des informations sur le transport international entrant et sur chaque opération de cabotage consécutive effectuée³¹.

Objectif

L'un des objectifs de l'e-CMR ou de la lettre de voiture papier est d'indiquer le type d'opération qui a lieu (par exemple, le cabotage) et d'indiquer que cette opération est authentique (par exemple, dans le cas du cabotage, la lettre de voiture peut indiquer s'il s'agit d'un voyage international et s'il ne dépasse pas le montant maximal des activités autorisées dans l'État membre d'accueil).

La lettre de voiture peut également accélérer considérablement l'identification d'une situation de détachement lors d'un contrôle routier. Par exemple, lorsque la lettre de voiture indique une opération de cabotage, on peut supposer sans risque que le conducteur est en situation de détachement. S'il ressort de la lettre de voiture que le cabotage est illégal, toute une série d'autres conséquences et de contrôles supplémentaires sont déclenchés³². Toutefois, pour le , un conducteur effectuant du cabotage illégal doit également être considéré comme détaché.

Pour plus de détails sur la manière dont les lettres de voiture peuvent être pertinentes pour la comptabilisation, voir la *section 3.2.4* ci-dessous, qui décrit une séquence d'événements sur la manière d'utiliser les lettres de voiture pour déterminer les situations de comptabilisation.

Globalement, l'existence d'une opération de cabotage justifie une communication aux autorités chargées des enquêtes IMI afin que des contrôles adéquats soient déclenchés pour s'assurer que le conducteur bénéficie du niveau de protection adéquat pendant la durée du détachement.

3.2.2.3 Enregistrements tachygraphiques

Description

Les enregistrements des tachygraphes fournissent également des preuves utiles aux contrôleurs pour vérifier si les opérations de transport entrent ou non dans le champ d'application du détachement. Les données de localisation enregistrées dans le tachygraphe (sous la forme des

³¹ Article 8.3 du règlement 1072/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

³² Ces contrôles ne sont pas pris en compte dans le présent document, qui porte essentiellement sur le détachement des conducteurs.

codes pays des États membres où les opérations ont eu lieu) peuvent être très utiles à cette fin. Pour une description complète des données de localisation enregistrées avec/par les différentes générations et versions du tachygraphe, veuillez vous référer à la note d'orientation TRACE 2 sur le tachygraphe intelligent.

Objectif

Bien que les enregistrements des tachygraphes soient principalement destinés à assurer le respect des règles relatives aux temps de conduite et de repos, ils doivent également être utilisés par l'agent de contrôle routier pour l'aider à déterminer s'il y a une situation de détachement. Le *point 3.2.4* ci-dessous propose une liste de questions permettant d'identifier la nature d'une opération routière et de déterminer si le conducteur doit être considéré comme détaché ou non. Les questions comprennent, par exemple, l'évaluation du moment et de l'endroit où l'opération commence et se termine. Les enregistrements du tachygraphe fourniront la plupart des réponses à cette liste de questions, y compris les enregistrements de la position du véhicule pendant les activités de chargement et de déchargement. Ces enregistrements doivent être introduits par le conducteur au cours de l'opération.

3.2.3 Drapeaux rouges

Les contrôleurs routiers ne peuvent vérifier qu'un nombre limité de documents et de données et doivent procéder rapidement, en particulier lorsqu'ils contrôlent le transport de passagers. Ils sont également tenus d'évaluer le respect d'une série de réglementations différentes et les règles de détachement viennent s'ajouter à cette liste.

Un contrôle efficace exige souvent que des vérifications plus complètes soient effectuées après l'opération de transport routier. Les informations recueillies à partir des trois documents susmentionnés (à savoir 1) la déclaration de détachement, 2) les lettres de voiture ou preuves équivalentes et 3) les enregistrements du tachygraphe) ainsi que les résultats des interactions avec le conducteur fournissent des indications clés qui peuvent servir de base à des contrôles ultérieurs avec d'autres autorités. C'est pourquoi, le cas échéant, une inspection plus approfondie doit être effectuée après l'inspection du transport routier.

Lorsque les contrôles routiers ont mis en évidence une situation de détachement, des enquêtes IMI sont justifiées pour s'assurer que le conducteur détaché reçoit le montant correct de la rémunération et qu'il est protégé par les normes applicables du pays d'accueil pendant la durée du détachement.

Les contrôleurs routiers devraient également jouer un rôle actif en déclenchant des inspections IMI plus complètes lorsqu'ils soupçonnent un contournement ou un abus. Lorsqu'ils transmettent aux autorités compétentes les informations pertinentes recueillies lors des contrôles routiers, les contrôleurs routiers doivent en même temps signaler les informations qui justifient des contrôles de suivi. Ces signaux d'alerte peuvent résulter de l'absence de déclaration (lorsqu'une situation de détachement a été détectée), d'une déclaration non valide, de divergences dans les documents produits lors du contrôle routier, mais aussi des impressions de l'agent de contrôle routier à la suite de son interaction avec le conducteur.

En résumé, la continuité entre les inspections sur route et les contrôles IMI permet une application plus ciblée et plus efficace. Comme le décrit la *section 3.3* ci-dessous, une coopération active devrait également être recherchée entre les autorités IMI chargées du transport routier et celles qui gèrent le module général de détachement des travailleurs, afin que les signaux d'alerte parviennent à l'autorité la plus appropriée.

Voici quelques exemples de signaux d'alerte :

- Absence de déclaration de détachement pour une opération de transport relevant du champ d'application du détachement : Une déclaration de détachement est un instrument indispensable à des fins de contrôle. Son absence doit donc déclencher des contrôles supplémentaires lorsque l'autorité de contrôle a établi que l'opération de transport relève du détachement.
- Déclaration de détachement invalide ou falsifiée :
 - Code QR absent ou invalide.
 - Informations obligatoires manquantes dans la déclaration.
 - Informations erronées enregistrées sur la déclaration.
- Divergence entre la loi applicable au contrat de travail et le lieu habituel de travail et/ou de résidence du conducteur :

Un travailleur détaché est un travailleur qui, pendant une période limitée, effectue des tâches en dehors du pays dans lequel il travaille normalement. Comme indiqué à l'annexe 3, le lieu de travail habituel peut être présumé se situer dans l'État membre à partir duquel le conducteur effectue habituellement une partie substantielle de son travail.

Une divergence apparente entre, d'une part, le droit du travail applicable figurant à la ligne c.7 de la déclaration de détachement et, d'autre part, le lieu de travail habituel du conducteur doit donner lieu à des investigations supplémentaires par le biais des modules IMI pertinents. Les autorités compétentes peuvent par exemple demander le contrat de travail et/ou d'autres documents afin de vérifier si les informations fournies dans la déclaration de détachement sont correctes.

- Correspondance entre les dates de détachement et les dates d'embauche
L'agent de contrôle routier peut constater que le contrat de travail a débuté à peu près à la même date que la situation de détachement. Cela justifie des vérifications supplémentaires sur le droit du travail applicable et les situations de détachement correspondantes³³.

La date de début d'un contrat de travail figure à la ligne c.6 de la déclaration de détachement. La période de détachement est indiquée à la ligne a.2. Les enregistrements du tachygraphe peuvent également indiquer une absence d'activité du conducteur dans le pays d'établissement de l'employeur.

³³ Voir par exemple l'article 4 de la *directive 2014/67 relative à l'application de la législation*.

- Le conducteur est indépendant ou engagé par l'intermédiaire d'une agence de travail temporaire :
Il est peu probable qu'un conducteur indépendant soit en possession d'une déclaration de détachement. Un signal d'alarme communiqué aux autorités compétentes de l'IMI ayant accès au module sur le détachement déclencherait utilement des contrôles ultérieurs afin de s'assurer que le conducteur indépendant est bien un véritable entrepreneur indépendant.
- Divergence entre la lettre de voiture (par exemple, e-CMR) et les données du tachygraphe.
Une telle divergence peut survenir si, par exemple, le code de pays indiquant la position du véhicule indique un pays différent de celui mentionné dans la lettre de voiture.

Une autre anomalie peut survenir si le tachygraphe indique un nombre d'opérations supérieur à celui indiqué dans la lettre de voiture. Cela peut indiquer un contournement des règles d'affichage applicables.
- Violation des temps de conduite et de repos :
Les informations recueillies sur le respect des temps de conduite et de repos peuvent être utilisées pour cibler les entreprises en vue du contrôle des règles d'affichage. Les entreprises présentant des scores de risque élevés peuvent faire l'objet de contrôles plus fréquents et plus complets.

3.2.4 Possibilités de procéder à des contrôles routiers : Séquence et liste de questions.

Les éléments suivants Figure 1 Une approche progressive des contrôles routiers et les listes de questions qui l'accompagnent (Boîte 5 et Boîte 6) fournissent une approche progressive des contrôles routiers. Les contrôleurs routiers doivent d'abord vérifier la nature de l'opération, notamment en recoupant les informations contenues dans la lettre de voiture avec les données du tachygraphe. Ils doivent ensuite déterminer si l'opération relève ou non du champ d'application du détachement. Pour ce faire, les encadrés 5 (pour le fret) et 6 (pour les passagers) proposent une liste de questions permettant d'identifier rapidement si l'opération constitue ou non un détachement. Si l'opération constitue un détachement, les autorités routières doivent rechercher l'existence d'une déclaration de détachement et vérifier si les informations qu'elle contient correspondent à la situation de détachement. Pour toutes les opérations, les signaux d'alerte doivent être collectés le cas échéant et communiqués à l'autorité compétente pour des vérifications supplémentaires.

Figure 2 et Figure 3 illustrent les étapes séquentielles pour les autorités de transport routier qui commencent leurs contrôles par une vérification du cabotage. La première étape consiste à identifier une situation de cabotage, principalement sur la base de l'e-CMR ou de la lettre de voiture papier. Si le cabotage est confirmé et que les règles de détachement s'appliquent, l'agent de contrôle routier doit vérifier la validité des documents de détachement et, le cas échéant, collecter les signaux d'alerte et communiquer les informations à l'autorité compétente pour les contrôles ultérieurs.

S'il ne s'agit pas de cabotage, l'agent de contrôle routier procédera étape par étape pour déterminer si l'opération est à juste titre exemptée de détachement ou non. Le cas échéant, les

signaux d'alarme doivent toujours être collectés et communiqués aux autorités compétentes, avec d'autres informations pertinentes.

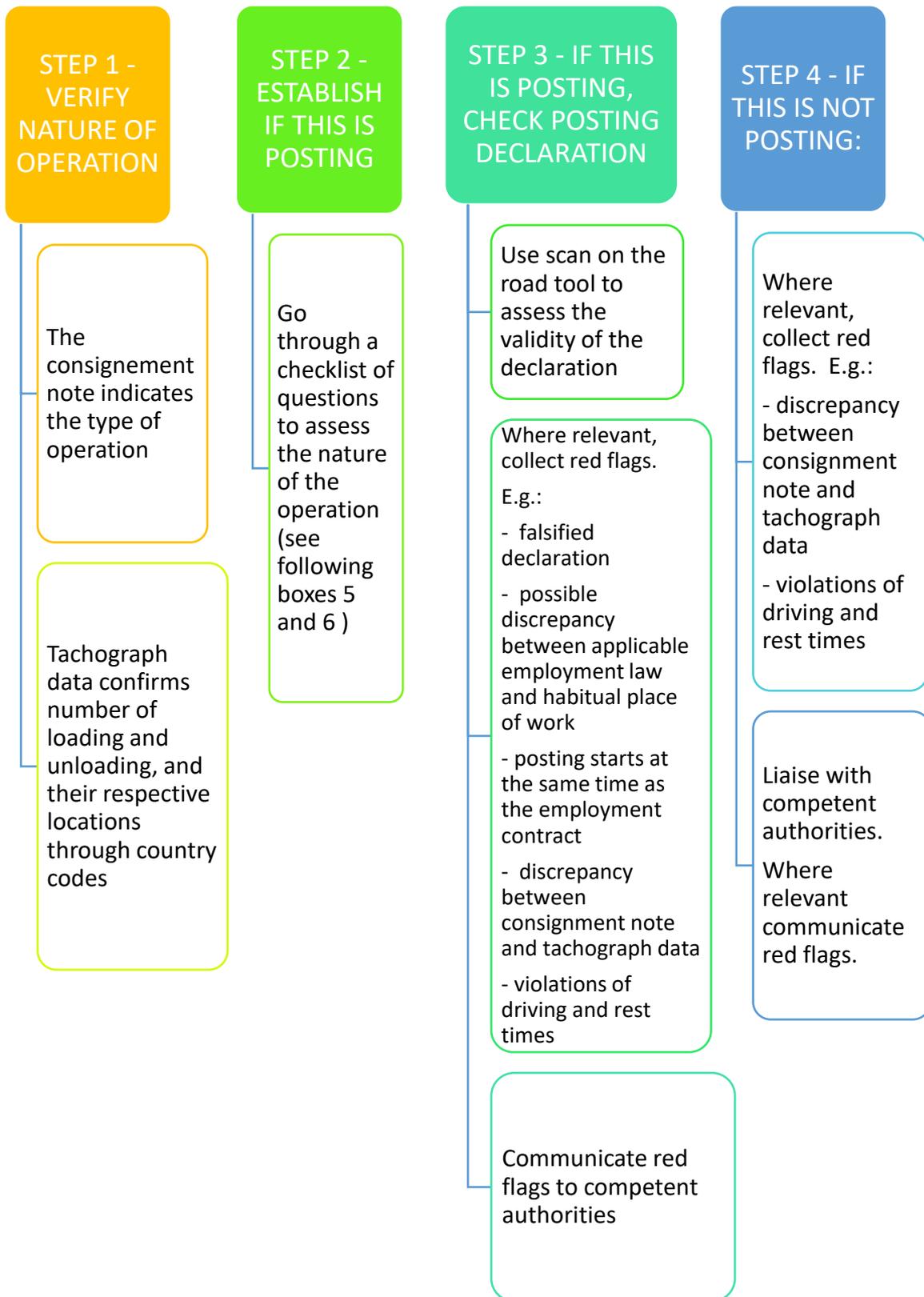


Figure 1 Une approche progressive des contrôles routiers

Cette liste de questions est destinée à aider l'agent de bord de route à déterminer si les règles de détachement s'appliquent en fonction de la nature de l'opération de transport routier. Il est suggéré de suivre les questions dans l'ordre où elles sont présentées. Lorsque toutes les cases d'une étape spécifique sont cochées, l'opération est identifiée et il n'est pas nécessaire de passer aux autres questions.

Étape 1 : s'agit-il d'une situation de cabotage ?

- La lettre de voiture et le tachygraphe prouvent-ils le cabotage ?

(Si le nombre d'opérations est supérieur au maximum légal, le conducteur doit quand même être considéré comme détaché).

Étape 1a : s'agit-il de transport en commun ?

- Le conducteur passe-t-il sans charger ni décharger ?

Étape 1c : s'agit-il d'une simple opération bilatérale ?

- Le conducteur conduit-il à destination ou en provenance de l'État membre d'établissement de l'opérateur routier sur la base d'un contrat de transport ?
- Est-il clair que le conducteur n'a pas effectué ou n'effectuera pas d'activités de chargement ou de déchargement au cours de ce voyage ?

NB : une opération bilatérale simple peut également consister en un tronçon routier initial ou final d'une opération de transport combiné.

Étape 1d : s'agit-il de 1+1 ?

- Le conducteur se rend-il dans l'État membre d'établissement de l'opérateur routier ou en revient-il ?
- Ce voyage international implique-t-il :
 - Une activité de chargement ou de déchargement ; OU
 - Une activité de chargement et une activité de déchargement ?
- Est-il clair que le conducteur n'a pas exercé ou n'exercera pas deux activités dans le même État membre ?

Étape 1d : est 0+2 ?

- Le conducteur effectue-t-il un voyage aller-retour à destination ou en provenance de l'État membre d'établissement de l'opérateur routier ?
- Est-il clair que le conducteur n'a pas effectué ou n'effectuera pas d'activité de chargement ou de déchargement pendant l'un des trajets (aller ou retour) ?
- L'autre voyage (aller ou retour) implique-t-il :
 - Deux activités de chargement ou de déchargement ; OU
 - Deux activités de chargement et deux activités de déchargement ?
- Est-il clair que le conducteur n'a pas exercé ou n'exercera pas plus d'une activité de chargement ou de déchargement dans le même État membre ?

Boîte 5 - Liste de questions pour les contrôles routiers dans le domaine du transport de marchandises

Étape 1 : s'agit-il d'une situation de cabotage ?

- La feuille d'autorisation (pour le transport régulier de passagers) ou la feuille de route (pour le transport occasionnel de passagers) atteste-t-elle du cabotage ?

Étape 1a : s'agit-il de transport en commun ?

- Le conducteur passe-t-il sans prendre ou déposer de passagers ?

Étape 1c : s'agit-il d'une simple opération bilatérale ?

- Le conducteur effectue-t-il l'une des opérations suivantes ?
 - la prise en charge des passagers dans l'État membre d'établissement et leur dépose dans le pays de destination ?
 - la prise en charge des passagers dans le pays de destination et leur dépose dans le pays d'établissement ?
 - effectuant des excursions locales, avec le même groupe de passagers non-résidents, à la suite d'un transport international entrant avec les mêmes passagers dans le même véhicule ou dans un véhicule appartenant à la même entreprise ?

Étape 1d : s'agit-il d'une opération bilatérale avec une activité supplémentaire ?

- Le conducteur se rend-il dans l'État membre d'établissement de l'opérateur routier ou en revient-il ?
- Ce voyage international implique-t-il :
 - Une activité de prise en charge de passagers ou une activité de dépose de passagers ; OU
 - Une activité de prise en charge des passagers et une activité de dépose des passagers ?
- Est-il clair que le conducteur n'a pas exercé ou n'exercera pas deux activités dans le même État membre ?

Boîte 6 - Liste de questions pour les contrôles routiers du transport de passagers

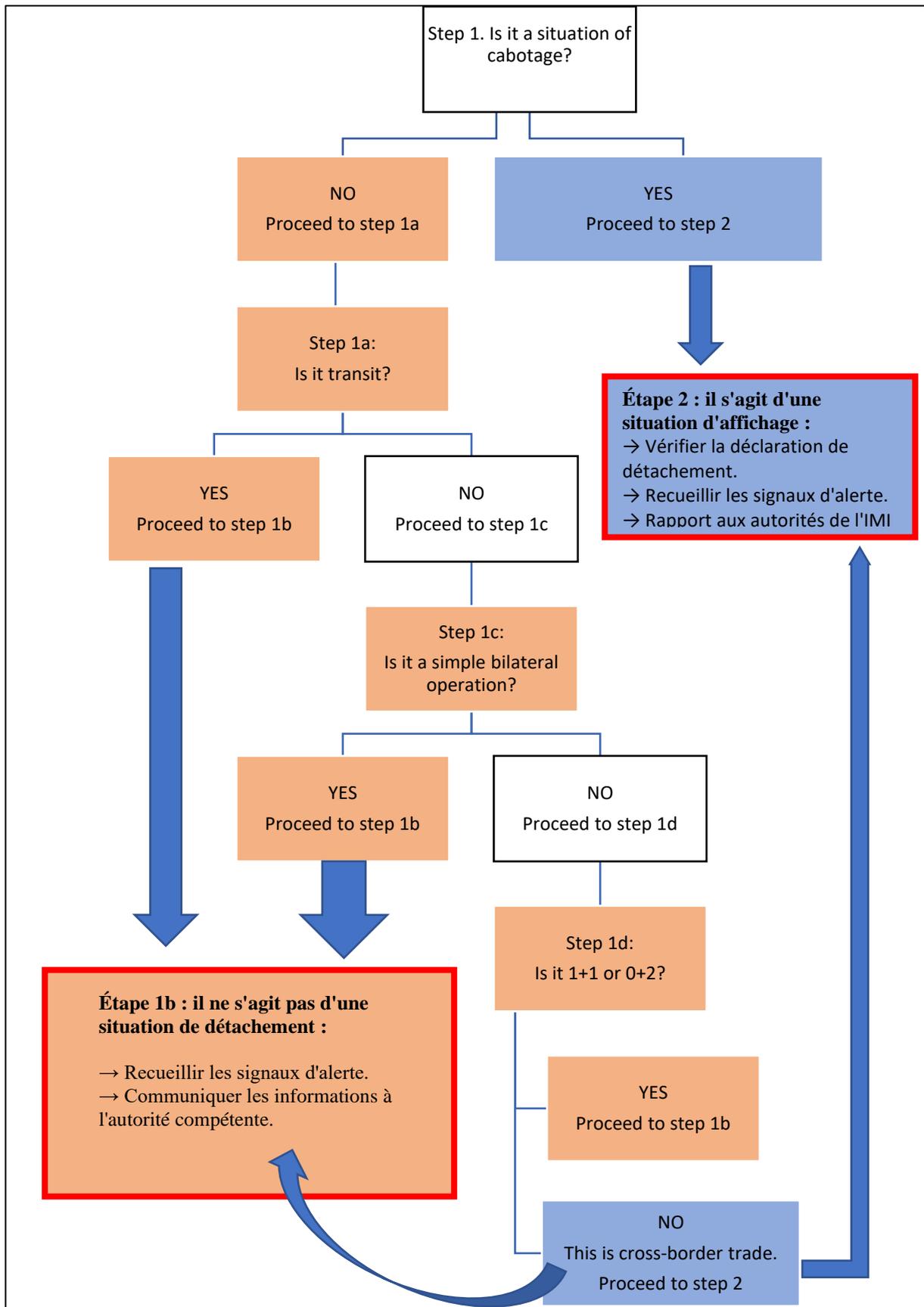


Figure 2 - Approche par étapes pour le transport de marchandises

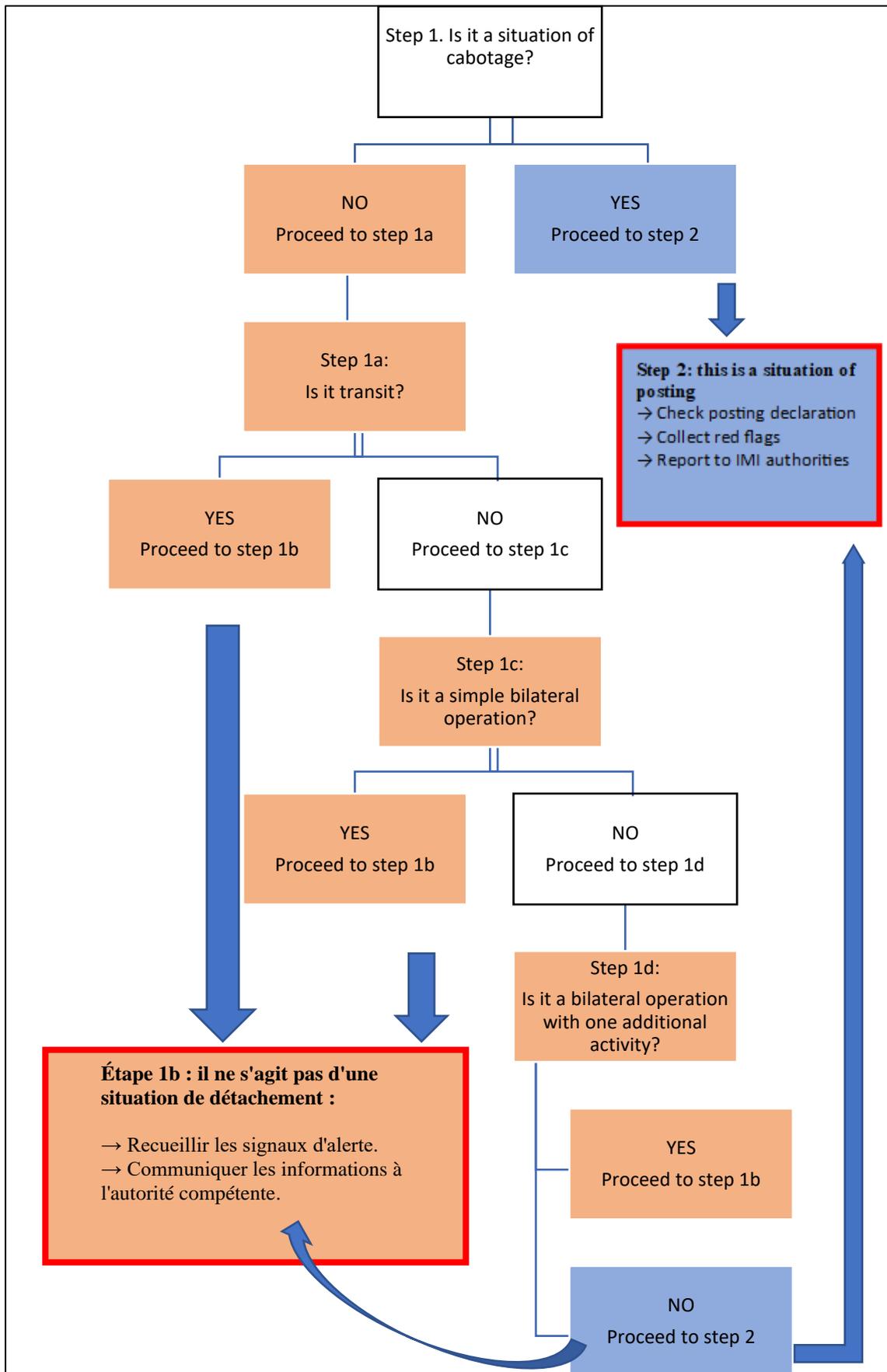


Figure 3 - Approche progressive du transport de passagers

3.3 Inspections IMI

Indépendamment ou en complément des contrôles routiers, d'autres contrôles peuvent être effectués par l'intermédiaire de l'interface IMI et en bonne intelligence avec les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'entreprise.

Ces orientations suggèrent que l'échange d'informations entre les États membres par l'intermédiaire de l'IMI peut avoir lieu dans trois circonstances :

- à la suite d'inspections sur route lorsqu'une situation de détachement a été identifiée.
- Comme suivi des contrôles routiers lorsque des signaux d'alerte ont été communiqués par l'agent de contrôle routier.
- indépendamment des contrôles routiers, par exemple sur la base d'une évaluation des risques. Les autorités IMI peuvent également s'appuyer sur les signaux d'alerte décrits au *point 3.2.3* ci-dessus pour établir les priorités de ces contrôles.

3.3.1 Aperçu des modules IMI

L'IMI est un outil en ligne multilingue qui vise à faciliter l'échange d'informations entre les autorités de contrôle de l'État membre d'accueil ("*autorités d'accueil*") et de l'État membre d'établissement de l'entreprise ("*autorités d'origine*"). Actuellement, l'IMI soutient les procédures de coopération dans 17 domaines politiques différents.

Trois modules de l'IMI sont pertinents pour l'application spécifique des règles du transport routier :

- Le module "*Transport routier - Conditions d'établissement*" vise à faciliter l'échange d'informations pour vérifier l'existence d'un établissement effectif et stable de l'entreprise.
- Le module "*Transport routier - Règles sociales*" vise à faciliter l'échange d'informations pour contrôler l'application effective des temps de conduite, des pauses et des périodes de repos.
- Le module "*Transport routier - Déclarations de détachement*" auquel l'interface publique RTPD est connectée afin de permettre aux opérateurs routiers de soumettre des déclarations de détachement.
- L'application des dispositions de la *lex specialis* s'effectue en grande partie par l'intermédiaire de l'IMI connecté au RTPD. Les autorités d'accueil utilisent ce module pour examiner toutes les déclarations de détachement. Elles ont également la possibilité d'envoyer des demandes de documents supplémentaires à l'opérateur (voir *section 3.3.3* ci-dessous). Si l'opérateur ne répond pas dans un délai de 8 semaines, les autorités d'accueil peuvent demander des informations aux autorités d'origine dans un délai de 25 jours (voir *section 3.4* ci-dessous).

Lorsqu'il répond à des demandes d'information, l'opérateur a la possibilité d'entrer en communication avec les autorités hôtes directement sur le portail. Toutes les autorités compétentes peuvent également s'échanger des messages textuels gratuits. Toute information

fournie sous forme de texte libre peut être traduite automatiquement par un service connecté à l'IMI (eTranslation)³⁴.

Le module Transport routier - Déclarations de détachement ne peut être utilisé que dans la mesure où une déclaration de détachement a été introduite par l'opérateur. Les opérations de transport qui ne constituent pas un détachement ne peuvent pas apparaître sur cette interface. Il est important de noter que les opérations de transport qui peuvent constituer un détachement mais pour lesquelles l'opérateur ne soumet pas de déclaration de détachement n'apparaîtront pas non plus dans le module Transport routier - Déclarations de détachement.

Même si une déclaration de détachement est soumise sur le RPTD, le module Transport routier - Déclarations de détachement ne permet pas à lui seul aux autorités d'accueil de vérifier tous les éléments relatifs au détachement, comme par exemple les pratiques de boîte aux lettres ou l'existence d'une véritable relation de travail dans l'État membre d'établissement.

Pour tous ces cas, une enquête complémentaire de l'IMI doit être menée via une autre interface : le module "*Transport routier - Conditions d'établissement*" et/ou le module général "*Détachement des travailleurs*". L'utilisation de ce dernier module a été formalisée par la directive 2014/67 sur l'exécution du détachement. Des demandes d'informations standardisées peuvent être envoyées par les autorités d'accueil en vue d'évaluer l'existence d'un véritable détachement, de prévenir les abus et les contournements et d'évaluer le respect des conditions de travail applicables, y compris la rémunération³⁵.

Les autorités chargées du module de détachement des travailleurs ne sont souvent pas les mêmes que celles qui s'appuient sur le module Transport routier - Déclarations de détachement. Une communication efficace entre toutes les autorités d'accueil est donc essentielle, faute de quoi les opérations de transport routier peuvent échapper à toute forme d'application de l'IMI lorsqu'elles ne sont pas documentées par les opérateurs. La coopération entre les autorités d'accueil est également indispensable pour contrôler le respect des conditions applicables aux conducteurs détachés.

En résumé :

Le contrôle du respect de la *lex specialis* s'effectue en grande partie par l'intermédiaire de l'IMI, conformément à la procédure suivante :

- **Étape 1** : Les autorités hôtes adressent une demande directe d'IMI à l'entreprise. La demande parvient automatiquement à l'entreprise qui reçoit une notification.
- **Étape 2** : L'entreprise reçoit la demande par l'intermédiaire du RTPD et dispose de 8 semaines pour soumettre les documents demandés.
- **Étape 3** : si l'entreprise ne présente pas les documents dans un délai de 8 semaines, l'IMI informe les autorités d'accueil qu'elles peuvent désormais demander l'assistance des autorités d'origine.
- **Étape 4** : À la demande de l'IMI des autorités d'accueil, les autorités d'origine prennent contact avec l'entreprise (y compris par des vérifications dans les locaux) pour obtenir les documents demandés dans un délai de 25 jours ouvrables. À cette

³⁴ Un guide d'utilisation du RTPD est disponible sur ce lien : https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf.

³⁵ Un guide d'utilisation du module d'affichage général des *travailleurs est disponible* sur ce lien : https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf.

fin, les autorités d'origine ont accès à tous les échanges et documents que les autorités d'accueil reçoivent de l'entreprise.

Parallèlement au RPTD, les autorités de transport doivent être en mesure d'utiliser efficacement le module général de détachement des travailleurs afin d'éviter les abus et les contournements, en particulier dans les cas où il n'y a pas de déclaration de détachement.

Différentes autorités au sein d'un même État membre peuvent être chargées de différents modules IMI. Pour que l'application soit efficace, il faut que des canaux de communication soient mis en place entre ces autorités.

3.3.2 Objectifs

Les contrôles IMI sont un aspect essentiel de l'application efficace des règles d'affichage et des règles connexes. Compte tenu du temps et des moyens limités disponibles sur le bord de la route, les inspections approfondies ne peuvent avoir lieu qu'en dehors des contrôles routiers et l'interface IMI peut servir d'outil pour déclencher ces inspections plus approfondies.

Les inspections IMI effectuées dans le cadre des modules de transport routier peuvent poursuivre un ou plusieurs des objectifs suivants :

- pour vérifier une situation de détachement.
- évaluer le recours abusif à un statut de détachement par le contournement de la loi applicable à un contrat de travail individuel.
- dans le cas où une véritable situation de détachement est identifiée, contrôler le respect des conditions d'emploi applicables dans l'État membre d'accueil.

Si, au cours de leurs enquêtes IMI, les autorités de transport soupçonnent l'existence d'un faux travail indépendant ou de pratiques de boîte aux lettres dans l'État membre d'établissement, des vérifications supplémentaires doivent être effectuées au moyen des modules pertinents, notamment le module général sur le détachement et le module sur les conditions d'établissement.

3.3.3 Documents pouvant être demandés

Selon la *lex specialis*, les autorités compétentes peuvent demander que l'opérateur envoie, dans un délai de huit semaines et par l'intermédiaire du RPTD, des copies du :

- les enregistrements des tachygraphes ;
- les lettres de voiture (par exemple, les e-CMR) ;
- les documents relatifs à la rémunération du conducteur pour la période de détachement ;
- le contrat de travail ;
- les feuilles de temps relatives au travail du conducteur ;
- la preuve des paiements.

Les inspections IMI peuvent couvrir jusqu'à un an de détachement à partir de la date de la demande de documents et peuvent concerner un conducteur spécifique ou tous les conducteurs d'une entreprise.

3.3.3.1 La déclaration de détachement

Les informations des déclarations de détachement sont sauvegardées dans l'IMI pour une période de 24 mois. En l'absence de déclarations de détachement, une entreprise n'apparaîtra pas dans le module Transport routier - Déclarations de détachement et échappera donc potentiellement à toute forme de contrôle approfondi. Le rôle de l'agent de contrôle routier est donc essentiel pour signaler aux autorités compétentes l'existence de ces entreprises, le cas échéant. En particulier, lorsqu'une situation de détachement a été établie par l'agent de contrôle routier, et en l'absence d'une déclaration valide, des enquêtes complémentaires peuvent être menées dans le cadre du module général IMI sur le détachement des travailleurs.

3.3.3.2 Lettres de voiture et enregistrements des tachygraphes

Les lettres de voiture contiennent des informations sur l'opération de transport. Les enregistrements du tachygraphe contiennent des données importantes sur les temps de conduite et de repos, ainsi que sur la localisation d'un véhicule.

Les lettres de voiture et les enregistrements du tachygraphe aideront à déterminer les situations de détachement, y compris l'heure de début et de fin. Par exemple, si une lettre de voiture fait état d'une situation de cabotage, le conducteur doit être considéré comme détaché dans l'État membre d'accueil.

Le portail accepte les formats de documents suivants : .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Le portail est également compatible avec tous les logiciels de tachygraphie.

3.3.3.3 Documentation relative à la rémunération, aux preuves de paiement et aux feuilles de temps

Si une véritable situation de détachement est identifiée, le conducteur doit recevoir une rémunération et effectuer un temps de travail conforme aux normes du pays d'accueil.

Les heures figurant sur les feuilles de temps doivent correspondre aux heures calculées à partir de la lettre de voiture et des données du tachygraphe. Les heures figurant sur les fiches de paie doivent correspondre à celles des feuilles de temps. Les fiches de paie doivent ensuite être comparées aux virements bancaires pour s'assurer que la rémunération a été versée dans son intégralité.

3.3.3.4 Contrat de travail

Le contrat de travail contient des informations essentielles pour déterminer le lieu habituel de travail et les situations de détachement. Par exemple, depuis le 1er août 2022, les contrats de travail doivent contenir des informations écrites sur le ou les lieux de travail, la rémunération, les rythmes de travail et l'identité de l'institution de sécurité sociale qui reçoit la contribution de l'employeur³⁶.

3.4 Coopération entre les autorités

3.4.1 Assistance mutuelle avec l'État membre d'établissement

Les autorités d'accueil peuvent demander la coopération de l'IMI avec l'État membre d'établissement dans les circonstances suivantes :

- La société n'a pas répondu ou n'a répondu que partiellement à la demande d'information dans le délai imparti.
- La société affirme qu'elle n'a effectué aucune opération sur le territoire au cours de la période examinée, contrairement à ce qui a été établi par l'agent chargé de l'application des lois sur les routes.
- Les autorités d'accueil souhaitent contrôler le respect des conditions d'emploi applicables au conducteur détaché.
- Le gestionnaire de transport prétend que le conducteur est indépendant.

En fonction de la nature de la demande, l'échange d'informations peut être demandé par l'intermédiaire de différents modules IMI, notamment le RTPD et le module général de *détachement des travailleurs*.

Lorsqu'une demande d'assistance est formulée par le biais du système IMI, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement doivent veiller à fournir les informations demandées dans un délai de 25 jours ouvrables.

3.4.2 Le rôle des partenaires sociaux

Selon les traditions nationales, les partenaires sociaux peuvent jouer un rôle actif dans l'application de la *lex specialis* et des règles connexes. En Suède, par exemple, les conditions d'emploi applicables aux conducteurs détachés figurent en grande partie dans des conventions collectives et les partenaires sociaux assument l'entière responsabilité du contrôle du respect de ces conventions collectives. Dans de telles situations, une bonne pratique consisterait à s'assurer que les partenaires sociaux ont accès aux déclarations de détachement soumises dans le RTPD.

³⁶ Voir la *directive 2019/1152*.

Cette communication est en effet une condition préalable essentielle pour que les partenaires sociaux puissent effectuer des contrôles ciblés.

Annexe 1 : Quand un conducteur entre-t-il dans le champ d'application des règles de détachement ou en est-il exclu ? Explication pour le transport de marchandises sur le site .

Détachement des conducteurs en vertu de la directive (UE) 2020/1057 : Explication et entrée/sortie du champ d'application par rapport aux opérations

Introduction

Ce document répond à la nécessité de disposer d'une explication complète des concepts de base des règles de détachement en vue de leur application. Il s'agit d'une approche progressive des règles de détachement : d'abord les concepts de base (section 1), puis une explication simplifiée permettant à l'expert de comprendre les règles (section 2), et enfin une explication complète avec toutes les conditions et tous les critères (section 3).

La compréhension des règles de détachement spécifiques applicables aux conducteurs dans le secteur du transport routier (cf. *lex specialis*, directive (UE) 2020/1057) a été examinée par le groupe d'experts de la Commission sur le détachement des conducteurs, au sein duquel tous les États membres et les parties intéressées étaient représentés. Les services de la Commission ont préparé des documents d'explication qui ont été examinés et validés par le service juridique de la Commission. Il convient toutefois de noter que l'interprétation du droit de l'UE reste de la compétence de la Cour de justice de l'Union européenne.

1. Principaux concepts

	DÉFINITION	BASE JURIDIQUE
DÉTACHEMENT	<p>Un transporteur routier détache des conducteurs sur le territoire d'un autre pays pour leur compte et sous leur direction, en vertu d'un contrat conclu entre le transporteur routier effectuant le détachement et le destinataire des prestations de transport. Le conducteur travaille sur le territoire de ce pays, à condition qu'il existe une relation de travail entre le transporteur routier qui détache et le conducteur pendant la période de détachement.</p> <p>En bref :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un conducteur a une relation de travail avec une entreprise de transport routier ; • L'opérateur demande à ce conducteur de fournir des services de transport dans un autre État membre (un État membre différent de celui où est établie cette entreprise). 	Article 1.3.a de la directive générale sur les travailleurs détachés 96/71/CE
ÉTAT MEMBRE D'ÉTABLISSEMENT	Le lieu d'établissement d'une entreprise, que son gestionnaire de transport soit ou non originaire d'un autre pays.	Article 2.8 du règlement (CE) n° 1071/2009
ÉTAT MEMBRE D'ACCUEIL	Pays dans lequel l'opération de transport est effectuée (et qui n'est pas le pays d'établissement de l'entreprise).	

	DÉFINITION	BASE JURIDIQUE
OPÉRATION BILATÉRALE INTERNATIONALE	La circulation des marchandises entre l'État membre d'établissement et un autre pays (État membre ou pays tiers). L'opération implique deux pays dont l'un est le pays d'établissement (au départ ou à l'arrivée).	Considérant (10) et article 1.3 de la directive (UE) 2020/1057
OPÉRATIONS INTERNATIONALES NON BILATÉRALES / OPÉRATIONS DE COMMERCE CROISÉ	L'opération concerne deux pays, dont aucun n'est le pays d'établissement de l'opérateur effectuant l'opération (chargement dans l'un et déchargement dans l'autre).	Considérant 13 de la directive 2020/1057
CABOTAGE	Transport national pour compte d'autrui effectué à titre temporaire sur le territoire d'un État membre d'accueil (par un opérateur établi dans un autre État membre).	Article 2.6 du règlement (CE) n° 1072/2009
VOYAGE À VIDE	Un trajet à vide (plus de marchandises à bord du véhicule) effectué conjointement avec un autre trajet en charge.	Article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009
TRANSIT	Le mouvement à travers le territoire d'un pays sans effectuer aucune activité de chargement ou de déchargement. Il n'y a pas de lien entre les activités du conducteur et l'État membre traversé.	Considérant (11) et article 1.5 de la directive (UE) 2020/1057
ACTIVITÉ SUPPLÉMENTAIRE	Une activité supplémentaire est une opération de chargement et/ou de déchargement, effectuée dans le cadre d'une opération bilatérale, dans les États membres ou les pays tiers que le conducteur traverse, à condition que le conducteur ne charge pas et ne décharge pas les marchandises dans le même État membre (ce qui constituerait du cabotage).	Article 1.3, troisième alinéa de la directive (UE) 2020/1057 Note : les opérations de commerce croisé n'impliquent

	DÉFINITION	BASE JURIDIQUE
		jamais le pays d'établissement, alors qu'une activité supplémentaire peut impliquer le pays d'établissement.

2. Champ d'application et hors champ d'application du détachement : explication simplifiée

<p>Règle de base</p>	<p>Il convient de vérifier si le pays d'établissement est le lieu de départ ou d'arrivée de l'opération de transport spécifique. Si c'est le cas, les règles de détachement ne s'appliquent pas. Lorsque le lien avec le pays d'établissement est préservé, les règles de détachement ne s'appliquent PAS.</p> <p>La <i>Lex Specialis</i> sur le détachement des conducteurs se réfère au type d'opération pour déterminer si les règles de détachement s'appliquent. Trois grands types d'opérations de transport sont mentionnés dans le texte : les opérations bilatérales, le cabotage et le commerce croisé. En conséquence :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un bilatéral n'est jamais dans le champ d'application. 2. Le cabotage est toujours possible. 3. Les opérations croisées entrent dans le champ d'application, mais il existe certaines exceptions à cette règle de base. 	<p>Exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le lien avec le pays d'établissement est préservé (opération bilatérale) : si l'opération de transport implique le pays d'établissement au début et/ou à la fin, le conducteur n'est pas considéré comme détaché. • Le lien avec le pays d'établissement est perdu (cabotage et commerce croisé) : les règles de détachement s'appliquent.
<p>Exceptions à la règle de base</p>	<p>Les règles d'affichage ne s'appliquent pas / le conducteur n'est pas considéré comme affiché.</p>	
<p>1.</p>	<p>Un nombre limité d'activités supplémentaires, si elles sont effectuées au cours d'une opération bilatérale, n'entrent pas dans le champ d'application du détachement (exemptions cfr 1 + 1 et 0+2). Une activité supplémentaire peut être incluse ou non dans le champ d'application selon qu'elle bénéficie des exemptions 1+1 ou 0+2.</p>	<p>Exemple : lors d'une opération bilatérale, si le conducteur charge dans un pays et décharge dans un autre, dont aucun n'est le pays d'établissement, cette activité supplémentaire n'entre PAS dans le champ d'application.</p>

2.	Dans le transport combiné, lorsque le tronçon routier initial ou final consiste, à lui seul, en une opération de transport international bilatéral.	Considérant (12) et article 1er, paragraphe 6, de la directive (UE) 2020/1057.
3.	Transit	Le conducteur traverse un pays sans effectuer aucune activité de chargement/déchargement (les arrêts sont autorisés).
Trajet à vide	Un trajet à vide est soit dans le champ d'application, soit hors du champ d'application, selon que l'opération qui actionne/déclenche ce trajet à vide est elle-même dans le champ d'application ou hors du champ d'application.	Le voyage à vide n'entre pas dans le champ d'application s'il est effectué dans le cadre d'une opération bilatérale (exemptée). Le voyage à vide entre dans le champ d'application lorsqu'il est effectué dans le cadre d'une opération de cabotage ou d'une opération internationale non bilatérale / commerce croisé.

3. Champ d'application et hors champ d'application du détachement : évaluation par opération de transport

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
Cabotage	L'ensemble de l'opération, du chargement au déchargement, a lieu SUR le territoire d'un pays où l'opérateur n'est pas établi.	X		<u>Début de la situation de détachement :</u> La situation de détachement ne commence que lorsque le conducteur entame le voyage à vide vers le lieu où il

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<p>Les règles de détachement s'appliquent TOUJOURS pendant le cabotage.</p> <p>Pour pouvoir effectuer des opérations de cabotage, une opération bilatérale internationale doit d'abord être réalisée. Ce n'est qu'une fois que les marchandises attachées au voyage international entrant ont été entièrement déchargées que les opérations de cabotage peuvent être effectuées (Reg1072/2009).</p> <p>Références : Art 8.2 Reg 1072/2009, Article 1 point 7 Directive 2020/1057</p>			<p>chargera les marchandises à transporter en cabotage.</p> <p><u>Fin de la situation de détachement :</u></p> <p>Le détachement se poursuit pendant la réalisation de l'opération de cabotage et se termine lorsque les marchandises sont déchargées et que l'opération de cabotage est finalisée.</p> <p><u>Suivi d'un retour dans le pays d'établissement</u></p> <p>Si le conducteur retourne ensuite dans le pays d'établissement après la fin de l'opération de cabotage, soit avec un camion vide, soit avec de nouvelles marchandises chargées dans le cadre d'une nouvelle opération bilatérale, le</p>

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
				conducteur n'est pas considéré comme détaché depuis la fin du déchargement des marchandises de cabotage.
<p>Les opérations de commerce croisé en dehors du pays d'établissement :</p> <p>chargement et déchargement (dans le cadre d'une opération de transport non bilatérale)</p>	<p>Opérations de transport effectuées ENTRE deux pays dont aucun n'est le pays d'établissement de l'opérateur.</p> <p>Les règles d'affichage s'appliquent.</p> <p>Références : Les considérants 12 et 13 de la directive 2020/1057 désignent les opérations de commerce croisé comme des "opérations de transport non bilatérales".</p>	X		<p><u>Début de la situation de détachement :</u></p> <p>La situation de détachement ne commence pas immédiatement après la fin d'une opération bilatérale internationale, mais seulement lorsqu'un conducteur commence un voyage à vide vers le point de chargement dans cet État membre pour charger les marchandises à transporter dans le cadre du commerce croisé.</p> <p>Tant que les marchandises ne sont pas déchargées, le conducteur est considéré comme affecté dans le pays où il a commencé le voyage à vide pour charger jusqu'à ce qu'il quitte ce pays, et il est</p>

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
				<p>ensuite affecté dans le pays où les marchandises sont déchargées à partir du passage de la frontière dans ce pays jusqu'à ce qu'il ait terminé le déchargement.</p> <p><u>Fin de la situation de détachement :</u> Le chauffeur reste en poste jusqu'au déchargement des marchandises.</p> <p><u>Suivi d'un voyage à vide ou d'une nouvelle opération bilatérale</u> Le voyage de retour à vide à travers le territoire du pays où les marchandises ont été déchargées et vers le pays</p>

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
				<p>d'établissement ne relève pas des règles de détachement.</p> <p>Il en va de même si le conducteur entame un nouveau voyage bilatéral (avec le pays d'établissement comme pays de destination/déchargement) : à partir du moment où il décharge les marchandises liées à une opération de commerce extérieur jusqu'à ce qu'il atteigne la destination finale dans le pays d'établissement, le conducteur n'est pas considéré comme détaché.</p>
Trajet routier initial et final d'une opération de transport combiné	Lorsqu'un conducteur est engagé dans une opération de transport combiné, la nature du service fourni au cours de la première ou de la dernière étape est étroitement		X	Dans le transport combiné, lorsque le trajet initial ou final consiste en une opération de transport bilatéral international, le conducteur n'est pas considéré comme détaché.

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<p>liée à l'État membre d'établissement si l'étape en elle-même est une opération de transport bilatérale.</p> <p>Note : pour une explication exhaustive du transport et de l'application combinés, veuillez vous référer à la note d'orientation produite par le groupe de réflexion TRACE 2 sur l'accès au marché.</p> <p>Une opération de transport combiné est un transport de marchandises entre différents pays dont une partie est effectuée par rail, par navigation intérieure ou par mer. Une opération de transport combiné est considérée comme internationale lorsqu'au</p>			

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<p>moins l'un des tronçons modaux traverse une frontière.</p> <p>Le transport combiné, tel qu'il est couvert par les règles de l'UE, est le transport de marchandises entre États membres lorsque le véhicule routier de transport de marchandises (remorque, semi-remorque, avec ou sans tracteur), la caisse mobile ou le conteneur de 20 pieds ou plus, utilise la <u>route sur le tronçon initial ou final du voyage</u> et, sur l'autre tronçon, le rail ou les services de navigation intérieure ou maritime lorsque ce tronçon dépasse 100 km (à vol d'oiseau) et qu'il constitue le tronçon initial ou final du transport routier du voyage.</p>			

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<p>Le tronçon routier d'une opération de transport combiné peut se situer sur le territoire d'un seul État membre ou impliquer plusieurs États membres.</p> <p>Considérant (12) et article 1er, paragraphe 6, de la directive (UE) 2020/1057.</p> <p>Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres</p>			

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
Opération bilatérale internationale	<p>Opération de transport effectuée entre 2 pays, dont l'un est le pays d'établissement de l'opérateur.</p> <p>Les règles d'affichage ne s'appliquent pas.</p> <p>Référence : Article 1er, point 3, deuxième alinéa, de la directive 2020/1057.</p>		X	<p><u>Durée de l'enquête :</u></p> <p>Pendant toute la durée des opérations bilatérales (impliquant le pays d'établissement au début ou à la fin de l'opération), le conducteur n'est pas soumis aux règles de détachement.</p> <p><u>Le cas des opérations bilatérales multiples</u></p> <p>Plusieurs transports bilatéraux, faisant chacun l'objet d'une lettre de voiture distincte, peuvent être effectués au cours d'un même voyage impliquant le pays d'établissement (au début ou à la fin du voyage) et n'entrent pas dans le champ d'application des règles de détachement.</p>

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
				<p>Considérant 10 de la directive (UE) 2020/1057</p> <p>Exemples :</p> <p>-Depuis le pays d'établissement : les marchandises chargées dans le pays d'établissement sont partiellement déchargées dans trois pays différents sur la base de trois lettres de voiture différentes.</p> <p>- Vers le pays d'établissement : les marchandises chargées dans un pays qui n'est pas le pays d'établissement sont partiellement déchargées dans deux autres pays sur la base de deux lettres de</p>

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
				voiture, avant un déchargement final dans le pays d'établissement (sur la base d'une troisième lettre de voiture).
Opération bilatérale + un chargement et/ou un déchargement dans le pays traversé par le conducteur (1+1)	Une opération de chargement et/ou de déchargement dans le pays que le conducteur traverse est considérée comme hors du champ d'application des règles de détachement, même si cette opération ne fait pas partie d'une opération impliquant le pays d'établissement. Pour bénéficier de cette exonération, deux conditions cumulatives doivent être remplies :		X	Pendant toute la durée de l'opération 1+1, le conducteur ne peut être considéré comme un travailleur détaché. <u>Début et fin :</u> En vertu de cette règle 1+1, lorsque plusieurs activités supplémentaires sont effectuées dans le cadre d'une opération bilatérale en cours, la première activité est exemptée des règles de détachement. Les activités suivantes sont soumises aux règles de détachement parce que le conducteur a déjà utilisé la possibilité d'une activité supplémentaire exonérée, à savoir le chargement et/ou le

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<ul style="list-style-type: none"> • une opération bilatérale (hors du champ d'application des règles de détachement) commencée avant que l'opération de chargement-déchargement ne soit effectuée ; • Un chargement et un déchargement de marchandises ne peuvent pas être effectués dans le même pays (car cela serait considéré comme du cabotage et donc dans le champ d'application). <p><u>Une activité supplémentaire peut être constituée :</u></p>			<p>déchargement. S'il y a plus d'une activité supplémentaire, le détachement s'applique à partir du chargement des marchandises jusqu'à la fin de l'activité supplémentaire au déchargement* : le conducteur reprend alors l'opération bilatérale et l'exemption s'applique à nouveau.</p>

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<ul style="list-style-type: none"> • un chargement ou un déchargement seul ; OU • un chargement des marchandises dans le pays A et un déchargement des mêmes marchandises dans le pays B dans le cadre de l'opération bilatérale. <p><u>Règle 1+1 :</u></p> <p>Si le conducteur effectue deux opérations bilatérales, il a la possibilité d'ajouter une opération par opération bilatérale.</p> <p>Lorsque deux opérations bilatérales sont effectuées au départ et à destination de l'État membre d'établissement, une opération interprofessionnelle supplémentaire exonérée peut être</p>			

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<p>effectuée au cours de chacune des deux opérations. C'est ce qu'on appelle la règle 1+1.</p> <p>Une seule activité supplémentaire exemptée peut comprendre à la fois une action de chargement et une action de déchargement.</p> <p>Une seule activité supplémentaire exonérée peut comprendre</p> <ul style="list-style-type: none"> - une action de chargement ; - une action de déchargement ; - une action de chargement et de déchargement. 			

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
Opération bilatérale + deux chargements/déchargements lors de l'opération bilatérale suivante	<p><u>Règle 0+2 :</u></p> <p>Lorsque le conducteur n'a pas utilisé la possibilité d'effectuer une activité supplémentaire exonérée de chargement et/ou de déchargement au cours de l'opération de transport bilatérale au départ de l'État membre d'établissement, et que cette opération est suivie d'une opération bilatérale de retour vers l'État membre d'établissement, deux activités supplémentaires exonérées de chargement et/ou de déchargement peuvent être effectuées au cours de cette opération bilatérale de retour. C'est ce qu'on appelle la règle 0+2.</p> <p>Conditions cumulatives à remplir pour bénéficier de l'exonération :</p>		X	Pendant toute la durée de l'opération 0+2, le conducteur ne peut être considéré comme un travailleur détaché.

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<ul style="list-style-type: none"> • l'existence d'une opération bilatérale en cours au cours de laquelle le conducteur n'a pas utilisé la possibilité d'effectuer une activité supplémentaire de chargement et/ou de déchargement exemptée ; • cette opération est suivie d'une opération bilatérale de retour dans le pays d'établissement ; • deux activités supplémentaires exonérées de chargement et/ou de déchargement peuvent être effectuées, à condition qu'elles ne soient pas réalisées dans le même pays. 			

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
Première ou dernière étape d'un transport combiné Fonctionnement	Dans le cas où le tronçon routier consiste en une opération de transport bilatérale internationale. Récital 12 Art.1.6. 6 Transport combiné : Directive 92/106/CEE du Conseil		X	
Transit	Une situation de transit est toujours exemptée des règles de détachement. Le conducteur n'est pas considéré comme détaché dans un pays où il ne fait que "transiter" : il voyage à travers le territoire d'un État membre sans exercer d'activité de chargement		X	Ex : dans le cas d'une opération de commerce croisé (dans le champ d'application) entre le pays A (où les marchandises sont chargées) et le pays C (où les marchandises sont déchargées), le conducteur sera considéré comme détaché dans le pays A (jusqu'à la sortie du pays au passage de la frontière) et comme détaché dans le pays C, mais ne sera pas

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<p>ou de déchargement de marchandises.</p> <p>Le conducteur peut prendre son repos journalier ou hebdomadaire : le fait de prendre un repos journalier ou hebdomadaire, pendant le transport, ne déclenche pas une situation de détachement.</p>			<p>considéré comme détaché dans le pays B que le conducteur traverse sur son chemin vers le pays C.</p>
Trajets à vide / voyages à vide	Un trajet à vide est soit dans le champ d'application, soit hors du champ d'application, selon que	X	X	En principe, le détachement prend fin avec le déchargement des marchandises transportées dans le cadre de l'opération

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	<p>l'opération qui actionne/déclenche ce trajet à vide est elle-même dans le champ d'application ou hors du champ d'application.</p> <p>Exempté :</p> <ul style="list-style-type: none"> • voyage à vide lié à un voyage bilatéral (ex : "retour au pays d'établissement") ; • voyage à vide effectué entre deux opérations bilatérales consécutives. <p>Non exempté : voyage à vide effectué pour réaliser une opération de cabotage ou une opération de commerce croisé</p>			<p>soumise aux règles de détachement (par exemple, dans le contexte du cabotage ou du commerce croisé). La classification du trajet à vide suivant en tant que détachement ou en tant qu'exemption de détachement dépend de la question de savoir si la nouvelle opération, qui déclenche ce trajet à vide, est couverte par les règles de détachement ou non.</p> <p>Lorsque le conducteur entre sur le territoire d'un pays d'accueil avec un camion vide afin de charger des marchandises en vue d'une exploitation dans le cadre des règles de détachement, il commence à être détaché dans cet État membre dès son entrée sur le territoire de cet État membre.</p>

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
	(opération internationale non bilatérale).			<p>Dans le cas de deux opérations bilatérales consécutives (une du pays A d'établissement vers le pays B, suivie d'une du pays C vers le pays A), le trajet à vide du pays B (après le déchargement) vers le pays C (pour le chargement) n'entre pas dans le champ d'application des règles de détachement.</p> <p>IN scope (exemple tiré des questions-réponses de la Commission) :</p> <p>Le conducteur effectue deux trajets distincts à vide et une opération de troc entre les deux.</p> <p>Séquence de voyages entre les pays A, B et C</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A vide de A à B 2. Commerce croisé de B à C

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
				<p>3. A vide de C à A</p> <p>Le voyage à vide du pays A vers le pays B est effectué conjointement avec l'opération de commerce croisé débutant dans le pays B. En d'autres termes, le conducteur se rend dans le pays B afin de charger des marchandises dans le pays B pour une opération de commerce croisé (entre B et C). Par conséquent, le conducteur est considéré comme détaché dans le pays B à partir du moment où il entre dans ce pays jusqu'à ce qu'il le quitte. Cette période couvre la conduite d'un camion vide jusqu'au point de chargement dans le pays B, le chargement des marchandises dans le pays B et leur transport à travers le territoire de ce pays.</p>

OPÉRATIONS	ÉLÉMENTS DE DÉCISION	IN CHAMP D'APPLICATION	OUT DU CHAMP D'APPLICATION	Début et fin du détachement
				<p>Le conducteur est alors considéré comme détaché dans le pays C à partir du moment où il entre dans ce pays jusqu'à ce qu'il le quitte.</p> <p>Le conducteur n'est pas considéré comme détaché dans les pays qu'il traverse (pas de chargement/déchargement) dans le but d'effectuer une opération de commerce croisé entre deux autres pays.</p>

Annexe 2 : Quand un conducteur entre-t-il dans le champ d'application des règles de détachement ou en est-il exclu ?

Le tableau et les explications qui suivent sont basés sur le document Questions & Réponses produit par les services de la Commission. Compte tenu des spécificités du transport de passagers, ce document vise à identifier les différences d'application des règles de détachement entre le transport de marchandises et le transport de passagers et à clarifier si certains types de trajets dans le transport de passagers entrent ou non dans le champ d'application.

Rappel : comme pour le transport de marchandises, la directive (UE) 2020/1057 utilise les critères de l'opération de transport pour déterminer si le conducteur engagé dans cette (ces) opération(s) de transport est dans le champ ou hors du champ du détachement. Le tableau suivant suit donc cette logique : il distingue les différentes opérations de transport pour déterminer si le conducteur est dans le champ ou hors du champ du détachement.

Remarque : dans les exemples ci-dessous, le pays A est toujours le lieu où l'entreprise est établie et à partir duquel le voyage commence.

1. EXPLICATION SIMPLIFIÉE

Les explications données à l'application des règles de détachement dans le transport de marchandises, telles qu'elles ont été expliquées ci-dessus, sont valables pour le transport de passagers, sauf dans quelques cas. Ces cas sont les suivants :

1.1 Groupe de passagers préconstitué

Dépose des passagers du groupe préconstitué à différents endroits dans des transports occasionnels

Dans le cadre d'une opération bilatérale de A à B/C/D/..., avec un groupe de passagers préconstitué, le fait de déposer des passagers en différents endroits du pays B/C/D/... ne modifie pas la nature de l'opération. Il s'agit toujours d'une opération bilatérale hors du champ d'application des règles de détachement, même si les passagers sont déposés en différents endroits (à condition que de nouveaux passagers ne soient pas pris en charge dans les pays B/C/D/...).

Dans le transport régulier, dans le contexte d'un transport bilatéral d'un pays A vers un pays C, en passant par un pays B, la même chose s'applique (hors du champ d'application des règles de détachement) même lorsque le conducteur prend de nouveaux passagers dans le pays B. La même chose s'applique lorsque le conducteur dépose des passagers dans des pays différents avant d'arriver dans le pays C.

Excursions locales avec un groupe préconstitué de passagers dans un transport occasionnel

Dans le cadre d'un voyage bilatéral de A à B avec un groupe de passagers préconstitué, les excursions locales dans le pays B avec le même groupe n'entrent pas dans le champ d'application des règles de détachement si.. :

1. il s'agit du même groupe préconstitué (de non-résidents dans le pays B) ;
2. les excursions locales sont effectuées avec le même véhicule ou un autre véhicule du même transporteur ou groupe de transporteurs qui a effectué le service international ;
3. l'ensemble de l'opération s'effectue à l'aide d'un seul formulaire de voyage.

1.2 Deux activités supplémentaires exonérées

Il n'est pas possible pour le conducteur d'effectuer deux activités supplémentaires exonérées au cours d'un transport bilatéral aller-retour vers l'État membre d'établissement, si aucune activité supplémentaire n'a été effectuée au cours du transport bilatéral au départ de l'État membre d'établissement. Cette possibilité existe pour le transport de marchandises mais pas pour le transport de passagers (article 1(4) troisième alinéa de la directive 2020/1057).

2. DANS ET HORS DU CHAMP D'APPLICATION DU DÉTACHEMENT

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
VOYAGES BILATÉRAUX	
Transport occasionnel	
Deux opérations bilatérales Transport d'un groupe préconstitué de passagers d'un pays A vers un pays B et retour de B vers A avec un autre groupe préconstitué de passagers	L'ensemble du voyage n'entre pas dans le champ d'application des règles de détachement car il s'agit de deux voyages bilatéraux internationaux, à condition que chaque opération bilatérale soit couverte par une feuille de route distincte. *
Opération bilatérale avec deux ou plusieurs lieux d'implantation dans un pays d'accueil	L'ensemble du voyage n'entre pas dans le champ d'application des règles de détachement car le nombre de lieux de dépôt dans le même pays de destination (B) ne modifie pas le caractère

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
Transport d'un groupe préconstitué de passagers d'un pays A vers un pays B et dépose des passagers en différents endroits du pays B	bilatéral de l'opération. L'ensemble de l'opération est effectué sous couvert d'une seule feuille de route.
Opérations bilatérales avec plusieurs points d'ancrage dans plus d'un pays d'accueil Transport d'un groupe préconstitué de passagers à partir du pays A ; certains sont déposés dans le pays B et d'autres dans le pays C.	L'ensemble du voyage n'entre pas dans le champ d'application des règles de détachement, car il est considéré que le voyage du pays A vers le pays B puis vers le pays C sont deux voyages bilatéraux au départ du pays A (le premier bilatéral est A vers B et le second est A vers C), s'ils sont couverts par la même feuille de route.
Opérations bilatérales avec excursions locales dans un pays d'accueil, pour un groupe préconstitué de passagers, et retour dans le pays A d'établissement. Transport d'un groupe préconstitué de passagers du pays A au pays B. Dans le pays B, le groupe est transporté pour différentes excursions locales dans différentes villes. Le groupe est ramené en voiture dans le pays A.	Les opérations bilatérales du pays A vers le pays B ainsi que l'excursion locale dans le pays B sont toutes hors du champ d'application des règles de détachement à condition que : <ol style="list-style-type: none"> 1. il s'agit du même groupe préconstitué 2. les excursions locales doivent être effectuées <ul style="list-style-type: none"> - dans le cadre d'un service occasionnel international - pour les passagers non-résidents du groupe précédemment transportés par le transporteur qui a effectué le service international - avec le même véhicule ou un autre véhicule du même transporteur ou groupe de transporteurs qui a effectué le service international 3. l'ensemble de l'opération s'effectue sous couvert d'une seule feuille de route.

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
<p>La même chose que ci-dessus, mais le conducteur retourne dans son pays sans aucun passager.</p> <p>La même chose, mais le conducteur et les passagers retournent dans le pays A par avion.</p>	<p>L'ensemble du voyage, y compris l'excursion locale et le retour dans le pays A sans aucun passager, n'entre pas dans le champ d'application des règles de détachement.</p> <p>Bien que le conducteur ne ramène pas le groupe de passagers préconstitué dans le pays A, la nature du service n'est pas substantiellement différente du cas précédent (retour dans le pays avec le groupe), tant que le transporteur n'offre pas de services sur le marché local dans le pays B. L'ensemble de l'opération doit être couvert par une seule feuille de route.</p>
<p>Opérations bilatérales avec excursions locales dans plus d'un pays d'accueil, pour un groupe de passagers constitué à l'avance, et retour</p> <p>Transport d'un groupe préconstitué de passagers du pays A vers B/C/D et retour à A. Dans le pays B/C/D, le groupe est transporté pour différentes excursions locales dans différentes villes. Le groupe est ramené en voiture dans le pays A.</p>	<p>L'ensemble du voyage, y compris les excursions locales dans plus d'un pays d'accueil, n'entre pas dans le champ d'application des règles de détachement aux conditions suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le groupe est toujours le même, c'est un groupe préconstitué. 2. Le service a été vendu aux clients du marché du pays A et reste étroitement lié à celui-ci, même si une partie du service est offerte à l'étranger dans un ou plusieurs pays. <p>L'ensemble de l'opération est réalisé sous couvert d'une feuille de route.</p>
<p>Voyage aller-retour occasionnel commençant et se terminant dans l'État membre d'accueil</p> <p>Un chauffeur employé par une société établie dans le pays A se rend à vide dans le pays B. Dans le</p>	<p>Les critères des trajets non bilatéraux (en principe dans le champ d'application des règles de détachement) et des trajets à vide doivent être utilisés.</p>

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
<p>pays B, le chauffeur commence un voyage pour un groupe de touristes constitué à l'avance, les emmenant dans différents pays et les ramenant ensuite dans le pays B. Le chauffeur retourne ensuite dans le pays A à vide.</p>	<p>À partir du franchissement de la frontière avec le pays B, le trajet est soumis aux règles de détachement (parce qu'il s'agit de trajets internationaux non bilatéraux). Les règles de détachement s'appliquent jusqu'à ce que le conducteur dépose les passagers dans le pays B. Le voyage de retour du conducteur sans passagers vers le pays A (voyage à vide) n'entre pas dans le champ d'application des règles de détachement.</p>
TRANSPORT COMBINÉ OCCASIONNEL	
<p>Aller-retour en avion et en voiture</p> <p>Un chauffeur employé par une société établie dans le pays A effectue un voyage aller-retour en avion avec un groupe préconstitué au départ et à l'arrivée du pays A. Le groupe prend l'avion pour le pays B où il effectue un voyage aller-retour avec un autocar immatriculé dans le pays A et un chauffeur employé par l'opérateur du pays A qui a organisé le vol. À la fin du voyage en autocar dans le pays B, le chauffeur et le groupe reprennent l'avion pour le pays avec le même opérateur.</p>	<p>Le conducteur est soumis aux règles de détachement à partir du moment où il commence à conduire pour prendre en charge les passagers dans le pays B et jusqu'au moment où il cesse de travailler dans le cadre de ce voyage. Le fait que le groupe soit préconstitué par un agent de voyage, différent de l'autocariste/opérateur du pays A qui prend et dépose les passagers dans le pays B, ne change pas la nature du scénario. L'ensemble de l'opération de transport routier est effectué sous couvert d'une feuille de route. Un autre moyen de transport (par exemple, un vol) n'a aucune incidence sur la situation de détachement puisque la directive (UE) 2020/1057 ne s'applique qu'aux opérations de transport routier.</p>
Transport régulier	
<p>Deux opérations bilatérales</p> <p>Un chauffeur employé par une société établie dans le pays A assure un service de transport de passagers sur une ligne régulière pays A-B-C, sans</p>	<p>L'ensemble du voyage (les deux opérations bilatérales) est hors du champ d'application des règles de détachement.</p>

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
<p>arrêts intermédiaires. Le conducteur prend des passagers dans le pays A, les dépose dans le pays B où il prend ensuite des passagers pour les amener dans le pays A.</p>	<p>Le principal document de transport permettant à l'inspecteur routier de vérifier un type d'opération de transport est l'autorisation, qui spécifie, entre autres, le type de service, l'itinéraire, les arrêts et l'horaire : L'article 6 du règlement (CE) n° 1073/2009 précise que les services réguliers sont soumis à autorisation et indique le type d'informations devant figurer dans cette autorisation.</p>
<p>Opérations bilatérales avec trois lieux de dépôt</p> <p>Un chauffeur employé par une société établie dans le pays A effectue un service de transport sur une ligne régulière entre le pays A et le pays B, avec des arrêts intermédiaires dans les pays C et D, destinés uniquement à la dépose des passagers.</p>	<p>Considérant 10 de la directive (UE) 2020/1057 : " Lorsqu'un conducteur effectue des transports bilatéraux depuis l'État membre où l'entreprise est établie (l'"État membre d'établissement") vers le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers ou vers l'État membre d'établissement, la nature du service est étroitement liée à l'État membre d'établissement. Il est possible qu'un conducteur effectue plusieurs transports bilatéraux au cours d'un même trajet".</p> <p>Étant donné que plusieurs opérations de transport bilatéral exemptées peuvent être effectuées au cours d'un même trajet, le conducteur n'était pas soumis aux règles de détachement pour l'ensemble du trajet.</p> <p>Le conducteur a déposé des passagers (qui ont embarqué dans le pays A) dans trois pays différents.</p>
<p>Opérations bilatérales avec trois lieux de ramassage</p> <p>Après avoir effectué les opérations décrites dans le cas précédent, le conducteur effectue un service de transport sur une ligne régulière du pays B au pays</p>	<p>Le conducteur a effectué trois opérations bilatérales au cours d'un voyage aller-retour vers le pays B (État membre d'établissement). Étant donné que plusieurs opérations bilatérales exonérées peuvent être effectuées au cours d'un même voyage, le conducteur n'a pas été soumis</p>

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
A, avec des arrêts intermédiaires dans les pays E et F destinés uniquement à la prise en charge des passagers. Le conducteur dépose tous les passagers dans le pays B.	aux règles de détachement pour l'ensemble du voyage.
TRANSPORT INTERNATIONAL NON BILATÉRAL	
Transport régulier	
<p>Opération bilatérale et multiples opérations de transport international non bilatérales</p> <p>Un chauffeur employé par une entreprise établie dans le pays A conduit une ligne régulière d'autocars avec des passagers vers le pays B. Sur la route vers le pays B, le chauffeur prend et dépose des passagers dans plus d'un pays (C, D, E).</p>	<p>Deux principes doivent être appliqués pour déterminer quand le conducteur entre dans le champ d'application des règles de détachement et quand il en est exclu :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. les opérations bilatérales internationales sont exemptées des règles de détachement ; 2. une activité supplémentaire / opération internationale non bilatérale liée à cette opération internationale bilatérale peut être exemptée**. <p>Par conséquent, dans ce cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les règles de détachement ne s'appliquent pas dès le début du bilatéral international ; - la première activité supplémentaire (prise en charge ou dépose de passagers dans le pays C) est également exonérée ; - les règles de détachement commencent à s'appliquer à partir de la prise en charge ou de la dépose du passager, qui marque le début de la deuxième activité complémentaire / activité internationale non bilatérale (parce que le

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
	<p>conducteur a déjà utilisé la possibilité d'une activité complémentaire exonérée) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - le conducteur reste détaché dans le pays où la deuxième activité complémentaire a commencé jusqu'à ce qu'il quitte le territoire de ce pays et commence à être détaché dans les pays voisins à partir du franchissement de leurs frontières ; - la situation de détachement s'arrête lorsque le conducteur dépose les derniers passagers (ce qui met fin à la dernière activité supplémentaire) et commence le voyage de retour vers le pays A. Sur le chemin du retour vers le pays A, si une activité supplémentaire est effectuée, cette activité supplémentaire +1 est exemptée des règles de détachement.
<p>Opération bilatérale avec un transport international non bilatéral (1+1)</p> <p>Un chauffeur employé par une société établie dans le pays A effectue un service de transport sur une ligne régulière du pays A au pays B au pays C, prenant des passagers dans le pays A, s'arrêtant une fois dans le pays B et déposant tous les passagers dans le pays C.</p>	<p>Le conducteur a effectué une opération de transport bilatérale (A à C) avec une activité supplémentaire dans le pays B. L'activité supplémentaire de prise en charge/dépose de passagers dans le pays B est une activité supplémentaire liée à l'opération bilatérale internationale exonérée (A à C) et n'est pas soumise aux règles de détachement. Le conducteur n'a pas été soumis aux règles de détachement pour l'ensemble du trajet.</p> <p>Note 1 : une seule activité supplémentaire exercée dans le cadre d'une opération bilatérale internationale peut être exemptée des règles de détachement (règle 1+1).</p> <p>Note 2 : Il n'est pas possible pour le conducteur d'effectuer deux activités supplémentaires exonérées au cours d'un transport bilatéral aller-retour vers l'État membre d'établissement, si</p>

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
	aucune activité supplémentaire n'a été effectuée au cours du transport bilatéral au départ de l'État membre d'établissement. Cette possibilité existe pour le transport de marchandises mais pas pour le transport de passagers (article 1(4) troisième alinéa de la directive 2020/1057).
CABOTAGE	
Opération bilatérale unique et cabotage Un conducteur effectue un transport bilatéral du pays A vers le pays B et, après avoir déposé des passagers dans le pays B, effectue des opérations de cabotage dans le pays B.	Les règles de détachement s'appliquent du début à la fin de l'opération de cabotage dans le pays B : du lieu de prise en charge des passagers jusqu'à leur dépose.
Une opération bilatérale avec un cabotage + transport international non bilatéral Le conducteur effectue une opération bilatérale du pays A au pays C, en passant par le pays B. Dans le pays B, le conducteur prend et dépose les passagers, puis se rend au pays C où tous les passagers sont déposés.	Les règles d'affichage s'appliquent : - cabotage : de la prise en charge des passagers dans le pays B à leur dépose dans le pays B ; - international non bilatéral : de la fin de l'opération de cabotage à la dépose des passagers dans le pays C.
TRANSIT	Les mêmes règles que pour le transport de marchandises s'appliquent : le transit est exclu du champ d'application des règles de détachement.
VOYAGES À VIDE	
Opération bilatérale suivie d'un retour dans le pays d'établissement	Les mêmes règles que pour le transport de marchandises s'appliquent : le voyage à vide vers

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
	le pays d'établissement est exclu du champ d'application des règles de détachement.
<p>Une opération bilatérale, suivie d'un voyage à vide, suivi d'une opération de transport international non bilatéral, et se terminant par une opération bilatérale (retour dans le pays d'établissement).</p>	<p>Les mêmes règles que pour le transport de marchandises s'appliquent : les trajets à vide entrent ou non dans le champ d'application selon que l'opération à laquelle ils sont rattachés entre ou non dans le champ d'application. Dans le cas présent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la première opération bilatérale : est hors champ d'application des règles de détachement (du départ du pays A d'établissement à la mise en place des passagers dans le pays B) ; - trajet à vide : les règles de comptabilisation s'appliquent lorsque le conducteur commence à se déplacer vers l'endroit où il prendra des passagers pour les emmener dans le pays C (parce que ce dernier est une opération internationale non bilatérale hors du champ d'application des règles de comptabilisation ; par la suite, le trajet à vide est effectué en raison de cette opération dans le champ d'application) ; - le conducteur est affecté dans le pays B jusqu'à ce qu'il quitte le pays au passage de la frontière et est affecté dans le pays C jusqu'à ce qu'il dépose les passagers ; - le conducteur n'est pas détaché à partir du moment où il prend en charge les passagers dans le pays C et les amène dans le pays A d'établissement. <p>Question : qu'en est-il de la période de temps qui s'écoule entre le moment où les passagers sont déposés dans le pays C et le moment où le</p>

OPÉRATIONS	Dans ou hors du champ d'application : explication
	conducteur commence à aller chercher des passagers pour les emmener dans le pays A ?

* L'article 12 du règlement (CE) n° 1073/2009 précise que le service occasionnel est effectué sous couvert d'une feuille de route qui doit être remplie avant chaque voyage. La feuille de route contient au moins les informations relatives au type de service, à l'itinéraire principal et au(x) transporteur(s) concerné(s).

** Le conducteur est exempté des règles de détachement lorsque, dans le cadre d'un transport bilatéral en cours, il effectue également une activité de transport international non bilatéral consistant à prendre en charge et/ou à déposer des passagers dans l'État membre ou le pays tiers traversé, à condition que le conducteur n'offre pas de services de transport de passagers entre deux endroits situés dans l'État membre traversé. Il en va de même pour le voyage de retour.

Cela est possible, par exemple, lorsque le conducteur effectue une opération bilatérale sans autobus/autocar complet et qu'il s'arrête pour prendre et/ou déposer des passagers supplémentaires en cours de route. Le conducteur peut effectuer une opération de transport international non bilatérale exemptée (c'est-à-dire une activité supplémentaire de prise en charge et/ou de dépose) au cours d'une opération bilatérale entre l'État membre d'établissement et l'État membre d'accueil. Lorsque deux opérations bilatérales consécutives sont effectuées au départ et à destination de l'État membre d'établissement, une opération supplémentaire de transport international non bilatéral exonérée peut être effectuée au cours de chacune des deux opérations. Il s'agit de la règle dite "1+1".

Annexe 3 : Déterminer le droit du travail applicable - le règlement Rome I

Selon la directive sur les travailleurs détachés, un travailleur détaché est "*un travailleur qui, pendant une période limitée, exécute son travail sur le territoire d'un État membre autre que l'État dans lequel il travaille normalement*"³⁷. Ainsi, une situation de détachement implique l'existence d'une relation de travail stable dans un État membre dans lequel le travailleur est censé retourner après la période de détachement.

Le lieu d'établissement de l'employeur n'implique pas nécessairement l'existence d'un lieu de travail dans ce même État membre. Le règlement Rome I définit le droit national du travail qui régit le contrat de travail, en tenant compte du lieu de travail habituel. Ces règles objectives ont été convenues en raison de la nécessité de protéger le travailleur en tant que partie faible d'une relation de travail.

Afin de déterminer la loi applicable à une relation de travail, *Rome I* introduit un système à plusieurs niveaux :

1. Le contrat de travail est régi par la loi choisie par les parties.

Une clause de choix de la loi applicable est la première étape pour déterminer la loi applicable. Le règlement précise que ce choix de loi ne peut exclure l'application de certaines dispositions de la loi nationale qui aurait été applicable à défaut de choix (c'est-à-dire la loi déterminée selon les points 2 et 3 suivants). Ces dispositions sont celles qui ne peuvent pas être supprimées par la négociation dans un contrat civil.

Ceci est conforme au principe selon lequel l'employé, en tant que partie la plus faible dans une relation de travail, devrait être protégé au cas où le contrat contiendrait une clause désavantageuse de choix de la loi applicable.

2. À défaut de choix exprès des parties, la loi applicable est celle du pays dans lequel ou à partir duquel le travailleur accomplit habituellement son travail.

La détermination du pays à partir duquel le travailleur accomplit habituellement ses tâches est particulièrement pertinente pour les conducteurs qui accomplissent régulièrement des tâches dans différents pays, mais qui commencent et terminent régulièrement leur voyage dans le même État membre. En cas de lieux de travail multiples, le lieu à partir duquel le travailleur exécute la majeure partie de ses obligations sera considéré comme le lieu de travail habituel.

3. Si aucun lieu de travail habituel ne peut être déterminé à la suite du point 2 ci-dessus, la loi applicable sera le lieu d'établissement par lequel le travailleur a été embauché.

³⁷ Art 2.1 Directive 96/71

Cette disposition est particulièrement pertinente pour les travailleurs qui se déplacent d'un État membre à l'autre, sans base régulière.

4. Afin d'éviter un système trop rigide, le juge peut décider d'appliquer une autre loi lorsqu'il ressort des circonstances de l'espèce que le contrat de travail présente des liens manifestement plus étroits avec un autre pays.

Pour déterminer la loi applicable, la Cour de justice de l'Union européenne (" *la CJUE* ") met l'accent sur la notion de lieu de travail habituel, à laquelle elle donne une interprétation large. D'autres critères, dont notamment le pays de recrutement du travailleur, doivent être considérés comme subsidiaires³⁸. En outre, la Cour a rappelé que le travailleur est la partie la plus faible à un contrat de travail et qu'il doit par conséquent être protégé par les règles de conflit de lois les plus favorables³⁹.

Pour déterminer le lieu de travail habituel, il convient de prendre en compte tous les facteurs qui caractérisent les activités du salarié, notamment : le lieu à partir duquel le salarié exécute ses tâches, reçoit des instructions et organise son travail, le lieu où se trouvent les outils de travail, les lieux où s'effectue principalement le transport, où sont déchargées les marchandises et le lieu où le salarié retourne après avoir accompli ses tâches⁴⁰.

Lorsqu'une évaluation quantitative est nécessaire pour déterminer à partir de quel pays le travailleur accomplit habituellement ses tâches (par opposition aux tâches occasionnelles ou ponctuelles), on pourrait également s'inspirer des pratiques actuelles en matière de contrôles de sécurité sociale, où l'on considère que le temps de travail est le critère le plus approprié pour déterminer si une partie substantielle de l'activité a lieu⁴¹.

Ce n'est que s'il n'est pas possible de déterminer un lieu de travail habituel, par exemple si le conducteur effectue un nombre égal de tâches dans plusieurs États membres, que le pays où le contrat de travail a été conclu devient un facteur pertinent. La CJUE insiste sur le fait que le lieu d'engagement n'est qu'un facteur subsidiaire, qui devient pertinent dans les cas où un lieu de travail habituel ne peut être identifié. Étant donné que la Cour interprète largement les éléments constitutifs d'un lieu de travail habituel⁴², le recours au lieu d'engagement ne devrait être que rarement nécessaire.

La clause de rattachement plus étroite décrite au point 4 ci-dessus doit être appliquée par un juge, en fonction des circonstances spécifiques de chaque cas. La CJUE a par exemple statué que le lieu de travail habituel peut être écarté en tenant compte d'autres éléments tels que le lieu où

³⁸ *Voogsgaard C-384/10*.

³⁹ *Koelzsch C-29/10* du 15.03.2011, paragraphe 46.

⁴⁰ *Koelzsch*, paragraphe 49 et *Voogsgaard C-384/10*.

⁴¹ Voir Commission administrative pour la coordination des systèmes de sécurité sociale (décembre 2013), *Guide pratique sur la législation applicable*, p.29 et 30.

⁴² *Koelzsch C29/10*.

l'employé paie l'impôt sur le revenu, le lieu où il est couvert par des régimes de sécurité sociale, de pension, de maladie et d'invalidité⁴³.

Le lieu habituel de travail ne change pas si le travailleur est employé temporairement dans un autre pays. En d'autres termes, la loi du lieu habituel du travailleur continue de régir le contrat de travail tout au long de sa mission temporaire dans un autre État membre. Rome I précise qu'une mission est temporaire si le travailleur est censé reprendre son travail dans le pays d'origine après avoir effectué les tâches à l'étranger⁴⁴. Ce point est reflété dans la *directive sur le détachement des travailleurs* : si les liens avec le lieu de travail habituel sont rompus, la mission temporaire doit en fait être considérée comme un changement du lieu de travail habituel. Le conducteur doit alors être employé en vertu de la législation de ce nouvel État membre. Par exemple, lors de son embauche, un conducteur effectuait habituellement ses tâches dans l'État membre A. Par la suite, le conducteur déménage dans l'État membre B afin d'effectuer de manière permanente une nouvelle série de tâches sur ce territoire ou à partir de celui-ci, et sans aucun ou peu de lien avec l'État membre A. Dans une telle situation, le lieu de travail habituel a changé de l'État membre A à l'État membre B.

1. Le lieu à partir duquel l'employé exécute ses tâches.
2. Lieu où le salarié reçoit des instructions concernant ses tâches et organise son travail.
3. L'endroit où se trouvent ses outils de travail.
4. Le lieu où le transport est principalement effectué.
5. Lieu de déchargement des marchandises.
6. Lieu où l'employé retourne après avoir accompli ses tâches.

Boîte 7 - Indices permettant de déterminer le lieu de travail habituel des conducteurs

⁴³ Para 41 Schlecker C-64/12.

⁴⁴ Considérant 36 du règlement 593/2008