



Questions et réponses concernant le détachement de conducteurs au titre de la directive (UE) 2020/1057 dans le cadre du transport de marchandises¹

AVERTISSEMENT: *Le présent guide a été réalisé par les services de la Commission et n'engage en rien la Commission européenne. La Cour de justice de l'Union européenne est seule compétente pour donner une interprétation du droit de l'Union faisant autorité.*

CRITÈRES GÉNÉRAUX déterminant si un conducteur est détaché ou pas au titre de la directive (UE) 2020/1057

La directive (UE) 2020/1057² (également dénommée la «directive») établit des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE³ et la directive 2014/67/UE⁴, toutes deux étant des actes législatifs concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services. Dans cette directive, une distinction est faite entre les opérations de transport auxquelles s'appliquent des règles en matière de détachement et celles auxquelles ces règles ne s'appliquent pas. Le critère général utilisé pour établir cette distinction est le degré de rattachement au territoire de l'État membre d'accueil⁵.

Plus précisément, il résulte de la directive (UE) 2020/1057 que les conducteurs effectuant des opérations de transport dans un État membre autre que celui dans lequel leur employeur est établi sont **détachés** lors de l'exécution des opérations suivantes:

¹ Le présent guide n'aborde que les questions et réponses relatives au détachement de conducteurs dans le cadre du transport de marchandises par route. Les questions et réponses relatives aux règles applicables au transport de personnes feront l'objet d'un autre guide.

² Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO L 249 du 31.7.2020, p. 49).

³ Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 18 du 21.1.1997, p. 1).

⁴ Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (JO L 159 du 28.5.2014, p. 11).

⁵ Considérant 9 de la directive (UE) 2020/1057: «Des règles sectorielles équilibrées sur le détachement devraient reposer sur l'existence d'un lien suffisant rattachant le conducteur et le service fourni au territoire d'un État membre d'accueil. Pour faciliter l'application de ces règles, il convient de faire la distinction entre les différents types d'opérations de transport en fonction du degré de rattachement au territoire de l'État membre d'accueil».

- 1) les opérations relevant du **trafic tiers**⁶, entendues comme étant des opérations de transport effectuées entre deux États membres ou entre un État membre et un pays tiers, aucun de ceux-ci n'étant le pays d'établissement⁷ de l'opérateur effectuant ces opérations;
- 2) les transports de **cabotage**, entendus comme étant des opérations de transport intérieur pour compte d'autrui effectuées temporairement sur le territoire d'un État membre par un opérateur établi dans un autre État membre⁸.

Le conducteur n'est **pas** considéré comme **détaché** lorsqu'il effectue:

- 1) des opérations de transport **international bilatérales**⁹, entendues comme étant des opérations de transport exécutées sur la base d'un contrat de transport depuis l'État membre dans lequel l'opérateur est établi (État membre d'établissement) vers un autre État membre ou vers un pays tiers, ou depuis un autre État membre ou un pays tiers vers l'État membre d'établissement;
- 2) **des activités supplémentaires limitées de chargement et/ou de déchargement**¹⁰ (c'est-à-dire des opérations relevant du trafic tiers, telles que décrites ci-dessus) exécutées dans le cadre d'opérations bilatérales dans les États membres ou les pays tiers traversés par le conducteur;
- 3) **un transit**¹¹ par le territoire d'un État membre sans y exécuter aucune activité de chargement ou de déchargement;
- 4) **un trajet initial ou final faisant partie d'une opération de transport combiné**¹² au sens de la directive 92/106/CEE¹³ du Conseil, dans le cas où le trajet routier constitue en lui-même une opération de transport international bilatérale.

OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES de l'opérateur avant, pendant et après le détachement

L'article 1^{er}, paragraphes 11 et 12, de la directive (UE) 2020/1057 précise les exigences administratives que les opérateurs doivent remplir afin de prouver qu'ils observent les règles relatives au détachement de conducteurs.

Avant le détachement, l'opérateur:

- soumet une déclaration de détachement aux autorités de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché;
- au plus tard au début du détachement;
- à l'aide de l'interface publique multilingue connectée au système d'information du marché intérieur (IMI).

⁶ Désignées dans les considérants 12 et 13 de la directive (UE) 2020/1057 comme étant des «opérations de transport international non bilatérales».

⁷ La notion d'État membre d'établissement est définie à l'article 2, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1071/2009.

⁸ Les transports de cabotage relatifs aux marchandises sont définis dans la directive, laquelle renvoie au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

⁹ Considérant 10 et article 1^{er}, paragraphes 3 et 4, de la directive (UE) 2020/1057.

¹⁰ Article 1^{er}, paragraphe 3, troisième alinéa, de la directive (UE) 2020/1057.

¹¹ Considérant 11 et article 1^{er}, paragraphe 5, de la directive (UE) 2020/1057.

¹² Considérant 12 et article 1^{er}, paragraphe 6, de la directive (UE) 2020/1057.

¹³ 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 (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

Contenu de la déclaration de détachement:

1. l'identité de l'opérateur, au moins sous la forme du numéro de la licence communautaire, s'il est disponible;
2. les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'État membre d'établissement chargée d'assurer la liaison avec les autorités compétentes de l'État membre d'accueil dans lequel les services sont fournis et de transmettre et de recevoir des documents ou avis;
3. l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;
4. la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;
5. les dates prévues pour le début et la fin du détachement;
6. la plaque minéralogique des véhicules à moteur;
7. le type de services de transport réalisé (par exemple transport de marchandises, transport de personnes, transport international ou transports de cabotage).

Durant le détachement, l'opérateur:

- veille à ce que le conducteur ait à sa disposition les documents suivants:
 - la déclaration de détachement, sur support papier ou en format électronique;
 - la preuve des opérations de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR);
 - les enregistrements du tachygraphe (en particulier les symboles pays des États membres où le conducteur a effectué des opérations de transport).

Après le détachement, l'opérateur:

- envoie les documents demandés via l'interface publique connectée à l'IMI au plus tard huit semaines après la date de réception de la demande de l'État membre d'accueil, à savoir:
 - les enregistrements du tachygraphe;
 - la lettre de voiture;
 - les documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement;
 - le contrat de travail;
 - les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur;
 - la preuve de paiement de la rémunération du conducteur.




Les autorités des États membres ne peuvent imposer aux opérateurs aucune exigence administrative supplémentaire au-delà de celles précisées dans la directive (UE) 2020/1057 afin de vérifier le respect des dispositions qu'elle prévoit.

SCÉNARIOS D'OPÉRATIONS DE TRANSPORT

Les sections ci-après visent à expliquer et à illustrer l'application des règles en matière de détachement dans différents scénarios d'opérations de transport.

- I. OPÉRATIONS BILATÉRALES
- II. TRAFIC TIERS
- III. CABOTAGE
- IV. TRANSIT
- V. PARCOURS À VIDE

Légende:

-  Début du transport et chargement
-  Déchargement et fin du transport
-  Chargement relatif à la première opération supplémentaire



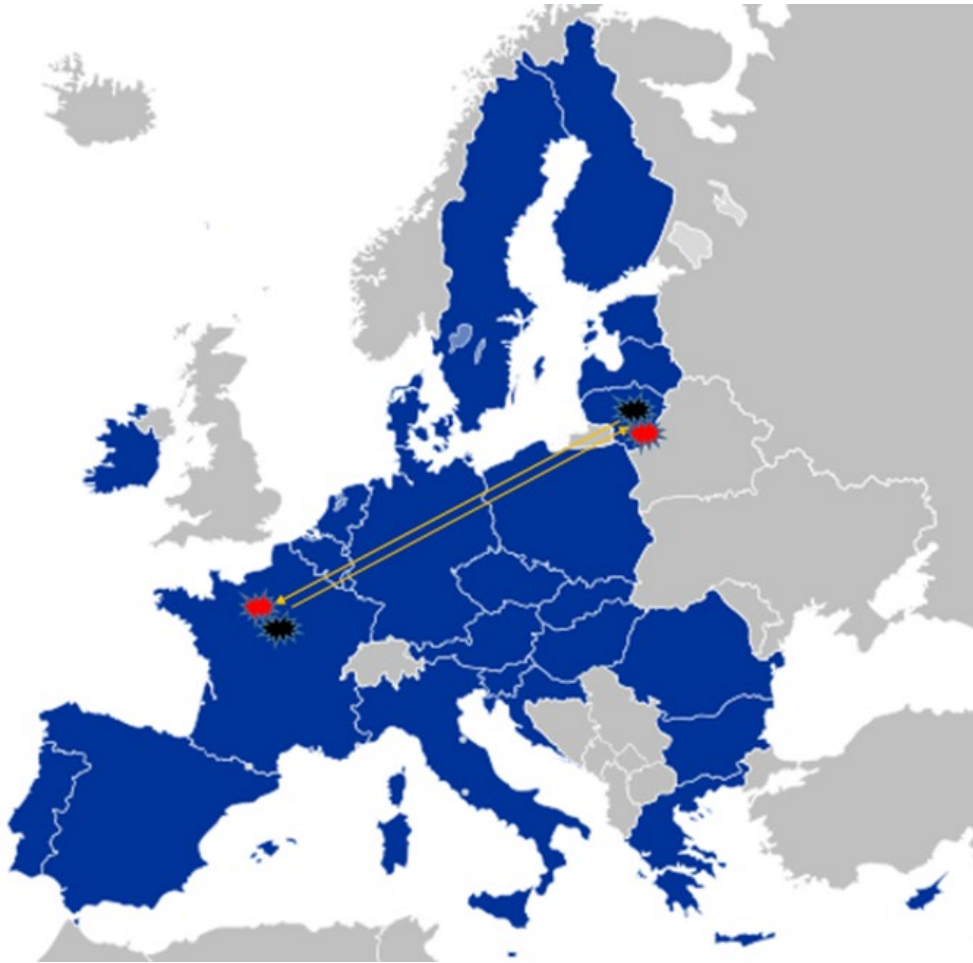
- ☀ Déchargement relatif à la première opération supplémentaire
- ☀ Chargement relatif à la deuxième opération supplémentaire
- ☀ Déchargement relatif à la deuxième opération supplémentaire
- Opération bilatérale
- Opération de transport supplémentaire exemptée
- Opération de transport non exemptée
- Transit/Parcours à vide

I. OPÉRATIONS BILATÉRALES

1. Quelles sont les opérations de transport international bilatérales exemptées des règles en matière de détachement?

Scénario 1: deux opérations bilatérales

Un conducteur employé par une entreprise établie en Lituanie (LT) transporte une cargaison complète de marchandises de Vilnius (LT) à Paris (FR). Le conducteur décharge l'ensemble de ces marchandises à Paris. Ensuite, pour le voyage de retour, le conducteur charge à Paris des marchandises qu'il livrera à Vilnius (LT).



Conclusion: le conducteur a effectué deux opérations de transport bilatérales; une depuis la Lituanie (État membre d'établissement) jusqu'en France (pays d'accueil) et une autre depuis la France jusqu'en Lituanie lors du voyage de retour. Dès lors, pendant toute la durée du voyage, le conducteur est exempté des règles en matière de détachement.

Scénario 2: opérations bilatérales avec trois lieux de déchargement

Un conducteur employé par une entreprise établie en Lituanie (LT) prend en charge une cargaison complète de marchandises à Vilnius (LT). Le conducteur se rend ensuite à Berlin (DE) pour y décharger un tiers des marchandises, puis à Anvers (BE) pour y décharger un autre tiers. Après cela, le conducteur poursuit sa route jusqu'à Lyon (FR) et y décharge le dernier tiers de marchandises.



Conclusion: le conducteur a effectué trois opérations bilatérales au cours d'un seul voyage. Le voyage démarre au moment du chargement complet, en Lituanie (État membre d'établissement), de marchandises qui sont ensuite déchargées dans trois pays différents (déchargement partiel des marchandises en Allemagne, en Belgique et en France). Étant donné que plusieurs opérations de transport bilatérales exemptées (c'est-à-dire chacune étant couverte par une lettre de voiture distincte) peuvent être effectuées au cours d'un seul voyage¹⁴, le conducteur est exempté des règles en matière de détachement pendant toute la durée du voyage.

¹⁴ Considérant 10 de la directive (UE) 2020/1057: «Lorsqu'un conducteur effectue des opérations de transport bilatérales depuis l'État membre où l'entreprise est établie (ci-après dénommé "État membre d'établissement") jusqu'au territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers, ou d'un État membre ou d'un pays tiers jusqu'à l'État membre d'établissement, la nature du service est étroitement liée à l'État membre d'établissement. Un conducteur peut effectuer plusieurs opérations de transport bilatérales au cours d'un seul voyage».

Scénario 3: opérations bilatérales avec trois lieux de chargement

Après avoir effectué les opérations décrites dans le scénario 2, lors du voyage de retour jusqu'en Lituanie, le conducteur employé par la société établie en Lituanie (LT) charge à Lyon (FR) un tiers de son véhicule avec des marchandises. Le conducteur se rend ensuite à Bruxelles (BE) où il charge de marchandises un autre tiers de son véhicule, puis à Varsovie (PL) où il charge de marchandises le dernier tiers du véhicule. Après cela, le conducteur poursuit sa route jusqu'à Vilnius (LT) pour y décharger l'ensemble des marchandises.



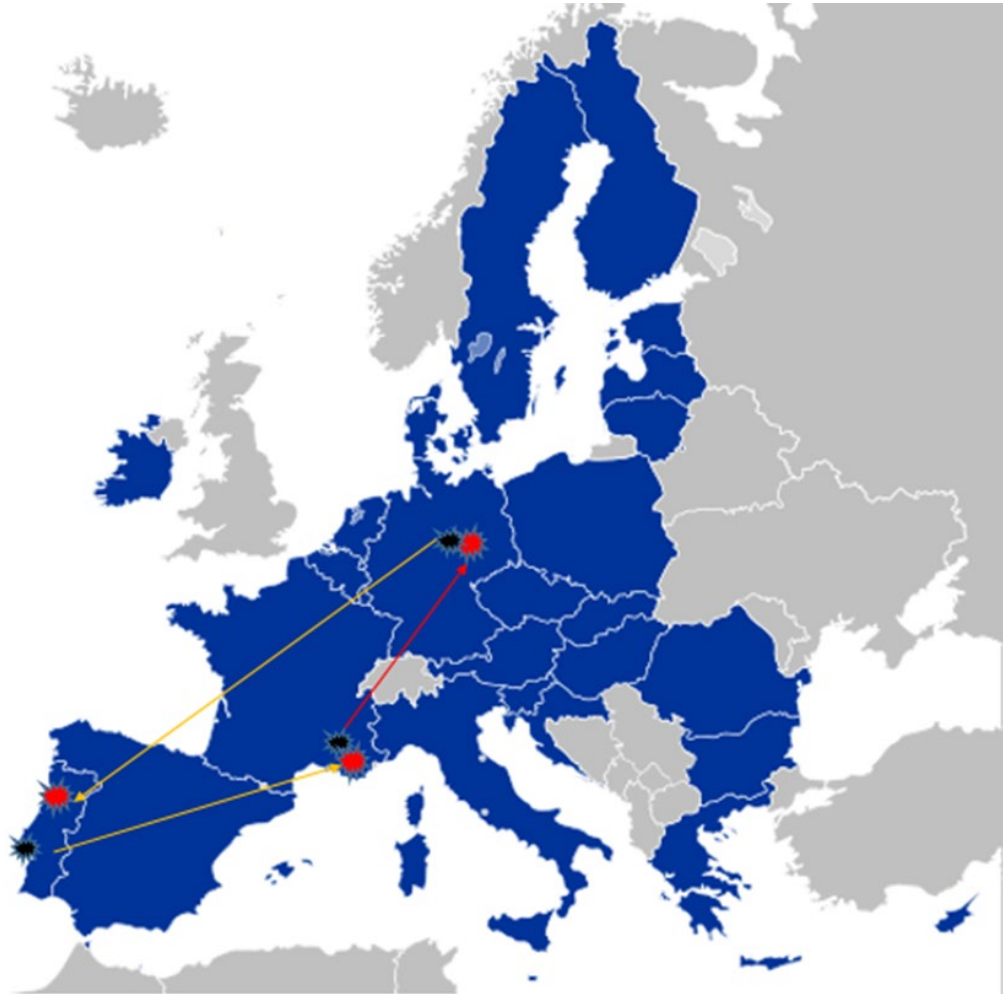
Conclusion: le conducteur a effectué trois opérations bilatérales au cours d'un seul voyage pour regagner l'État membre d'établissement. Étant donné que plusieurs opérations de transport bilatérales exemptées (c'est-à-dire chacune étant couverte par une lettre de voiture distincte) peuvent être effectuées au cours d'un seul voyage, le conducteur est exempté des règles en matière de détachement pendant toute la durée du voyage.

II. TRAFIC TIERS

2. Les conducteurs effectuant des opérations relevant du trafic tiers sont-ils soumis aux règles relatives au détachement de conducteurs?

Scénario 4: trafic tiers entre deux opérations bilatérales

Un conducteur employé par une entreprise établie au Portugal (PT) transporte une cargaison complète de marchandises de Lisbonne (PT) à Marseille (FR). Le conducteur décharge les marchandises à Marseille. À Marseille (FR), le conducteur prend ensuite en charge une cargaison complète de marchandises et les décharge à Berlin (DE). À Berlin, le conducteur prend en charge une cargaison complète de marchandises et les décharge à Porto (PT).



Conclusion: le conducteur a effectué deux opérations bilatérales distinctes et une opération relevant du trafic tiers. La première opération bilatérale commence au Portugal (État membre d'établissement) lors du chargement des marchandises et s'achève en France lors de leur déchargement. La deuxième opération bilatérale effectuée s'étend du chargement des marchandises en Allemagne à leur déchargement au Portugal (État membre d'établissement). Au cours des deux opérations bilatérales, le conducteur est exempté des règles en matière de détachement. L'opération de chargement des marchandises en France et de déchargement de celles-ci en Allemagne constitue une opération relevant du trafic tiers, sans lien avec les deux opérations bilatérales. Par conséquent, le conducteur est détaché en France une fois l'opération bilatérale achevée, au moment où il prend la route pour se rendre jusqu'au lieu où il chargera les marchandises à transporter dans le cadre du trafic tiers. Le détachement en France prend fin lorsque le conducteur quitte le territoire français. Ensuite, le conducteur est considéré

comme détaché en Allemagne, à partir de son entrée sur le territoire allemand jusqu'au déchargement des marchandises dans cet État membre.

Scénario 5: trafic tiers entre une opération bilatérale et un parcours à vide

Un conducteur employé par une entreprise établie au Portugal (PT) prend en charge une cargaison complète de marchandises à Lisbonne (PT) et se rend à Berlin (DE) où ces marchandises sont déchargées. À Berlin (DE), le conducteur prend en charge une cargaison complète de marchandises et les décharge à Madrid (ES). Ensuite, le conducteur effectue un parcours à vide lors du voyage de retour de Madrid (ES) jusqu'à son État membre d'établissement (PT).



Conclusion: le conducteur a effectué une opération de transport bilatérale depuis le Portugal jusqu'en Allemagne, une opération relevant du trafic tiers depuis l'Allemagne jusqu'en Espagne et un parcours à vide lors du voyage de retour depuis l'Espagne jusqu'au Portugal. Le conducteur est détaché en Allemagne une fois l'opération bilatérale achevée, au moment où il prend la route pour se rendre jusqu'au lieu où il chargera les marchandises à transporter depuis l'Allemagne jusqu'en Espagne dans le cadre de l'opération relevant du trafic tiers. Le détachement en Allemagne prend fin lorsque le conducteur quitte le territoire allemand. Le conducteur est alors considéré comme détaché en Espagne à partir de son entrée sur le territoire espagnol jusqu'au moment où les marchandises transportées depuis l'Allemagne dans le cadre du trafic tiers sont déchargées et où le conducteur termine cette opération. Le voyage de retour à vide à travers le territoire espagnol n'est pas considéré comme un détachement. Le conducteur n'est pas considéré comme détaché en France, pays par lequel il transite au cours du voyage bilatéral depuis le Portugal jusqu'en Allemagne et pendant l'opération relevant du trafic tiers effectuée entre l'Allemagne et l'Espagne.

3. Quelles sont les activités supplémentaires limitées de chargement et/ou de déchargement qui sont exemptées des règles en matière de détachement?

Le conducteur est exempté des règles en matière de détachement lorsque, dans le cadre de l'opération de transport bilatérale en cours, il procède en outre à **une activité** de chargement et/ou de déchargement **relevant du «trafic tiers»** dans l'État membre ou le pays tiers qu'il traverse, à condition de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même État membre.

Cette situation peut se produire, par exemple, lorsque le conducteur effectue une opération bilatérale avec une cargaison partielle et qu'il charge des marchandises supplémentaires en cours de route afin d'utiliser au maximum la capacité de chargement du véhicule. Le conducteur peut effectuer une opération exemptée relevant du trafic tiers (c'est-à-dire une activité supplémentaire de chargement et/ou de déchargement) au cours d'une opération bilatérale depuis l'État membre d'établissement jusqu'à l'État membre d'accueil. Lorsque deux opérations bilatérales consécutives sont effectuées en provenance et à destination de l'État membre d'établissement, au cours de chacune de ces opérations, une opération supplémentaire exemptée relevant du trafic tiers peut être exécutée. On parle de «**règle du 1+1**».

Scénario 6: deux opérations bilatérales et deux opérations relevant du trafic tiers (1+1)

Un conducteur employé par une entreprise établie en Lituanie (LT) prend en charge à Vilnius (LT) une demi-cargaison de marchandises à livrer à Barcelone (ES). Le conducteur s'arrête à Berlin (DE) et y charge la deuxième moitié du véhicule avec d'autres marchandises. Le conducteur se rend ensuite à Bruxelles (BE) et y décharge les marchandises chargées à Berlin (DE). Après cela, le conducteur poursuit sa route et décharge à Barcelone (ES) les marchandises chargées à Vilnius (LT). Pour l'opération bilatérale correspondant au voyage de retour, le conducteur prend en charge à Barcelone (ES) une cargaison complète de marchandises. Le conducteur s'arrête à Bruxelles pour y décharger la moitié de ces marchandises. Le conducteur poursuit ensuite sa route jusqu'à Vilnius (LT) pour y décharger la moitié de marchandises restante.



Conclusion: le conducteur a effectué deux opérations de transport bilatérales ainsi qu'une activité supplémentaire de chargement et de déchargement (trafic tiers) au cours de chacune des opérations bilatérales. La première opération bilatérale est effectuée entre la Lituanie et l'Espagne, avec une activité supplémentaire exemptée (à savoir le chargement des marchandises en Allemagne et leur déchargement en Belgique). La deuxième opération bilatérale (correspondant au voyage de retour) a lieu entre l'Espagne et la Lituanie, avec ici aussi une activité supplémentaire exemptée (à savoir le chargement des marchandises en Espagne et leur déchargement partiel en Belgique). Pendant toute la durée du voyage, le conducteur est exempté des règles en matière de détachement.

Il convient de souligner qu'une seule et même activité supplémentaire exemptée peut comporter:

- une activité de chargement;
- une activité de déchargement; ou
- une activité de chargement et de déchargement

comme précisé à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive (UE) 2020/1057.

4. Est-il possible pour le conducteur d'exécuter deux activités supplémentaires exemptées au cours d'une opération de transport bilatérale lors du retour vers l'État membre d'établissement si aucune activité supplémentaire n'a été menée au cours de l'opération bilatérale effectuée en provenance l'État membre d'établissement?

Oui. Lorsque le conducteur n'a pas utilisé la possibilité d'effectuer une activité supplémentaire exemptée de chargement et/ou de déchargement (trafic tiers) au cours de l'opération de transport bilatérale en provenance de l'État membre d'établissement et que cette opération est suivie d'une opération bilatérale en regagnant l'État membre d'établissement, deux activités supplémentaires exemptées de chargement et/ou de déchargement (trafic tiers) peuvent être effectuées au cours de l'opération bilatérale correspondant au voyage de retour. On parle de «**règle du 0+2**».

Scénario 7: une opération bilatérale plus deux opérations relevant du trafic tiers (0+2)

Un conducteur employé par une entreprise établie en Lituanie (LT) prend en charge à Vilnius (LT) une cargaison complète de marchandises et les livre à Madrid (ES).

Le conducteur prend ensuite en charge une cargaison complète de marchandises à Madrid (ES). Le conducteur s'arrête à Bruxelles (BE) pour y décharger 1/4 de ces marchandises. Le conducteur se rend ensuite à Berlin (DE) et y décharge 1/4 des marchandises. Le conducteur poursuit ensuite sa route jusqu'à Vilnius (LT) pour y décharger la dernière moitié des marchandises.



Conclusion: le conducteur a effectué deux opérations de transport bilatérales ainsi que deux activités supplémentaires de déchargement (trafic tiers) au cours de l'opération bilatérale correspondant au voyage de retour. La première opération bilatérale est

effectuée entre la Lituanie et l'Espagne, sans aucune activité supplémentaire entre ces deux pays. La deuxième opération bilatérale (correspondant au voyage de retour) a lieu entre l'Espagne et la Lituanie, avec deux activités supplémentaires exemptées (à savoir les opérations relevant du trafic tiers effectuées entre l'Espagne et la Belgique, et entre l'Espagne et l'Allemagne, consistant en deux activités de déchargement supplémentaires). Pendant toute la durée du voyage, le conducteur est exempté des règles en matière de détachement.

Scénario 8: une opération bilatérale plus deux opérations relevant du trafic tiers (0+2)

Un conducteur employé par une entreprise établie en Lituanie (LT) prend en charge à Vilnius (LT) une cargaison complète de marchandises et les livre à Barcelone (ES). À Barcelone (ES), le conducteur prend en charge une demi-cargaison de marchandises, puis il s'arrête à Lyon (FR) et y prend en charge une autre demi-cargaison de marchandises. Ensuite, le conducteur se rend à Bruxelles (BE) pour y décharger les marchandises chargées à Lyon (FR). Le conducteur poursuit alors sa route jusqu'à Berlin (DE) pour y prendre en charge une autre demi-cargaison de marchandises qu'il déchargera ensuite à Varsovie (PL). Enfin, le conducteur poursuit sa route jusqu'à Vilnius (LT) où il décharge les marchandises chargées à Barcelone (ES).



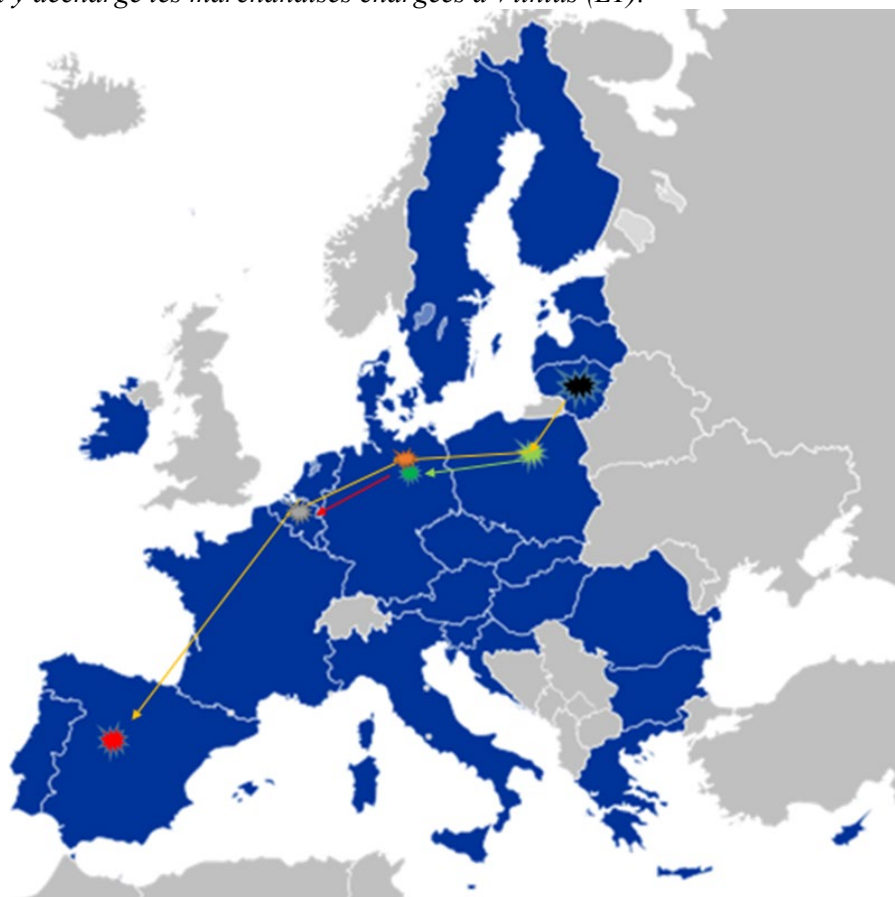
Conclusion: le conducteur a effectué deux opérations de transport bilatérales ainsi que deux activités supplémentaires au cours de l'opération bilatérale correspondant au voyage de retour, chacune consistant en une activité de chargement et de déchargement (trafic tiers). La première opération bilatérale est effectuée entre la Lituanie et l'Espagne, sans aucune activité supplémentaire. La deuxième opération bilatérale (correspondant au voyage de retour) a lieu entre l'Espagne et la Lituanie, avec deux activités supplémentaires exemptées (à savoir les opérations relevant du trafic tiers effectuées entre la France et la Belgique et entre l'Allemagne et la Pologne, toutes deux consistant en une activité de chargement et de déchargement supplémentaire). Pendant toute la durée du voyage, le conducteur est exempté des règles en matière de détachement.

5. Dans le cas où plusieurs activités supplémentaires sont effectuées au sein d'une même opération de transport bilatérale, quelles activités parmi celles-ci sont soumises aux règles de détachement et quelles activités en sont exemptées?

Lorsque plusieurs opérations relevant du trafic tiers sont effectuées dans le cadre d'une opération bilatérale en cours, la **première activité** (dans le cas de la règle du 1+1) ou **les deux premières activités** (dans le cas de la règle du 0+2) sont exemptées des règles en matière de détachement. Par conséquent, lorsque l'opérateur effectue une troisième activité supplémentaire (dans le scénario 1+1 ou dans le scénario 0+2) ou davantage, ces activités supplémentaires ne sont plus exemptées et sont donc soumises aux règles en matière de détachement.

Scénario 9: opération bilatérale avec une opération relevant du trafic tiers exemptée et une autre non exemptée

Un conducteur employé par une entreprise établie en Lituanie (LT) prend en charge à Vilnius (LT) une demi-cargaison de marchandises à livrer à Madrid (ES). Sur la route vers Madrid, le conducteur s'arrête à Varsovie (PL) pour y prendre en charge une autre demi-cargaison de marchandises à livrer à Berlin (DE). Après avoir déchargé à Berlin les marchandises chargées à Varsovie, le conducteur prend alors en charge à Berlin (DE) une autre demi-cargaison de marchandises et les décharge à Bruxelles (BE). Ensuite, le conducteur poursuit sa route jusqu'à Madrid (ES) et y décharge les marchandises chargées à Vilnius (LT).



Conclusion: le conducteur a effectué une opération de transport bilatérale (depuis la Lituanie jusqu'en Espagne) ainsi que deux activités supplémentaires de chargement et de déchargement (opérations relevant du trafic tiers) au cours de cette opération bilatérale. La première activité supplémentaire consistant à charger des marchandises en Pologne et à les décharger en Allemagne n'est pas soumise aux règles en matière de détachement tandis que la deuxième activité supplémentaire consistant à charger des marchandises en Allemagne et à les décharger en Belgique y est soumise. Cette situation est due au fait que le conducteur a déjà utilisé la possibilité d'effectuer une activité supplémentaire exemptée de chargement et de déchargement. Le détachement prend cours au moment du chargement des marchandises à Berlin (DE) et s'achève lorsque ces marchandises sont déchargées à Bruxelles (BE) car le conducteur reprend

alors l'opération bilatérale exemptée des règles en matière de détachement. Par conséquent, le détachement du conducteur en Allemagne prend cours à partir du moment où les marchandises sont chargées à Berlin et s'achève lorsqu'il quitte le territoire allemand. Ensuite, le conducteur est considéré comme détaché en Belgique à partir de son entrée sur le territoire belge jusqu'au déchargement des marchandises à Bruxelles. Après le déchargement des marchandises à Bruxelles, le conducteur reprend l'opération bilatérale, laquelle n'est pas soumise aux règles en matière de détachement.

III. CABOTAGE

Scénario 10: deux opérations bilatérales + cabotage

Un conducteur employé par une entreprise établie au Portugal (PT) prend en charge à Lisbonne (PT) une cargaison complète de marchandises et les livre à Hambourg (DE). Après avoir déchargé ces marchandises à Hambourg (DE), le conducteur prend en charge une autre cargaison complète de marchandises et les décharge à Munich (DE). Ensuite, à Munich (DE), le conducteur prend en charge une cargaison complète de marchandises à livrer à Lisbonne (PT).



Conclusion: le conducteur a effectué deux opérations bilatérales (une depuis le Portugal jusqu'en Allemagne et une autre en regagnant le Portugal depuis l'Allemagne) ainsi qu'une opération de cabotage en Allemagne. Le conducteur est considéré comme détaché en Allemagne. Le détachement prend cours au terme de l'opération bilatérale (déchargement des marchandises à Hambourg), lorsque le conducteur se met en route pour se rendre jusqu'au lieu où il chargera les marchandises pour le transport de cabotage en Allemagne. Le détachement se poursuit tout au long de l'exécution du cabotage et prend fin lorsque les marchandises sont déchargées et que le transport de cabotage est terminé. Le conducteur n'est pas considéré comme détaché en Allemagne pour la partie du voyage intervenant au terme du cabotage et lorsqu'il commence l'opération bilatérale correspondant au voyage de retour (c'est-à-dire lorsqu'il se rend jusqu'au lieu de chargement, y charge les marchandises pour l'opération bilatérale et les achemine à travers le territoire allemand).

IV. TRANSIT

6. Qu'est-ce que le «transit» et est-il exclu du champ d'application des règles en matière de détachement?

La notion de transit est caractérisée par le fait que le conducteur traverse le territoire d'un État membre sans y effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises. Le fait de considérer la présence du conducteur dans un État membre comme une activité de transit n'est dès lors pas affecté par les arrêts effectués par exemple pour des raisons d'hygiène, le ravitaillement en carburant, les temps de pause ou de repos¹⁵. Cela signifie que le transit est exclu du champ d'application des règles en matière de détachement.

Scénario 11: transit + opération bilatérale + trafic tiers + transit

Un conducteur employé par une entreprise établie au Portugal (PT) prend en charge à Lisbonne (PT) une cargaison complète de marchandises à livrer à Madrid (ES). À Madrid (ES), le conducteur prend en charge une cargaison complète de marchandises à livrer à Dortmund (DE). Une fois la livraison effectuée à Dortmund, le conducteur regagne Lisbonne (PT) avec le véhicule vide.



Conclusion: le conducteur a effectué une opération bilatérale depuis le Portugal jusqu'en Espagne, une opération relevant du trafic tiers depuis l'Espagne jusqu'en Allemagne et un parcours à vide pour regagner le Portugal depuis l'Allemagne. Le conducteur n'est pas considéré comme détaché en Espagne pour la partie du trajet effectuée dans le cadre de l'opération bilatérale. Le conducteur est détaché en Espagne au terme de l'opération bilatérale (déchargement des marchandises à Madrid), lorsqu'il se met en route pour rejoindre le lieu où il chargera les marchandises en vue de l'opération relevant du trafic tiers qu'il effectuera entre l'Espagne et l'Allemagne. Le détachement en Espagne prend fin lorsque le conducteur quitte le territoire espagnol. Ensuite, le conducteur est considéré comme détaché en Allemagne à partir de son entrée sur le territoire allemand jusqu'à la fin de l'opération relevant du trafic tiers effectuée en Allemagne. Le conducteur n'est pas considéré comme détaché en Allemagne pendant le parcours à vide effectué pour regagner le Portugal au terme du trafic tiers. Le conducteur n'est pas considéré comme détaché en France ni en Belgique car, dans le cadre du trafic tiers, il ne fait que transiter par le territoire de ces pays.

¹⁵ Considérant 11 de la directive (UE) 2020/1057.

V. PARCOURS À VIDE

7. *La notion de parcours à vide est-elle identique à celle de «transit»?*

Non. Le transit n'est jamais soumis aux règles en matière de détachement, tandis que les parcours à vide¹⁶ en sont exemptés s'ils sont effectués dans le cadre d'une opération bilatérale et y sont soumis lorsqu'ils sont effectués dans le cadre de transports de cabotage ou d'opérations de transport international non bilatérales soumises aux règles en matière de détachement (trafic tiers).

En principe, le détachement prend fin au moment du déchargement des marchandises transportées dans le cadre de l'opération soumise aux règles en matière de détachement (cabotage ou trafic tiers, par exemple). Le fait de considérer le parcours à vide qui s'ensuit comme relevant ou non des règles en matière de détachement dépend de l'application ou non de ces règles à l'opération successive étant à l'origine du parcours à vide. Dans ce contexte, il est important de souligner que le conducteur n'est pas considéré comme détaché si, après avoir déchargé les marchandises dans le cadre de l'opération soumise aux règles en matière de détachement, il effectue un parcours à vide pour regagner son État membre d'établissement.

¹⁶ L'article 2, point 2), du règlement (CE) n° 1072/2009 dispose ce qui suit: «transports internationaux»:

- a) les déplacements en charge d'un véhicule, dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;
- b) les déplacements en charge d'un véhicule au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;
- c) les déplacements en charge d'un véhicule entre pays tiers, traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres; ou
- d) les déplacements à vide en relation avec les transports visés aux points a), b) et c).

Scénario 12: opération bilatérale + parcours à vide

Un conducteur employé par une entreprise établie en Lituanie (LT) prend en charge à Vilnius (LT) une cargaison complète de marchandises et les décharge à Paris (FR). Lors du voyage de retour, le conducteur effectue un parcours à vide depuis la France (FR) jusqu'en Lituanie (LT).



Conclusion: le conducteur a effectué une opération de transport bilatérale depuis la Lituanie jusqu'en France, suivie d'un parcours à vide depuis la France jusqu'en Lituanie. Pendant toute la durée du voyage, le conducteur n'est pas considéré comme détaché: ni au cours de l'opération bilatérale vers la France, ni pendant le parcours à vide effectué pour regagner l'État membre d'établissement au terme de l'opération bilatérale en provenance de cet État membre.

Scénario 13: deux opérations bilatérales + un parcours à vide

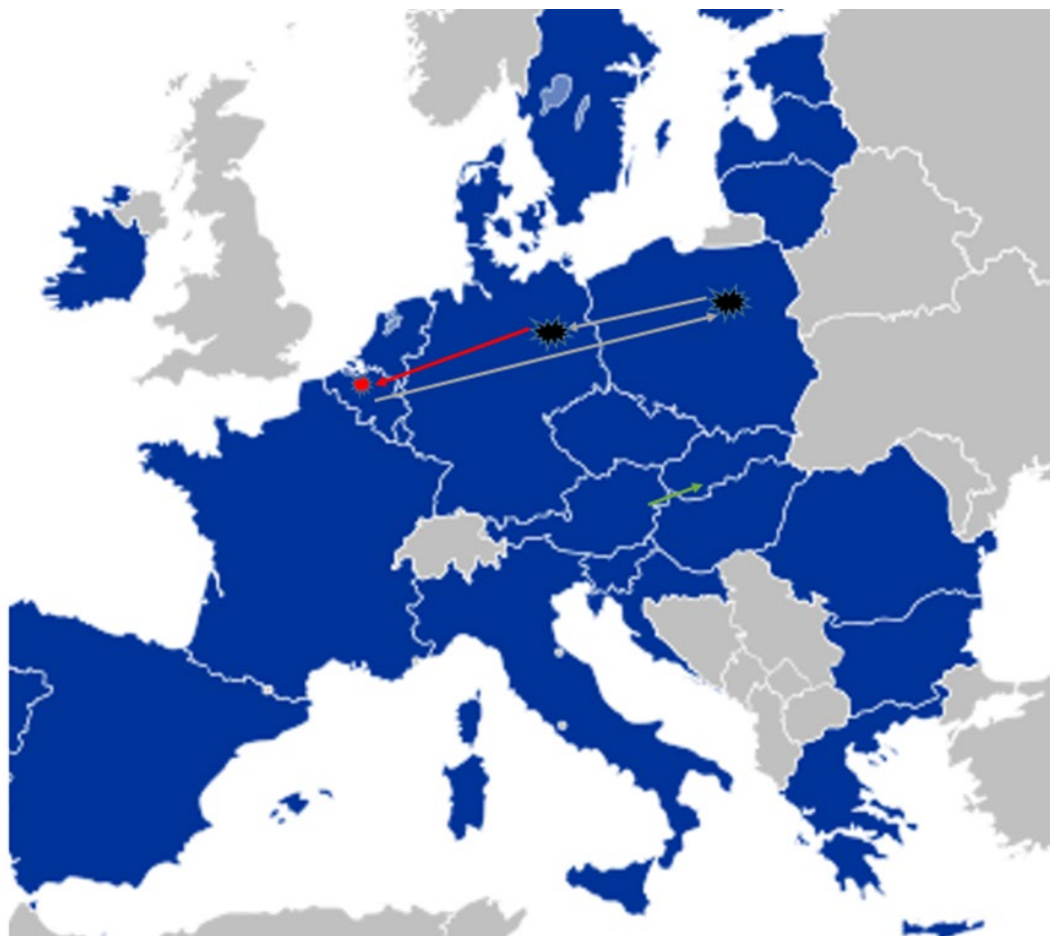
Un conducteur employé par une entreprise établie en Lituanie (LT) charge des marchandises à Vilnius (LT) et les décharge à Paris (FR). Le conducteur effectue un parcours à vide de Paris (FR) à Anvers (BE). Le conducteur charge ensuite des marchandises à Anvers (BE) et les décharge à Vilnius (LT).



Conclusion: le conducteur a effectué deux opérations de transport bilatérales et un parcours à vide entre ces deux opérations. La première opération bilatérale a lieu entre la Lituanie et la France, tandis que la deuxième est effectuée depuis la Belgique jusqu'en Lituanie. Le parcours à vide entre la France et la Belgique doit être considéré comme effectué dans le cadre de la deuxième opération de transport bilatérale qui démarre en Belgique, ce qui signifie que les règles en matière de détachement ne s'y appliquent pas. Dès lors, durant l'ensemble de ces opérations, le conducteur ne doit pas être considéré comme détaché.

Scénario 14: deux parcours à vide + une opération relevant du trafic tiers

Un conducteur dont l'entreprise est établie en Pologne (PL) effectue un parcours à vide depuis Varsovie (PL) jusqu'à Berlin (DE). À Berlin (DE), le conducteur prend en charge une cargaison complète de marchandises et les décharge à Bruxelles (BE). Ensuite, le conducteur effectue un parcours à vide depuis Bruxelles (BE) jusqu'à Varsovie (PL).



Conclusion: le conducteur a effectué deux parcours à vide distincts avec, entre ceux-ci, une opération relevant du trafic tiers. Le premier parcours à vide entre la Pologne et l'Allemagne est suivi d'une opération relevant du trafic tiers entre l'Allemagne et la Belgique, laquelle est suivie d'un parcours à vide pour regagner la Pologne depuis la Belgique. Le parcours à vide depuis la Pologne jusqu'en Allemagne est effectué dans le cadre du trafic tiers qui démarre en Allemagne. Par conséquent, le conducteur est considéré comme détaché en Allemagne à partir de son entrée sur le territoire allemand jusqu'à sa sortie de ce même territoire. Ce détachement englobe le parcours à vide effectué en Allemagne jusqu'au point de chargement, le chargement des marchandises en Allemagne et leur acheminement à travers le territoire allemand. Ensuite, le conducteur est considéré comme détaché en Belgique à partir de son entrée sur le territoire belge jusqu'au terme de l'opération relevant du trafic tiers en Belgique. Le conducteur n'est pas considéré comme détaché en Belgique lors du parcours à vide qu'il effectue pour regagner l'État membre d'établissement au terme de l'opération relevant du trafic tiers. Le conducteur n'est pas considéré comme détaché aux Pays-Bas lors de l'opération relevant du trafic tiers effectuée entre l'Allemagne et la Belgique car il ne fait que transiter par le territoire néerlandais, sans y effectuer de chargement ni de déchargement.

Scénario 15: deux opérations bilatérales + cabotage + deux parcours à vide

Un conducteur employé par une entreprise établie en Allemagne (DE) prend en charge une cargaison complète de marchandises à Berlin (DE), se rend à Paris (FR) et y décharge l'ensemble des marchandises. Le conducteur effectue ensuite un parcours à vide jusqu'à Lyon (FR) pour y charger des marchandises qu'il déchargera à Marseille (FR). Le conducteur effectue ensuite un parcours à vide de Marseille (FR) jusqu'à Nantes (FR). Lors du voyage de retour vers l'Allemagne (DE), le conducteur prend en charge à Nantes (FR) une cargaison complète de marchandises qu'il décharge à Berlin (DE).



Conclusion: le conducteur a effectué deux opérations de transport bilatérales (une depuis l'Allemagne jusqu'en France et une depuis la France jusqu'en Allemagne) ainsi qu'un transport de cabotage en France et deux parcours à vide, en France également. La première opération bilatérale en provenance de l'Allemagne prend fin lors du déchargement des marchandises à Paris (FR). Le conducteur est détaché en France au terme de cette opération bilatérale, lorsqu'il se met en route (parcours à vide) jusqu'au lieu où il chargera les marchandises à transporter dans le cadre du cabotage en France. Le détachement en France prend fin au terme du cabotage puisque le conducteur effectue ensuite un parcours à vide pour aller charger les marchandises qui doivent être livrées dans le cadre de l'opération bilatérale entre la France et l'Allemagne. Par conséquent, le premier parcours à vide entre Paris et Lyon est soumis aux règles en matière de détachement car ce trajet s'inscrit dans le cadre du transport de cabotage effectué entre Lyon et Marseille. Le deuxième parcours à vide effectué entre Marseille et Nantes n'est pas soumis aux règles en matière de détachement, car ce trajet intervient dans le cadre de l'opération bilatérale effectuée en regagnant Berlin (DE) depuis Nantes (FR), laquelle n'est pas soumise aux règles en matière de détachement.