



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 47/2022 du 9 mars 2022

Objet: Avant-projet de loi portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier (CO-A-2022-023)

Le Centre de Connaissances de l’Autorité de protection des données (ci-après « l’Autorité »),
Présent.e.s : Madame Marie-Hélène Descamps et Messieurs Yves-Alexandre de Montjoye et Bart Preneel;

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l’Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 (ci-après « LCA »);

Vu le règlement (UE) 2016/679 *du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l’égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* (ci-après « RGPD »);

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l’égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD »);

Vu la demande d’avis de Monsieur Pierre-Yves Dermagne, Vice-Premier ministre et ministre de l’Economie et du Travail reçue le 17 janvier 2022;

Emet, le 9 mars 2022, l’avis suivant :

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. En date du 17 janvier 2022, le Vice-Premier ministre et ministre de l'Economie et du Travail (ci-après « le demandeur ») a sollicité, en urgence, l'avis de l'Autorité en ce qui concerne un avant-projet de loi *portant diverses dispositions concernant le détachement de conducteurs dans le domaine du transport routier* (ci-après « le projet »).
2. Le projet a pour objet de transposer partiellement la 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* (ci-après « la directive 2020/1057 »).
3. L'objet de la directive 2020/1057, qui est entrée en vigueur le 1^{er} août 2020, est de garantir l'application correcte des directives 96/71/CE¹ (ci-après « la directive 96/71 ») et 2014/67/UE² (ci-après « la directive 2014/67 ») dans le secteur du transport routier international en tenant compte de la spécificité inhérente à ce secteur, à savoir un degré élevé de mobilité des conducteurs, et ce, en renforçant « *les contrôles et la coopération au niveau de l'Union afin d'endiguer la fraude en matière de détachement de conducteurs* »³. A cette fin, la directive 2020/1057 instaure des règles spécifiques relatives au détachement de conducteurs en ce qui concerne certains aspects des directives 96/71 et 2014/67 relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs. Il est ainsi recherché de maintenir « *un équilibre entre la liberté des entrepreneurs de fournir des services transfrontaliers, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs* »⁴.
4. La directive 2020/1057 se compose essentiellement de « trois parties ». La « première partie » précise le champ d'application *ratione materiae* et définit les activités de transport routier qui ne sont pas considérées comme étant un détachement au sens de la directive 96/71 (les règles spécifiques relatives au détachement de conducteurs devant être fondées sur l'existence d'un lien suffisant entre le conducteur, le service fourni et le territoire de l'Etat membre d'accueil). La « deuxième partie » établit les règles spécifiques : les exigences administratives et les mesures

¹ 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*.

² Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 *relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IMI»)*.

³ Voir le considérant 5 de la directive 2020/1057.

⁴ Voir l'Exposé des motifs du projet ainsi que le considérant 1 de la directive 2020/1057.

de contrôle qui peuvent être imposées aux prestataires étrangers de services dans le transport routier. La « troisième partie » instaure des sanctions spécifiques.

5. Le projet transpose notamment l'article 1^{er}, §§ 10 et 11 de la directive 2020/1057. Le paragraphe 10 de cette disposition prévoit que les entreprises de transport établies dans un Etat non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un Etat membre. Et le paragraphe 11 prévoit, par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2 de la directive 2014/67, de façon limitative les seules exigences administratives et les mesures de contrôle des conditions de travail et d'emploi que les Etats membres sont autorisés à mettre en œuvre en ce qui concerne le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier.
6. Dans ce cadre, le projet vise notamment à modifier plusieurs textes législatifs et réglementaires dont notamment la loi du 5 mars 2002 *concernant les conditions de travail, de rémunération et d'emploi en cas de détachement de travailleurs en Belgique et le respect de celles-ci* (ci-après « la loi du 5 mars 2002 »), qui transpose notamment dans l'ordre juridique belge les directives 96/71 et 2014/67 et la loi du 12 avril 1965 *concernant la protection de la rémunération des travailleurs* (ci-après « la loi du 12 avril 1965 »).
7. La transposition dans l'ordre juridique belge des exigences administratives et des mesures de contrôle énoncées dans la directive 2020/1057 implique la mise en place de traitements de données à caractère personnel des conducteurs détachés dans le secteur du transport routier et de leur employeur à plusieurs niveaux :
 - communication par l'employeur établi dans un pays autre que la Belgique⁵ (ci-après « l'employeur ») au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (ci-après « le SPF Emploi ») d'une déclaration de détachement, via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur (ci-après « le système IMI ») (article 12 du projet) ;
 - obligation pour les conducteurs de fournir certains documents lors d'un contrôle sur route (article 11 du projet) ;
 - obligation pour l'employeur de communiquer certains documents au SPF Emploi, via le système IMI, après le détachement (article 11 du projet) ;
 - communication des coordonnées d'un gestionnaire de transport au SPF Emploi (article 14 du projet), et

⁵ Au sens de la loi du 2 mars 2005, l'employeur est la personne physique ou morale qui occupe des travailleurs détachés et dont l'entreprise exerce réellement, dans un pays autre que la Belgique, des activités substantielles, c'est-à-dire des activités autres que celles relevant uniquement de la gestion interne ou administrative.

Au sens du nouvel article 15 *ter* de la loi du 12 avril 1965, qui sera inséré par l'article 19 du projet, est un employeur la personne dont l'entreprise exerce réellement dans un pays autre que la Belgique, des activités substantielles, et qui, au sens de la loi du 5 mars 2002, occupent sur le territoire belge un ou plusieurs conducteurs, dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

- accès des fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi aux données transmises via l'interface publique connectée au système IMI.
8. Le projet prévoit également une procédure de désignation par arrêté royal des fonctionnaires du SPF Emploi qui auront accès aux données concernées.
 9. La demande d'avis porte sur les articles 7, 10, 11, 12, 13, 14, 17 et 19.

II. EXAMEN DE LA DEMANDE

a. Urgence

10. L'Autorité demande qu'il soit veillé à ce que les textes soient, dans la mesure du possible, adoptés dans des délais qui permettent à l'Autorité de se prononcer dans les délais ordinaires afin que toute la qualité requise puisse être accordée à ses avis au vu des moyens qui sont alloués à l'Autorité pour l'exercice de ses missions.
11. L'Autorité n'est pas en mesure de réserver une suite favorable à la demande de traitement en urgence : elle constate que la transposition porte sur une directive qui est entrée en vigueur le 1^{er} août 2020.

b. Article 7

12. L'article 1^{er}, §2 de la directive 2020/1057 prévoit que les règles spécifiques qu'elle détermine s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un Etat membre prenant la mesure transnationale visée à l'article 1^{er}, §3, point a), de la directive 96/71, à savoir détacher un travailleur, pour leur compte et sous leur direction, sur le territoire d'un Etat membre, dans le cadre d'un contrat conclu entre l'entreprise d'envoi et le destinataire de la prestation de services opérant dans cet Etat membre, pour autant qu'il existe une relation de travail entre l'entreprise d'envoi et le travailleur pendant la période de détachement. L'article 1^{er}, §§3 à 6 de ladite directive prévoit des dérogations à ce champ d'application et exclut une série d'activités de transport routier du concept de détachement.
13. L'article 7 du projet vise à transposer l'article 1^{er}, §§3 à 6 de la directive 2020/1057. Il modifie en ce sens l'article 4 de la loi du 5 mars 2002, qui prévoit déjà l'exclusion du personnel navigant de la marine marchande et les employeurs de celui-ci de son champ d'application, en ajoutant les opérations de transport (comme par exemple, le transit) pour lesquelles le conducteur n'est pas

considéré comme détaché au sens de la directive 2020/1057 et est, par conséquent, exclu du champ d'application de la loi du 5 mars 2002.

14. L'Autorité constate que la transposition de l'article 1^{er}, §§ 3 à 6 de la directive 2020/1057 est fidèle à ce que prévoit ladite directive et n'a pas de remarque particulière à formuler sur ce point.

c. Article 10

15. L'article 10 du projet vise à **modifier l'article 7/1 de la loi du 5 mars 2002**, lequel détermine les données et documents qu'un employeur occupant un travailleur détaché en Belgique doit transmettre aux fonctionnaires désignés par le Roi, à leur demande, en vue de vérifier le respect des conditions de travail du travailleur détaché fixées par la directive 96/71.
16. En lieu et place d'une « *copie du contrat de travail du travailleur détaché ou de tout document équivalent au sens de la directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail* », devra être transmis à l'avenir, conformément à **l'article 7/1, 1^o** en projet, « *le ou les document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne* ».
17. Il ressort de l'Exposé des motifs que la volonté de l'auteur du projet est de mettre la législation belge en conformité avec la nouvelle directive 2019/1152, laquelle vise à abroger la directive 91/533⁶ avec effet au 1^{er} août 2022 et à établir des exigences minimales concernant l'information sur les éléments essentiels de la relation de travail et les conditions de travail applicables à tout travailleur. Dans ce cadre, l'article 5 de la directive 2019/1152 exige, entre autres, que le travailleur soit informé de certains éléments essentiels de la relation de travail énumérés à l'article 4 de ladite directive (identité des parties à la relation de travail, lieu de travail, description du travail, date du début de la relation de travail, etc.) sous la forme d'un ou de plusieurs documents.
18. Afin d'améliorer la lisibilité de l'article 10, 1^o du projet, il paraît recommandé d'adapter l'expression « *le ou les document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne* » de manière telle que les travailleurs détachés concernés et leurs employeurs puissent comprendre directement et aisément qu'il s'agit du contrat de travail

⁶ Directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail.

ou de document(s) au sens de l'article 5 de la directive 2019/1152 reprenant les éléments essentiels de la relation de travail.

19. **L'article 7/1, 2°** en projet prévoit l'insertion d'un nouveau paragraphe 6 à l'article 7/1 de la loi du 5 mars 2002 qui précise que l'article 7/1 n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.
20. Comme déjà mentionné, la directive 2020/1057 instaure les seules exigences administratives et mesures de contrôle que les Etats membres peuvent imposer en cas de détachement de conducteurs dans domaine du transport routier. Par conséquent, les dispositions de la loi du 5 mars 2002 qui imposent des exigences administratives et mesures de contrôle autres que celles prévues par la directive 2020/1057 ne seront pas applicables au détachement de conducteur. L'Autorité n'a pas de commentaires particuliers à formuler à cet égard.

d. Article 11

21. L'article 11 du projet entend **insérer un nouvel article 7/1/1 dans la loi du 5 mars 2002** afin de transposer les exigences administratives et mesures de contrôle visées à l'article 1^{er}, §§ 10⁷ et 11, point b) et c)⁸, de la directive 2020/1057. Ce nouvel article prévoit, en son paragraphe 1, notamment l'obligation pour le conducteur détaché de fournir certains documents lors de

⁷ « Les entreprises de transport établies dans un État non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre, y compris lorsqu'elles effectuent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union ou à des parties de celui-ci. »

⁸ « Par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/67/UE, les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes en ce qui concerne le détachement de conducteurs :

[...]

b) l'obligation pour l'opérateur de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, les documents suivants, et l'obligation pour le conducteur de les conserver et de les fournir lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route :

i) une copie de la déclaration de détachement soumise via l'IMI ;

ii) la preuve des opérations de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n°1072/2009 ;

iii) les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États membres où le conducteur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage, conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 ;

c) l'obligation pour l'opérateur de transmettre, via l'interface publique connectée à l'IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu, la copie des documents visés aux points b) ii) et iii) du présent paragraphe, ainsi que des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement, le contrat de travail ou tout document équivalent au sens de l'article 3 de la directive 91/533/CEE du Conseil (21), les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et la preuve de paiement.

L'opérateur envoie les documents via l'interface publique connectée à l'IMI au plus tard huit semaines après la date de la demande. Si l'opérateur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti, les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu peuvent demander, via l'IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'État membre d'établissement, conformément aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67/UE. Une fois que cette demande d'assistance mutuelle a été présentée, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur ont accès à la déclaration de détachement et à d'autres informations pertinentes soumises par l'opérateur via l'interface publique connectée à l'IMI.

[...]

contrôle sur route et en son paragraphe 2, l'obligation pour l'employeur de transmettre certains documents après le détachement, via le système IMI.

22. En son **paragraphe 1, alinéa 1**, l'article 7/1/1 en projet, impose, d'une part, à l'employeur, qui occupe en Belgique un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, l'obligation de veiller à ce que le conducteur dispose de certains documents, sur support papier ou sous forme électronique et, d'autre part, au conducteur de conserver et de fournir ces documents lorsqu'ils lui sont demandés lors d'un contrôle sur route par les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi. Il s'agit des documents suivants :

- une copie de la déclaration de détachement visée par l'article 7/1/2 en projet ;
- la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique ;
- les enregistrements du tachygraphe, et en particulier, les symboles pays des Etats où le travailleur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transport de cabotage⁹.

23. En ce qui concerne la déclaration de détachement, il est renvoyé aux observations figurant sous le point e. ci-dessous.

24. En ce qui concerne la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique, la directive 2020/1057 précise que celle-ci peut être une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009¹⁰. Il ressort de l'Exposé des motifs à cet égard que « *aussi longtemps que la Belgique n'a pas encore ratifié le protocole additionnel à la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique, cette preuve ne pourra pas être constituée par cette dernière mais pourra être constituée par les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009. A partir d'une telle ratification, cette preuve pourra également être constituée par la lettre de voiture électronique (e-CMR).* »

⁹ Sont visés les transports de cabotage :

- au sens du 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 (refonte)* (ci-après « le règlement 1072/2009 »), à savoir des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil, dans le respect dudit règlement,

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

- soit les transports nationaux de voyageurs par route pour compte d'autrui assurés à titre temporaire par un transporteur dans un État membre d'accueil,
- soit la prise en charge et la dépose de voyageurs dans un même État membre au cours d'un service régulier inter-national, dans le respect des dispositions du présent règlement, pour autant que ladite prise en charge et dépose ne constitue pas l'objet principal de ce service.

¹⁰ 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 (refonte).

25. L'article 8, paragraphe 3 du règlement 1072/2009 prévoit que les preuves visées comprennent les éléments suivants pour chaque transport :

- a) le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur;
- b) le nom, l'adresse et la signature du transporteur;
- c) le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées;
- d) le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison;
- e) la dénomination courante de la nature des marchandises et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros;
- f) la masse brute des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière;
- g) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

26. Par souci de sécurité juridique et afin d'améliorer la prévisibilité et la lisibilité de l'article 7/1/1, §1^{er}, alinéa 1, en projet, celui-ci devrait préciser que la preuve des opérations de transport peut être effectué au moyen d'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou des preuves visées à l'article 8, §3, du règlement 1072/2009, à l'instar de ce que prévoit la directive 2020/1057.

27. En ce qui concerne les enregistrements du tachygraphe, la directive 2020/1057 requiert que ceux-ci soient effectués conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation de relevés en vertu des règlements 561/2006¹¹ et 165/2004¹². L'Autorité attire l'attention du demandeur sur le fait que conformément à l'article 7, §1, du règlement 165/2014, les données à caractère personnel traitées au moyen des tachygraphes visés par ledit règlement le sont aux seules fins de contrôler le respect de ce règlement et, en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier des directives 96/71, 2014/67 et 2020/1057. Les données enregistrées par les tachygraphes (analogiques, numériques et intelligents) sont mentionnées aux articles 4, §§ 3¹³ et 4¹⁴ et 8¹⁵ du règlement.

¹¹ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

¹² Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

¹³ « Les tachygraphes numériques enregistrent les données suivantes:

- a) la distance parcourue et la vitesse du véhicule;
- b) la mesure du temps;
- c) les emplacements visés à l'article 8, paragraphe 1;
- d) l'identité du conducteur;
- e) l'activité du conducteur;
- f) les données relatives au contrôle, à l'étalonnage et à la réparation du tachygraphe, y compris l'identité de l'atelier;
- g) les événements et les défaillances. »

¹⁴ « Les tachygraphes analogiques enregistrent au moins les données visées au paragraphe 3, points a), b) et e). »

¹⁵ « 1. Pour faciliter la vérification du respect de la législation applicable, la position du véhicule est enregistrée automatiquement aux points suivants, ou au point le plus proche des lieux où le signal satellite est disponible:

28. A nouveau, par souci de sécurité juridique et afin d'améliorer la prévisibilité et la lisibilité de l'article 7/1/1, §1^{er}, alinéa 1, en projet, celui-ci devrait préciser que les enregistrements du tachygraphe sont effectués conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements 561/2006 et 165/2014, à l'instar de ce que prévoit la directive 2020/1057.
29. En son **alinéa 2**, l'article 7/1/1, §1^{er}, en projet, prévoit que les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi « *ont accès aux données communiquées par l'employeur via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur "IMI" au sens du règlement (UE) n° 1024/2012* ».
30. L'insertion de cet alinéa 2 pose question au regard du RGPD mais aussi de la directive 2020/1057.
31. En effet, en premier lieu, le libellé de cette disposition manque de clarté dans la mesure où il ne permet pas aux personnes concernées de savoir quelles données ont été communiquées par l'employeur via l'interface publique connectée au système IMI et donc à quelles données les fonctionnaires du SPF Emploi ont accès ni dans quelles circonstances les fonctionnaires précités peuvent y avoir accès, de sorte qu'il ne répond pas à l'exigence de prévisibilité requise.
32. En second lieu, une telle disposition ne paraît pas conforme à la directive 2020/1057 dans la mesure où elle laisse supposer qu'il revient à l'employeur de communiquer (dans quelles circonstances ?) aux fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi (toutes ?) les données visées à l'article 7/1/1, §1, alinéa 1, via le système IMI, et ce à des fins de contrôle sur route. En effet, conformément à l'article 1^{er}, §11, a) et b), i), de la directive 2020/1057, les seules données auxquelles le SPF Emploi peut avoir accès via le système l'IMI lors d'un contrôle sur route sont les données figurant sur la déclaration de détachement qui a été soumise préalablement au détachement par l'employeur via le système IMI. De plus, conformément à l'article 1^{er}, § 11, c) de la directive 2020/1057, la preuve des opérations de transport et les enregistrements de tachygraphes ne doivent être communiqués via le système IMI, qu'après la période de détachement et à la demande expresse des autorités (obligation qui est transposée à l'article 7/1/1, §2, en projet, voir ci-dessous). Dans ces conditions, l'alinéa 2 ne paraît pas conforme à la directive 2020/1057 et devrait dès lors être supprimé.
33. **L'alinéa 3** de cette disposition désigne le SPF Emploi comme responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données. Une telle disposition participant à la prévisibilité

— le lieu où commence la période de travail journalière;
 — chaque fois que le véhicule franchit la frontière d'un État membre;
 — chaque fois que le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement;
 — toutes les trois heures de temps de conduite accumulé ; et
 — le lieu où finit la période de travail journalière. »

de la loi et à l'effectivité des droits des personnes concernées consacrés par le RGPD, l'Autorité n'a pas d'observations particulières à formuler à cet égard.

34. **L'alinéa 4** prévoit qu'afin de s'assurer qu'un conducteur doit être considéré comme effectuant une opération de transport exclue de la notion de détachement, il peut uniquement lui être demandé de fournir, sur support papier ou en format électronique, lors d'un contrôle sur route, la preuve des opérations de transport ayant lieu en Belgique et les enregistrements du tachygraphe. L'article 7/1/1, §1^{er}, alinéa 4 met ainsi en œuvre fidèlement les principes prévus par l'article 1^{er}, §11, alinéa 2, de la directive 2020/1057.

35. **L'article 7/1/1, §2, alinéa 1**, du projet prévoit qu'après la période de détachement, l'employeur est tenu, à la demande des fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi et au plus tard huit semaines après la date de cette demande, de leur fournir certains documents. Il s'agit :

- de la copie de la preuve des opérations de transport en Belgique
- de la copie des enregistrements du tachygraphe
- du ou des document(s) au sens de l'article 5 de la directive 2019/1152
- des relevés d'heures relatifs au travail du conducteur détaché
- de la preuve de paiement des salaires du conducteur détaché.

L'alinéa 2 de l'article 7/1/1, §2 précise que tant la demande de documents que la communication de ceux-ci doivent être effectuée via l'interface publique connectée du système IMI, que les fonctionnaires du SPF Emploi précités ont accès aux données communiquées via cette interface publique connectée et que le SPF Emploi est le responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données.

36. L'alinéa 1 appelle les observations suivantes. La première est relative au fait que la directive 2020/1057 précise que la demande des autorités nationales compétentes de l'Etat membre dans lequel le détachement a eu lieu doit être « expresse », ce que ne prévoit pas le projet actuellement. La seconde a trait aux documents au sens de l'article 5 de la directive 2019/115 et il est renvoyé à cet égard au point 18 ci-dessus.

37. En ce qui concerne l'accès des fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi aux données transmises via le système IMI prévu à l'alinéa 2, l'Autorité attire l'attention du demandeur sur l'article 9, §4 du règlement 1024/2012. Cette disposition stipule que l'accès des utilisateurs du système IMI aux données à caractère personnel traitées dans l'IMI est limité selon le principe du « besoin d'en connaître » et restreint au(x) domaine(s) du marché intérieur pour le(s)quel(s) des droits d'accès leur ont été accordés¹⁶.

¹⁶ Conformément à l'article 3 du règlement n° 1024/2012, le système IMI est utilisé pour l'échange d'informations, y compris de données à caractère personnel, entre les autorités compétentes ainsi que pour le traitement de ces informations en vue de

38. L'article 7/1/1, §2, **alinéa 3** prévoit que lorsque l'employeur établi dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni, ne fournit pas dans le délai prévu, les documents précités ou lorsque les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système IMI, les fonctionnaires peuvent demander, via le système IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'Etat dans lequel ledit employeur est établi, conformément, selon le cas, aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67 ou à l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, d'autre part (ci-après « l'accord de commerce et de coopération »).
39. Cet alinéa 3 appelle les observations suivantes.
40. L'application de cet alinéa aux employeurs du Royaume-Uni qui occupent des conducteurs détachés sur le territoire belge résulte de l'article 6, §1, alinéa 1, c), de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'accord de commerce et de coopération, en vertu duquel, lesdits employeurs sont tenus, de transmettre à partir du 2 février 2022, via l'interface publique connectée au système IMI, la copie de la preuve des opérations de transport en Belgique, des enregistrements du tachygraphe, des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement, du contrat de travail ou de tout document équivalent, des relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et de la preuve de paiement. L'Exposé des motifs ne dit rien à cet égard. Afin de permettre aux employeurs britanniques de comprendre la raison pour laquelle l'alinéa 3 leur est applicable, il est recommandé d'insérer une explication à cet égard dans l'Exposé des motifs.
41. De plus, la directive prévoit le mécanisme de l'assistance des autorités de l'Etat membre d'établissement dans une seule hypothèse, à savoir lorsque l'employeur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti. L'Exposé des motifs se réfère également à cette seule hypothèse en ces termes « *lorsque, pour une raison ou une autre, les documents ne sont pas fournis dans le délai imparti* ». Or, l'article 7/1/1, §2, alinéa 3, en projet, prévoit l'application de ce mécanisme non seulement lorsque l'employeur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti mais aussi lorsque les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents au motif que l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système IMI. Par conséquent, outre qu'il s'agit d'une hypothèse non prévue

réaliser notamment la coopération administrative requise conformément aux actes qui sont énumérés en annexe. Parmi ces actes figurent notamment la directive 96/71, la directive 2020/1057 ou encore la directive 2011/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2011 *relative à l'application des droits des patients en matière de soins de santé transfrontaliers*. Il est dès lors important de limiter, en l'occurrence, l'accès des fonctionnaires précités au domaine régi par la directive 2020/1057.

par la directive qui établit les seules exigences administratives et mesures de contrôle qui peuvent être imposées par les Etats membres dans le cadre du détachement de conducteurs, l'Autorité se demande dans quelle mesure cette deuxième hypothèse est conciliable avec l'obligation de l'employeur de transmettre les documents demandés via le système IMI, en vertu de l'article 1^{er}, §11, c), de la directive 2020/1057 et de l'article 6, §1, alinéa 1, a), de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'accord de commerce et de coopération. Cet alinéa sera donc revu à la lumière de ces observations.

42. L'article 7/1/1, §2, **alinéa 4** prévoit que par dérogation à l'alinéa 2, lorsque l'employeur est établi dans un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents par les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi que la transmission à ceux-ci desdits documents par l'employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel.
43. En précisant la manière dont les documents concernés doivent être demandés et transmis également pour les employeurs établis dans un Etat tiers (qui n'est pas le Royaume-Uni), l'alinéa 4 entend répondre aux exigences imposées par l'article 1^{er}, §10, de la directive 2020/1050 qui prévoit que les entreprises établies dans des pays tiers ne peuvent bénéficier d'un traitement plus favorable que celles établies dans un Etat membre. L'Autorité en prend acte.

e. Article 12

44. L'article 12 du projet vise à **insérer un nouvel article 7/1/2 dans la loi du 5 mars 2002** afin de transposer l'article 1^{er}, §§10, 11, alinéa 1, a)¹⁷ et 12¹⁸ de la directive 2020/1057:

¹⁷ « Par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/67/UE, les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes en ce qui concerne le détachement de conducteurs:

a) l'obligation pour l'opérateur établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration de détachement aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement, au moyen d'un formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012. Ladite déclaration de détachement comporte les informations suivantes:

i) l'identité de l'opérateur, au moins sous la forme du numéro de la licence communautaire, s'il est disponible;

ii) 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;

iii) l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;

iv) la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;

v) les dates prévues pour le début et la fin du détachement;

vi) la plaque minéralogique des véhicules à moteur;

vii) s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de personnes, d'un transport international ou de transports de cabotage. »

¹⁸ « Aux fins du contrôle, l'opérateur tient à jour les déclarations de détachement visées au paragraphe 11, point a), dans l'interface publique connectée à l'IMI. »

- en instaurant une obligation de déclaration préalable de détachement de conducteurs sur le territoire belge par l'employeur aux fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ;
- en distinguant les conditions de transmission de la déclaration de détachement selon que l'employeur est, d'une part, établi dans un Etat membre ou au Royaume-Uni ou, d'autre part, dans un Etat tiers, et
- en instaurant une obligation à charge de l'employeur de tenir à jour les déclarations de détachement dans le système IMI.

45. Le **paragraphe 1 de l'article 7/1/2, en projet**, concerne l'employeur qui est établi dans un Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni et prévoit en son **alinéa 1** que cette déclaration de détachement doit être transmise aux fonctionnaires précités au moyen du formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système IMI. **L'alinéa 2** précise les données que contient la déclaration de détachement lorsque l'employeur est établi dans un autre Etat membre en renvoyant aux informations énoncées à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a), de la directive 2020/1057. De même, **l'alinéa 3** précise les données que contient ladite déclaration lorsque l'employeur est établi au Royaume-Uni en renvoyant aux informations énoncées à l'article 6, §1, alinéa 1, a) de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'Accord de commerce et de coopération.
46. Il ressort de l'Exposé des motifs que l'application d'une telle disposition aux employeurs établis au Royaume-Uni résulte des dispositions de l'accord de commerce et de coopération en vertu duquel un tel employeur doit effectuer une déclaration de détachement via l'interface publique connectée au système IMI, en cas de détachement d'un conducteur effectué dans l'Union européenne, dans le domaine du transport routier. L'Autorité en prend acte.
47. Le projet transpose fidèlement l'article 1^{er}, §§ 10 et 11, alinéa 1, a) de la directive 2020/1057 et exécute l'accord de commerce et de coopération. Le renvoi clair aux informations énoncées à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a), de la directive 2020/1057 et à l'article 6, §1, alinéa 1, a) de la Section 2 de la Partie A de l'Annexe 31 de l'Accord de commerce et de coopération permet aux personnes concernées de savoir précisément quelles données à caractère personnel figureront sur la déclaration de détachement et de répondre de manière suffisante au principe de prévisibilité.
48. **L'alinéa 4** de l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, qui transpose l'article 1^{er}, §12, de la directive 2020/1057, prévoit que l'employeur tient à jour la déclaration de détachement dans l'interface publique connectée au système IMI. La directive précise que la mise à jour de la déclaration de détachement du conducteur est effectuée « *aux fins du contrôle* ». L'Autorité constate à cet égard que si cette finalité n'est pas indiquée à l'article 7/1/2, §1, alinéa 4, il ressort clairement du nouvel

article 7/1/3, qui sera inséré dans la loi du 5 mars 2002 par l'article 13 du projet (voir le point f. ci-dessous), que la mise à jour de la déclaration de détachement dans le système IMI poursuit des finalités de contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi.

49. **L'alinéa 5** de l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, dispose que les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ont accès aux données communiquées via le système IMI. L'Autorité n'a pas d'observations particulières à formuler sur ce point hormis celle qu'elle a déjà formulée ci-dessus relative à la limitation de cet accès selon le principe du « besoin d'en connaître ».
50. **L'alinéa 6** de l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, désigne le SPF Emploi comme responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par l'accès précité. Une telle disposition participant à la prévisibilité de la loi et à l'effectivité des droits des personnes concernées consacrés par le RGPD, l'Autorité n'a pas d'observations particulières à formuler à cet égard.
51. L'Autorité constate que l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, ne contient pas de disposition transposant l'article 1^{er}, §13, de la directive 2020/1057, qui prévoit que « *les informations contenues dans les déclarations de détachement sont sauvegardées dans le répertoire de l'IMI aux fins des contrôles pendant une période de 24 mois.* » Le projet sera donc adapté sur ce point.
52. **Le paragraphe 2 de l'article 7/1/2, en projet**, concerne l'employeur qui est établi dans un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni et prévoit en son **alinéa 1** que la déclaration de détachement doit être soumise aux fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi par le biais du formulaire électronique accessible à partir du site internet du SPF Emploi. **L'alinéa 2** énonce les informations que doit comporter ladite déclaration, à savoir :
- la dénomination de l'employeur et l'adresse physique de son siège statutaire
 - le numéro d'enregistrement national de l'employeur dans l'Etat où celui-ci est établi, si ce numéro est prévu par la législation de cet Etat
 - les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, visés à l'article 7/2 de la présente loi : nom et prénom, adresses physique et électronique, numéro de téléphone
 - les noms et prénom, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur
 - la date de début du contrat de travail du conducteur et le droit applicable à ce contrat
 - les dates prévues pour le début et la fin du détachement
 - la plaque minéralogique des véhicules à moteur
 - s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de voyageurs, d'un transport international ou de transport de cabotage.

53. Cet alinéa 2 n'appelle pas de remarques particulières. Hormis l'adresse physique du siège statutaire de l'employeur, les données y énoncées sont identiques à celles mentionnées à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a) de la directive 2020/1057, de sorte que le projet ne prévoit pas de traitement plus favorable pour les employeurs établis dans des Etats tiers, conformément à ce qu'exige l'article 1^{er}, §10, de la directive 2020/1057. L'adresse physique du siège statutaire est une donnée pertinente et nécessaire au regard des finalités de contrôle visées.
54. **L'alinéa 3** instaure une obligation à charge de l'employeur établi dans un Etat tiers (autre que le Royaume-Uni) de tenir la déclaration de détachement à jour, à l'instar de ce que prévoit l'article 7/1/2, §1, alinéa 4, pour les employeurs établis dans un autre Etat membre ou au Royaume-Uni. Ce faisant, cet alinéa est également conforme à l'interdiction d'appliquer un traitement plus favorable pour les employeurs établis dans des Etats tiers.
55. **L'alinéa 4** du paragraphe 2 de l'article 7/1/2, en projet, prévoit que les informations contenues dans la déclaration de détachement sont sauvegardées par le SPF Emploi, aux fins du contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la loi en projet, pendant une période de trente-six mois.
56. Il ressort de l'Exposé des motifs que « *Cette durée de conservation de trente-six mois tient compte du fait qu'en raison de l'absence de coopération administrative effectuée par le biais du système d'information Marché intérieur (IMI) avec les pays-tiers autres que le Royaume-Uni, la durée des procédures de recherche et de constatation des infractions par les services de l'Inspection du travail belge peut s'avérer plus longue lorsque l'employeur concerné est établi dans un pays-tiers autre que le Royaume-Uni par rapport à un employeur établi dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni.* » L'Autorité en prend acte.

f. Article 13

57. L'article 13 du projet vise à **insérer un nouvel article 7/1/3 dans la loi du 5 mars 2002**. Cette disposition est libellée comme suit :
- « *Aux fins de contrôle du respect des conditions de travail, de rémunération et d'emploi applicables conformément à la présente loi, lorsqu'un employeur occupe un conducteur dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier, peuvent uniquement être mis en œuvre les exigences administratives et les procédures et instruments de contrôles visés par :*
- *les articles 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, §2 de la présente loi ;*
 - *l'article 15ter de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.* »

58. Comme indiqué ci-dessus, l'article 7/1/1, en projet, transpose en son paragraphe 1^{er} l'obligation, visée à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, b) de la directive 2020/1057, incombant à l'employeur de veiller à ce que le conducteur détaché dispose de certains documents et incombant au conducteur de fournir lesdits documents lors de contrôle sur route. Le paragraphe 2 dudit article transpose l'obligation de l'employeur, visée à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c) de la directive 2020/1057, de transmettre, via le système IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes, certains documents. L'article 7/1/2, en projet, transpose en droit belge les exigences relatives à la déclaration de détachement, conformément à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a) de la directive 2020/1057.
59. L'article 7/2, §2, en projet, transpose les exigences relatives à la désignation d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'Etat membre d'établissement, prévues à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, a), ii), de la directive 2020/1057 (voir ci-dessous le point g.).
60. Le nouvel article 15^{ter} qui sera inséré dans la loi du 12 avril 1965 par l'article 19 du projet (voir ci-dessous le point i.) transpose l'obligation de l'employeur, visée à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057, de soumettre, via le système IMI, après le détachement, les documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement.
61. Dans ces conditions, l'article 7/1/3, en projet, de la loi du 5 mars 2002, reprend l'énumération limitative des exigences administratives et des mesures de contrôle qui, conformément à l'article 1^{er}, §§ 10 et 11, de la directive 2020/1057, sont les seules à pouvoir être imposées aux employeurs établis dans un autre Etat membre ou dans un pays tiers, qui détachent des conducteurs de transport routier en Belgique, tout en mentionnant clairement les finalités poursuivies par les traitements de données des conducteurs détachés et de leurs employeurs et en renvoyant aux procédures et instrument de contrôle (contrôle sur route ou au moyen du système IMI) pour chaque opération de traitement de données.

g. Article 14

62. L'article 14 du projet entend **remplacer l'actuel article 7/2** de la loi du 5 mars 2002. **Le paragraphe 1^{er}** de cette nouvelle disposition reprend l'actuel article 7/2 qui impose à l'employeur, préalablement à l'occupation de travailleurs détachés en Belgique, de désigner une personne de liaison et, selon les modalités déterminées par le Roi, de communiquer cette désignation aux fonctionnaires désignés par le Roi, tout en ajoutant la précision selon laquelle cette obligation n'est pas applicable à l'employeur qui occupe un conducteur en Belgique dans le cadre d'activités dans le domaine du transport routier.

63. **L'article 7/2, §2**, en projet, stipule que préalablement à l'occupation de conducteurs détachés en Belgique, l'employeur est tenu de désigner un gestionnaire de transport ou toute autre personne de contact dans l'Etat d'établissement de l'employeur, qui est chargé, pour le compte de l'employeur, d'assurer la liaison avec les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi et de transmettre et de recevoir des documents ou avis. L'employeur doit communiquer, par le biais de la déclaration de détachement visée au futur article 7/1/2 de la loi du 5 mars 2002, les coordonnées de ce gestionnaire de transport ou de cette autre personne de contact.
64. La directive 2020/1057 n'impose pas en tant que telle l'obligation pour l'employeur de désigner un gestionnaire de transport ou une autre personne de contact chargé, pour son compte, d'assurer la liaison avec les autorités nationales compétentes de l'Etat membre d'accueil dans lequel les services de transport sont fournis. Elle se limite à imposer à l'employeur l'obligation de soumettre dans la déclaration de détachement les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'Etat membre d'établissement chargée d'assurer la liaison avec les autorités compétentes de l'Etat membre d'accueil et de transmettre et de recevoir des documents ou avis.
65. Ainsi que cela ressort de l'Exposé des motifs, l'article 7/2, en projet vise à insérer cette exigence administrative établie à l'article 1^{er}, §10 et 11, alinéa 1, a), ii) de la directive 2020/1057 relative au gestionnaire de transport ou à une autre personne de contact, tout en prenant le soin de distinguer la situation du conducteur détaché (pour lequel les coordonnées d'un gestionnaire de transport doivent être transmises) de celle du travailleur détaché (pour lequel une personne de liaison doit être désignée conformément à la directive 2014/67). L'Autorité en prend acte.
66. Il ressort encore de l'Exposé des motifs que le contenu des coordonnées en cause sera déterminé, en ce qui concerne la déclaration de détachement à effectuer par l'employeur établi dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni, par la Commission européenne, dans le formulaire électronique disponible à cet effet sur l'interface publique connectée au système IMI. En revanche, en ce qui concerne les employeurs établis dans un pays qui n'est pas membre de l'union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, les données relatives aux coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact, sont précisées à l'article 7/1/2, §2, deuxième alinéa, en projet de la loi du 5 mars 2002. L'Autorité en prend acte.

h. Article 17

67. L'article 17 du projet prévoit le **remplacement de l'actuel article 9/1 de la loi du 5 mars 2002** qui concerne la surveillance du respect de ladite loi, afin de tenir compte de l'insertion, par le projet, de nouveaux articles dans cette loi. L'article 9/1, en projet, prévoit que les infractions

aux articles 7/1, 7/1/1, 7/1/2 et 7/2, §1^{er} de la loi et à leurs arrêtés d'exécution sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément au Code pénal social.

68. Cette disposition entend porter exécution de l'article 5, §2, de la directive 2020/1057 qui prévoit que « *les Etats membres déterminent le régime de sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1^{er} et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions* » et que « *ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires* ».

69. L'Autorité en prend acte.

i. Article 19

70. L'article 19 du projet vise à **insérer un nouvel article 15 *ter* dans la loi du 12 avril 1965**, qui entend transposer l'obligation de l'employeur, visée à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057, de transmettre, via le système IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes de l'Etat membre dans lequel le détachement a eu lieu, la copie des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement¹⁹.

71. Après avoir défini, en son **paragraphe 1^{er}**, certaines notions nécessaires à l'application du futur article 15 *ter* de la loi du 12 avril 1965, cet article 15 *ter* dispense, **en son paragraphe 2**, les employeurs établis dans un pays autre que la Belgique, qui occupe des conducteurs détachés en Belgique, de l'obligation prévue à l'article 15 de la loi du 12 avril 1965 de remettre au travailleur un décompte de sa rémunération lors de chaque règlement définitif.

72. **Le paragraphe 3, alinéa 1** de cet article prévoit que lesdits employeurs sont tenus de fournir, après la période de détachement, à la demande des fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi, et ce au plus tard huit semaines après la date de pareille demande, une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l'employeur et qui sont équivalents au décompte visé à l'article 15. Il précise que tant la demande que la transmission de documents doivent être effectués via l'interface publique connectée au système IMI et que les fonctionnaires précités ont accès aux données communiquées. Il indique encore que le SPF Emploi est le responsable du traitement pour ce qui concerne son propre traitement de données engendré par cet accès.

¹⁹ Cette disposition requiert de communiquer également la preuve de paiement. Il est renvoyé à cet égard aux observations relatives à l'article 13 du projet au point f. ci-dessus.

73. Il ressort de l'Exposé des motifs que les régimes prévus à l'article 15 *bis* de la loi du 12 avril 1965 et des articles 6 *quater* à 6 *septies* de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatifs à la tenue des documents sociaux²⁰, qui sont applicables aux travailleurs détachés en Belgique, ne peuvent pas être considérés comme correspondant aux exigences administratives et mesures de contrôle limitativement énumérées à l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057, de sorte que l'insertion d'un régime spécifique exclusivement applicable au détachement de conducteurs en Belgique s'avère nécessaire. Ce régime spécifique consiste, d'une part, en la dispense pour l'employeur d'établir le décompte de rémunération au sens de l'article 15 de la loi du 12 avril 1965 et, d'autre part, en l'obligation pour cet employeur de fournir une copie des documents relatifs à la rémunération prévus par la législation du pays où est établi l'employeur.
74. L'Autorité relève que l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057 requiert que la transmission de la copie des documents ayant trait à la rémunération du conducteur détaché soit effectuée à la demande « expresse » des autorités nationales compétentes, ce que l'article 15 *ter*, §3, en projet, de la loi du 12 avril 1965 ne prévoit actuellement pas. Le projet devra donc être adapté sur ce point. Pour le reste, l'Autorité n'a pas de remarques particulières, hormis celles mentionnées ci-dessus en ce qui concerne l'accès aux données selon le principe du « besoin d'en connaître ».
75. Le **paragraphe 3, alinéa 2**, de l'article 15 *ter* en projet, prévoit que lorsque l'employeur établi dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou au Royaume-Uni ne fournit pas, dans le délai prévu, les documents précités ou lorsque les fonctionnaires du SPF Emploi désignés par le Roi ne peuvent pas demander lesdits documents car l'employeur n'a pas créé de compte dans l'interface publique connectée au système IMI, lesdits fonctionnaires peuvent demander, via le système IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'Etat dans lequel ledit employeur est établi, conformément, selon le cas, aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67 ou à l'accord de commerce et de coopération.
76. Cet alinéa transpose l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057 en ce qui concerne la demande d'assistance mutuelle lorsque l'employeur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti et reprend la disposition analogue figurant dans l'accord de commerce et de coopération pour ce qui concerne l'employeur établi au Royaume-Uni.
77. A l'instar des observations formulées ci-dessus au point 41, l'Autorité constate à nouveau, d'une part, qu'en prévoyant le mécanisme de l'assistance mutuelle également dans l'hypothèse où les fonctionnaires précités ne peuvent pas demander les documents concernés car l'employeur n'a

²⁰ Ces dispositions prévoient une dispense pour l'employeur établi dans un pays autre que la Belgique qui occupe un travailleur détaché en Belgique d'établir et de tenir un décompte de la rémunération et le compte individuel dans certaines conditions.

pas créé de compte dans le système IMI, l'article 15 *ter* en projet prévoit une hypothèse supplémentaire dans laquelle ce mécanisme peut être appliqué. Et d'autre part, l'Autorité se demande dans quelle mesure est-ce que cette hypothèse est conciliable avec l'obligation imposée à l'employeur par l'article 1^{er}, §11, alinéa 1, c), de la directive 2020/1057, de transmettre les documents ayant trait à la rémunération du conducteur via l'interface publique connectée à l'IMI. L'Exposé des motifs se réfère à la seule hypothèse selon laquelle les documents ne sont pas fournis dans le délai imparti. Cette disposition sera donc adaptée à la lumière de ces observations.

78. Le **paragraphe 3, alinéa 3**, de l'article 15 *ter*, en projet, de la loi du 12 avril 1965 prévoit, par dérogation à l'alinéa 1^{er}, que lorsque l'employeur est établi dans un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne et qui n'est pas le Royaume-Uni, tant la demande de documents par les fonctionnaires du SPR Emploi désignés par le Roi que la transmission de ceux-ci par l'employeur sont effectués par courrier postal ou par courriel. Cet alinéa porte exécution du principe établi à l'article 1^{er}, §10, de la directive 2020/1057 selon lequel les entreprises établies dans un Etat non membre ne peuvent pas obtenir de traitement plus favorable. L'Autorité en prend acte.

PAR CES MOTIFS,

l'Autorité

estime que les changements suivants s'imposent dans le projet :

- Adapter l'expression figurant à l'article 7/1, 1^o, en projet, de la loi du 5 mars 2002 « *le ou les document(s) au sens de l'article 5 de la directive (UE) 2019/1152 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles dans l'Union européenne* » de manière telle que les personnes concernées puissent comprendre directement et aisément de quels documents il s'agit (point 18) ;
- préciser à l'article 7/1/1, §1^{er}, alinéa 1, en projet, de la loi du 5 mars 2002, que la preuve des opérations de transport peut être effectuée au moyen d'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou des preuves visées à l'article 8, §3, du règlement 1072/2009 (point 26) et que les enregistrements du tachygraphe sont effectués conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements 561/2006 et 165/2014 (point 28) ;
- supprimer l'article 7/1/1, §1^{er}, alinéa 2, en projet de la loi du 5 mars 2002 (point 32) ;
- adapter l'article 7/1/1, §2, alinéa 1, en projet, de la loi du 5 mars 2002, conformément aux observations formulées au point 36 ;
- insérer une explication dans l'Exposé des motifs du projet en ce qui concerne l'application de l'article 7/1/1, §2, alinéa 3, en projet, de la loi du 5 mars 2002, aux employeurs établis au Royaume-Uni (point 40) ;

- adapter l'article 7/1/1, §2, alinéa 3, en projet, de la loi du 5 mars 2002, conformément aux observations formulées au point 41 ;
- insérer à l'article 7/1/2, §1^{er}, en projet, de la loi du 2 mars 2002, une disposition transposant l'article 1^{er}, §13, de la directive 2020/1057 (point 51) ;
- adapter l'article 15 *ter*, §3, alinéa 1, en projet, de la loi du 12 avril 1965, conformément aux observations formulées au point 74 ;
- adapter l'article 15 *ter*, §3, alinéa 2, en projet de la loi du 12 avril 1965, conformément aux observations formulées au point 77.

Pour le Centre de Connaissances,

(sé) Rita Van Nuffelen – Responsable a.i. du Centre de Connaissances