

Bruxelles, le 4 décembre 2018
(OR. en, fr)

Dossiers interinstitutionnels:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

15084/18

ADD 1

TRANS 603

SOC 754

EMPL 559

MI 922

COMPET 838

CODEC 2194

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine: Secrétariat général du Conseil

Destinataire: délégations

N° doc. préc.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

N° doc. Cion: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Objet: Premier train de mesures sur la mobilité:

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1071/2009 et le règlement (CE) n° 1072/2009 en vue de les adapter aux évolutions du secteur

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier

– Déclarations

Les délégations trouveront en annexe les déclarations faites par certaines délégations en ce qui concerne l'orientation générale du Conseil sur les propositions visées en objet.

Pologne, Bulgarie, Lituanie, Malte et Hongrie

La Pologne, la Bulgarie, la Lituanie, Malte et la Hongrie déplorent que les tentatives de segmentation du marché et de protection du marché intérieur de certains États membres aient occulté l'objectif initial du premier train de mesures sur la mobilité, qui est de simplifier et de clarifier les règles applicables au secteur des transports et d'améliorer les conditions sociales et de travail des conducteurs.

L'orientation générale sur le premier train de mesures sur la mobilité ne tient pas compte des spécificités régionales des États membres situés aux frontières extérieures de l'UE. Le train de mesures proposé ne prend pas non plus en considération les problèmes spécifiques des États insulaires. En outre, ce train de mesures crée non seulement des conditions de concurrence inégales pour les opérateurs au sein de l'UE, mais menace également la compétitivité internationale du secteur de transport de marchandises par route de l'UE.

Au lieu de prévoir des dispositions équilibrées et un véritable compromis contribuant au bon fonctionnement du marché unique, l'orientation générale proposée impose des mesures restrictives, disproportionnées et protectionnistes qui sont contraires aux principes de base du traité et aux libertés fondamentales de l'UE, comme par exemple la disposition prescrivant un lieu de retour particulier pour les conducteurs.

La Pologne, la Bulgarie, la Lituanie, Malte et la Hongrie s'opposent fermement à ce qui suit:

- Le modèle opérant une distinction entre les types de transport, qui prévoit l'application du régime de détachement pour les conducteurs effectuant du trafic tiers et des transports de cabotage. La proposition entraînera la fragmentation du marché de l'UE, en opérant une discrimination contre certains États membres et conducteurs de ces pays. Elle empêchera le bon fonctionnement du marché intérieur du transport routier, fera peser une charge administrative disproportionnée sur les opérateurs, notamment les petites et moyennes entreprises et, de plus, accentuera la concurrence déloyale entre les opérateurs de l'UE et les opérateurs de pays tiers, au détriments des premiers. Enfin et surtout, elle renforcera aussi les obstacles aux échanges commerciaux de l'UE.
- Interdiction totale de passer le temps de repos hebdomadaire normal dans la cabine. Il s'agit d'une solution restrictive qui ne tient pas compte du manque d'aires de repos adéquates offrant des hébergements appropriés en Europe. Dans ce contexte, les conditions de travail des conducteurs ne s'amélioreront pas, car les conducteurs ne bénéficieront pas d'infrastructures inexistantes, dont la construction prendra du temps.

- Imposition de restrictions supplémentaires sur le cabotage sous la forme d'une période de carence d'un certain nombre de jours. Il s'agit d'une autre mesure restrictive, disproportionnée et protectionniste, qui constitue un obstacle administratif arbitraire à l'accès au marché.

Dès lors, au lieu de stimuler la compétitivité et la prospérité du secteur des transports de l'UE, la mise en œuvre du premier train de mesures sur la mobilité, dans sa forme actuelle, entraînera la faillite de transporteurs de petite et moyenne taille, l'augmentation des taux de chômage dans l'UE, une forte hausse du prix de nombreux biens et services qui aura une incidence négative sur les consommateurs, et un ralentissement de la croissance économique. Les conséquences seront beaucoup plus lourdes dans les États membres qui sont situés à la périphérie de l'UE et où les transports constituent un secteur important de l'économie.

Dès lors, compte tenu du manque évident d'équité et d'équilibre que présente l'orientation générale sur le train de mesures sur la mobilité que propose le Conseil, la Pologne, la Bulgarie, la Lituanie, Malte et la Hongrie votent contre ce texte.

Belgique

La Belgique confirme le vote négatif de la Belgique sur le Mobility Package I lors du Conseil Transport du 03/12/2018.

La Belgique ne peut pas soutenir le nouveau régime de cabotage proposé dans le cadre du Règlement 1072/2009, dont les 5 jours de période de carence introduits menacent la pérennité de l'activité économique de son secteur.

Suède

Déclaration de la Suède concernant la proposition de directive modifiant la directive 2006/22/CE et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (IMI) (Bruxelles, le 28 novembre 2018, doc. 14802/18 ADD 4)

La Suède peut soutenir l'orientation générale sur cette proposition, mais souhaiterait que son observation ci-après, portant sur l'article 2, paragraphe 4, point a), soit inscrite au procès-verbal et prise en compte dans le cadre du processus à venir.

La Suède estime qu'il serait utile que l'article 2, paragraphe 4, point a), prévoie clairement le respect des modèles nationaux en matière de droit du travail et reconnaisse le rôle des partenaires sociaux dans le respect des traités. Les partenaires sociaux ont un rôle à jouer dans la surveillance des conditions de travail et des conditions d'emploi dans certains États membres. Il s'agit d'une garantie prévue dans les directives générales relatives au détachement, dont la directive proposée est censée être une *lex specialis*. Afin que la *lex specialis* fonctionne de la même manière que les directives générales à cet égard, une clarification est souhaitable. Dès lors, il importe que l'article 2, paragraphe 4, point a), prévoie que l'autorité nationale compétente puisse mettre à la disposition d'autres autorités ou des partenaires sociaux les informations figurant dans la déclaration de détachement, par exemple par l'intermédiaire d'un registre, conformément à la législation et aux pratiques nationales.

La Suède tient également à rappeler que la proclamation interinstitutionnelle sur le socle européen des droits sociaux respecte le rôle des partenaires sociaux.