

Bruxelles, le 11 février 2020
(OR. en)

Dossiers interinstitutionnels:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20

ADD 4

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

NOTE POINT "I/A"

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents (1 ^{re} partie)/Conseil
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 – Accord politique

Déclarations de la Commission et des États membres.

Déclaration de la Commission

La Commission prend acte de l'accord provisoire sur les aspects sociaux et de marché du premier train de mesures sur la mobilité que le Conseil et le Parlement européen ont conclu lors du quatrième trilogue qui a eu lieu les 11 et 12 décembre 2019.

La Commission regrette que l'accord politique conclu par le Conseil et le Parlement européen contienne des éléments qui ne sont pas conformes aux ambitions du pacte vert pour l'Europe et à l'approbation par le Conseil européen de l'objectif consistant à parvenir, d'ici 2050, à une UE neutre pour le climat. Les éléments concernés, à savoir le retour obligatoire du véhicule dans l'État membre d'établissement toutes les huit semaines et les restrictions applicables aux opérations de transport combiné, ne figuraient pas dans les propositions de la Commission adoptées le 31 mai 2017 et n'ont pas fait l'objet d'une analyse d'impact. L'obligation de retour des poids lourds entraînera des inefficacités dans le système de transport et se traduira par une augmentation inutile des émissions, de la pollution et des encombrements, tandis que les restrictions applicables au transport combiné diminueront son efficacité en termes de soutien aux opérations de transport de marchandises multimodal.

Les améliorations sociales proposées sont importantes. La Commission va à présent examiner de près l'incidence de ces deux éléments sur le climat, l'environnement et le fonctionnement du marché unique. La Commission entend le faire en tenant compte du pacte vert et des mesures visant à décarboner les transports et à protéger l'environnement, tout en garantissant le bon fonctionnement du marché unique.

La Commission procédera à une analyse d'impact et, si nécessaire, exercera son droit de présenter une proposition législative ciblée avant que les deux dispositions n'entrent en vigueur.

Déclaration de la Bulgarie, de Chypre, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, de Malte, de la Pologne et de la Roumanie

La Bulgarie, Chypre, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne et la Roumanie se déclarent profondément préoccupées par le fait que l'accord provisoire relatif au premier train de mesures sur la mobilité est contraire à la liberté fondamentale de prestation de services sur le marché unique, au principe de libre circulation des travailleurs ainsi qu'aux principales politiques et principaux objectifs de l'UE en matière de climat.

En particulier, le retour obligatoire des poids lourds dans l'État membre d'établissement au moins toutes les huit semaines est contraire aux objectifs ambitieux de l'UE en matière de climat établis par la Commission le 11 décembre 2019 dans le nouveau pacte vert pour l'Europe. Cette obligation, si elle est adoptée, entraînera une augmentation considérable du nombre de parcours à vide des camions sur les routes européennes et, par conséquent, une forte augmentation des émissions de CO₂ provenant du secteur des transports. Ce secteur représente déjà environ un quart des émissions de GES dans l'UE.

Malgré nos efforts pour attirer l'attention sur ces points et en dépit des données scientifiques d'études montrant les effets de cette obligation sur l'augmentation des parcours à vide et des émissions de CO₂, il n'y a aucune réceptivité quant aux effets attendus de cette disposition, et les arguments rationnels sont rejetés. En outre, alors que le programme pour une meilleure réglementation exige de mener une analyse d'impact de l'ensemble de ces mesures à l'échelle de l'UE, aucune analyse de ce type n'a encore été présentée.

Le retour des véhicules dans l'État membre d'établissement n'est qu'un exemple parmi d'autres des mesures beaucoup trop restrictives et discriminatoires proposées dans le premier train de mesures sur la mobilité. Nous avons des préoccupations semblables concernant les restrictions imposées au transport de cabotage sous la forme d'une période transitoire excessive. Cette période transitoire équivaut à une mesure protectionniste, qui aura un effet plutôt négatif sur le marché unique. Selon les estimations d'instituts de recherche de renom, l'obligation de retour des camions ainsi que les restrictions imposées aux transports de cabotage généreront des millions de tonnes supplémentaires d'émissions de CO₂ par an.

Un autre sujet de préoccupation majeure lié au retour obligatoire des véhicules est qu'il désavantagera certains États membres, qui, compte tenu de leur situation géographique, auront beaucoup de difficultés à fournir des services de transport par camion sur le marché unique, leurs véhicules devant couvrir des distances nettement plus longues et franchir des obstacles naturels importants, en particulier dans le cas des îles.

Un autre facteur qui n'a pas été correctement pris en compte est la concurrence déloyale des opérateurs de pays tiers. Cela est d'autant plus préoccupant que la solution qui sera adoptée aura des effets à long terme non seulement sur le secteur des transports, mais aussi sur l'économie de l'UE dans son ensemble.

Le secteur des transports mérite un cadre juridique européen solide et équitable, qui stimule davantage son développement, tout en instaurant des règles réalistes et applicables. Au lieu de prévoir des dispositions équilibrées et un véritable compromis, l'accord provisoire impose des mesures restrictives, disproportionnées et protectionnistes.

Le premier train de mesures sur la mobilité est un dossier crucial pour le marché unique européen ainsi que pour le secteur du transport routier. Aujourd'hui, plus que jamais, nous devons préserver le bon fonctionnement du marché unique et des économies de tous les États membres de l'UE, tout en assurant la cohérence avec les autres politiques de l'UE.

Déclaration de la Belgique

La Belgique a pris acte des résultats de l'accord provisoire intervenu le 11 décembre entre le Parlement européen et le Conseil sur le volet social et le volet "marché" du premier train de mesures sur la mobilité.

La Belgique se félicite de la nette amélioration des conditions de travail des conducteurs de camions, notamment grâce à l'interdiction du repos hebdomadaire dans la cabine et à l'application du détachement aux transports de cabotage. L'intégration des véhicules utilitaires légers dans le champ d'application de l'ensemble du train de mesures sur la mobilité, le retour des camions à leur base toutes les huit semaines, et le calendrier ambitieux de déploiement des nouveaux tachygraphes intelligents, qui permettront de mieux faire appliquer les règles existantes et nouvelles, devraient instaurer des conditions de concurrence plus équitables à l'avenir.

Par conséquent, la Belgique considère qu'il n'est pas cohérent de restreindre davantage l'accès au marché en imposant une période transitoire de quatre jours pour le transport de cabotage, alors que, dans le même temps, l'Union européenne va assurer une convergence sociale vers le haut.

Selon notre appréciation, la période transitoire est une barrière commerciale contraire à l'esprit du marché intérieur et à l'efficacité de la chaîne logistique, étant donné que les transports de cabotage permettent d'éviter les trajets à vide.

Nous déplorons également l'inclusion d'une proposition sur le détachement de longue durée, qui ne figurait pas dans la proposition de la Commission ni dans les accords des deux colégislateurs, et qui n'a pas encore été soigneusement évaluée.

En dépit des éléments sociaux positifs contenus dans le train de mesures, la Belgique s'abstiendra donc lors du vote sur l'accord.

Déclaration de l'Estonie

L'Estonie soutient pleinement les objectifs des propositions initiales du volet social et du volet "marché" du premier train de mesures sur la mobilité¹, qui visaient à préparer le terrain pour l'établissement de règles claires en matière de transport routier. L'Estonie estime que le marché du transport international de marchandises par route dans l'Union européenne doit être conforme aux principes généraux du marché unique, ouvert à la concurrence, efficace et respectueux de l'environnement. L'Estonie considère que les exigences supplémentaires ne peuvent pas imposer une charge administrative disproportionnée aux entreprises ou aux pouvoirs publics ni être contraires aux objectifs de la politique de l'Union européenne en matière de climat.

Au cours des négociations sur le train de mesures, l'Estonie a adopté une approche constructive en s'efforçant de prendre en compte et de soutenir les propositions visant à améliorer les conditions de travail des conducteurs, à lutter contre les pratiques de marché illégales et à réduire les effets négatifs pour l'environnement. Toutefois, les négociations ont abouti à un accord qui place les transporteurs estoniens en situation de désavantage concurrentiel, notamment en imposant aux entreprises l'obligation d'organiser l'activité de leur parc de véhicules de telle sorte que leurs véhicules retournent dans l'État membre d'établissement dans un délai de huit semaines après l'avoir quitté ("retour obligatoire des véhicules").

¹ 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, COM(2017)281.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>

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, COM(2017)277.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>

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, COM(2017)278.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Cette obligation ne faisait pas partie du train de mesures initial et n'a pas fait l'objet d'une véritable évaluation d'impact, ce qui suscite des préoccupations quant au respect de l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016².

D'autre part, l'obligation de retour des véhicules dans l'État membre d'établissement limite la zone géographique d'exploitation des entreprises de transport routier de cet État membre et n'est, à ce titre, pas conforme à l'objectif du premier train de mesures sur la mobilité, qui est de veiller à instaurer des conditions de concurrence équitables.

Enfin, l'Estonie considère que, dans la mesure où elle a pour effet d'accroître le nombre de parcours à vide et d'émissions supplémentaires de CO₂, cette exigence est contraire aux objectifs de la politique de l'UE en matière de climat et aux objectifs de l'accord de Paris, et n'est donc pas conforme aux conclusions du Conseil européen du 12 décembre 2019³.

En outre, l'Estonie considère que cette exigence est disproportionnée, étant donné que l'accord contient déjà des mesures visant à lutter contre le phénomène des "sociétés boîtes aux lettres". L'obligation de retour des véhicules pourrait encourager ces pratiques; en outre, elle incite les entreprises de transport routier des États membres périphériques à délocaliser, entraînant ainsi une baisse des emplois et des recettes fiscales.

Enfin, l'Estonie est préoccupée par l'incidence de cette mesure sur la sécurité routière, étant donné qu'elle est susceptible d'accroître les volumes de trafic.

Par conséquent, bien que réitérant son soutien aux objectifs des propositions initiales du volet social et du volet "marché" du premier train de mesures sur la mobilité, l'Estonie déplore toutefois que le principe du retour obligatoire des véhicules ait été inclus dans l'accord. Compte tenu du contexte décrit ci-dessus, l'Estonie votera contre ledit accord.

² Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne "Mieux légiférer";

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ Section 1, paragraphe 5: *Toutes les législations et politiques pertinentes de l'UE doivent être compatibles avec la réalisation de l'objectif de neutralité climatique et y contribuer, tout en respectant des conditions équitables. /.../*

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/fr/pdf>