

Bruxelles, le 2 avril 2020  
(OR. en)

---

Dossier interinstitutionnel:  
2017/0121(COD)

---

7043/20  
ADD 1 REV 1

CODEC 220  
TRANS 138  
SOC 178  
EMPL 144  
MI 90  
COMPET 129

#### NOTE POINT "I"

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents
Objet:	Projet de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL 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 <b>(première lecture)</b> - Décision de recourir à la procédure écrite pour l'adoption de la position du Conseil en première lecture et de l'exposé des motifs du Conseil = Déclarations

---

#### 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 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> 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.

La concurrence déloyale de la part des opérateurs de pays tiers est également un facteur qui n'a pas été correctement pris en compte. 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 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 font part de leur objection au fait que la clause de subsidiarité et de proportionnalité ait été automatiquement incluse, au stade de la mise au point technique des textes par les juristes-linguistes, dans l'accord politique adopté concernant les trois actes législatifs du premier train de mesures sur la mobilité.

Nous sommes conscients que les principes de subsidiarité et de proportionnalité revêtent une importance primordiale pour l'exercice des compétences de l'UE. Néanmoins, l'ajout d'une clause de cette nature à ce stade avancé du processus législatif ne constitue pas une bonne pratique d'une manière générale et, dans le cas du premier train de mesures sur la mobilité, cela est particulièrement difficile à accepter en raison de la sensibilité politique du dossier dans son ensemble et compte tenu des conséquences à long terme des dispositions proposées pour le fonctionnement du secteur européen du transport routier.

Malheureusement, cela démontre également que la procédure accélérée a eu une incidence négative sur la qualité de la législation adoptée. En outre, nous tenons à souligner l'absence d'analyse d'impact en ce qui concerne certaines dispositions essentielles de l'accord politique. La Commission a également pris acte de cet état de fait dans la déclaration qu'elle a faite à l'occasion de la réunion tenue par le Coreper (1<sup>re</sup> partie) le 20 décembre 2019, lors de laquelle elle a confirmé que certaines mesures ne figuraient pas dans les propositions qu'elle avait présentées le 31 mai 2017 et que ces mesures n'avaient pas fait l'objet d'une analyse d'impact.

L'absence d'analyse approfondie fait obstacle à une évaluation correcte des mesures proposées dans les trois actes législatifs du premier train de mesures sur la mobilité s'agissant du respect du principe de proportionnalité.

---

**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, compte tenu de la propagation sans précédent du coronavirus COVID-19, qui touche déjà et qui, malheureusement, continuera d'affecter profondément le secteur du transport routier, appellent à ce que les travaux sur le premier train de mesures sur la mobilité soient suspendus jusqu'à la fin de la pandémie. Par conséquent, en cette période difficile, nous votons contre l'adoption du dossier selon la procédure écrite.

Il est probable que la plupart des entreprises suspendront ou arrêteront leurs activités, ce qui entraînera une réduction sensible de l'offre de services de transport et, partant, de la fourniture de marchandises, aux dépens des citoyens de l'UE et du bon fonctionnement de l'économie.

Compte tenu du rôle indispensable dévolu au secteur du transport routier dans le cadre des efforts de relance qui seront déployés à l'issue de la pandémie de COVID-19, et des pertes considérables subies par le secteur au cours de la gestion de celle-ci, le transport routier et l'économie de l'UE ne seront pas en mesure de soutenir le choc réglementaire injustifié qu'entraînerait le premier train de mesures sur la mobilité. Dans ce contexte, nous devons garder à l'esprit que la grande majorité des sociétés de transport routier de l'Union européenne sont des petites et moyennes entreprises, qui sont particulièrement vulnérables.

Dans les circonstances actuelles, l'adoption du premier train de mesures sur la mobilité sous sa forme actuelle n'est ni raisonnable ni justifiée. Nous tenons à souligner qu'une fois la crise du coronavirus terminée, le paysage économique de l'UE sera totalement différent et nous estimons que le secteur du transport routier nécessitera de nouvelles solutions pour faire face à cette nouvelle réalité.

Eu égard à la situation susmentionnée, nous sommes convaincus que les solutions envisagées dans le premier train de mesures sur la mobilité doivent être redéfinies afin de pouvoir tenir compte de la nouvelle réalité économique. Nous proposons dès lors que les travaux sur ce dossier soient suspendus jusqu'à la fin de la pandémie.

## 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 mobilité<sup>1</sup>, 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").

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 2016<sup>2</sup>.

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.

---

<sup>1</sup> Doc. 9668/17 - COM(2017) 281 final; 9670/17 - COM(2017) 277 final; 9671/17 - COM(2017) 278 final.

<sup>2</sup> 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>

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 CO<sub>2</sub>, 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 2019<sup>3</sup>.

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.

---

### **Déclaration de la Hongrie**

La Hongrie tient à réaffirmer sa vive préoccupation face aux effets préjudiciables de différents éléments du premier train de mesures sur la mobilité, qui entraînent aussi des distorsions du marché et sont néfastes pour le climat, et fait part de son profond mécontentement quant à l'absence d'analyses d'impact approfondies et en bonne et due forme, ce qui va à l'encontre des objectifs initiaux du premier train de mesures sur la mobilité.

---

<sup>3</sup> 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>

La Hongrie s'est toujours montrée prête à lutter contre la fraude, les abus et les pratiques déloyales, et à chercher à améliorer les conditions sociales des conducteurs dans le secteur du transport routier. Tout en s'attaquant à ces questions, il convient d'éviter toute fragmentation et tout protectionnisme; il convient d'éviter aussi d'imposer une charge administrative excessive pour les entreprises européennes de transport qui exercent leurs activités de manière équitable sur le marché intérieur du transport par route. La préservation du bon fonctionnement de notre marché intérieur est à nos yeux non négociable, car il permettra de créer plus d'emplois et de renforcer la compétitivité de l'Europe, à une époque où les tensions économiques mondiales s'intensifient.

C'est pourquoi nous aurions dû, au moyen de ce train de mesures, faire en sorte que le futur cadre juridique européen permette d'exploiter pleinement les avantages concurrentiels tout en préservant une concurrence loyale et des conditions de travail adéquates pour les conducteurs. Or, au contraire, l'accord final n'établit pas cet équilibre et ne préconise qu'une seule approche, fondée sur le protectionnisme national et des règles régissant le secteur qui seront inapplicables.

Plus précisément, nous sommes convaincus que l'instauration de règles spécifiques pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier ("lex specialis") constitue une restriction injustifiée aux libertés fondamentales et, partant, entraîne une distorsion des conditions de concurrence au sein de l'UE. Nous faisons observer que l'accord final justifie nos craintes quant au fait de dissocier la question du transport routier de la modification de la directive relative au détachement de travailleurs [directive (UE) 2018/957]. En particulier, le modèle introduit qui opère une distinction entre les types de transport en ce qui concerne le détachement de conducteurs ne faisait pas partie de la proposition de la Commission et, en tant que tel, n'a pas fait l'objet d'une analyse d'impact.

Deuxièmement, il est selon nous extrêmement problématique que l'interdiction totale de passer le temps de repos hebdomadaire dans la cabine ne tienne pas compte du manque d'aires de repos adéquates au sein de l'UE offrant des hébergements appropriés pour les conducteurs. Dès lors, une telle interdiction constituerait une disposition de l'Union, qui ne pourrait pas être appliquée, remettant ainsi en cause sa légalité.

Troisièmement, en ce qui concerne nos objectifs en matière de climat, l'obligation pour le véhicule de retourner dans l'État membre d'établissement au moins toutes les huit semaines est contraire aux objectifs ambitieux de l'UE en matière de climat qui ont été présentés par la Commission européenne le 11 décembre 2019 dans le cadre du pacte vert pour l'Europe. Cette mesure, si elle est adoptée, entraînera une augmentation du nombre de parcours à vide des camions sur les routes européennes et, par conséquent, une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> provenant du secteur du transport routier.

Le risque de créer un avantage concurrentiel déloyal pour les opérateurs de pays tiers est également un facteur qui n'est pas dûment pris en compte dans l'accord final. En outre, le remplacement obligatoire de tachygraphes coûteux entraîne un avantage concurrentiel pour les transporteurs de pays tiers, étant donné que la date d'installation de tachygraphes intelligents pour les véhicules d'entreprises relevant de l'AETR est incertaine.

La modernisation du secteur européen du transport routier, qui constitue un fondement essentiel de l'économie européenne, est une nécessité, tant sur le plan social que sur le plan de la compétitivité. Cet objectif ne peut être atteint sans tenir pleinement compte de la préservation des réalisations et du fonctionnement du marché intérieur, et sans agir de manière responsable pour réaliser les objectifs ambitieux en matière de climat.

