



Brussels, 24 May 2018
(OR. en, fr)

9241/18

Interinstitutional Files:

2017/0111 (COD)
2017/0113 (COD)
2017/0114 (COD)
2017/0115 (CNS)
2017/0121 (COD)
2017/0122 (COD)
2017/0123 (COD)
2017/0128 (COD)

TRANS 219
FISC 223
ENV 348
SOC 296
EMPL 233
MI 376
COMPET 360
CLIMA 87
CODEC 829
INST 200
PARLNAT 119

COVER NOTE

From: The French National Assembly

date of receipt: 16 May 2018

To: General Secretariat of the Council

Subject: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures
[doc. 9672/17 + ADD 1 - COM(2017) 275 final]

Proposal for a Council Directive amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, as regards certain provisions on vehicle taxation
[doc. 10175/17 + ADD 1 - COM(2017) 276 final]

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards on minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) 165/2014 as regards positioning by means of tachographs
[doc. 9670/17 - COM(2017) 277 final]

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector
[doc. 9671/17 - COM(2017) 278 final]

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring and reporting of CO₂ emissions from and fuel consumption of new heavy-duty vehicles
[doc. 9939/17 + ADD 1 - COM(2017) 279 final]



N° 658

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 février 2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

sur le **premier paquet Mobilité**,
présenté par la **Commission européenne le 31 mai 2017**

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement)

PRÉSENTÉE,

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES,

PAR M. DAMIEN PICHEREAU,

Rapporteur,

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu les articles 90 et 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- ④ Vu le 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,
- ⑤ Vu le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil,
- ⑥ Vu le 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,
- ⑦ Vu le 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,
- ⑧ Vu la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 du Parlement européen et du Conseil concernant le détachement des travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services,

- ⑨ Vu la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures,
- ⑩ Vu la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier,
- ⑪ Vu la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté,
- ⑫ Vu la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route,
- ⑬ Vu la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive n° 88/599/CEE du Conseil,
- ⑭ Vu la 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,
- ⑮ Vu la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière,
- ⑯ Vu la résolution du Parlement européen du 18 mai 2017 sur le transport routier dans l'Union européenne (2017/2545[RSP]),
- ⑰ Vu la 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 final),

- 18 Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (COM[2017] 279 final),
- 19 Vu la 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 final),
- 20 Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 du Parlement européen et du Conseil concernant le détachement des travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (COM[2016] 128 final),
- 21 Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (COM[2017] 275 final),
- 22 Vu la 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 final),
- 23 Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte) (COM[2017] 280 final),

- 24 Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route (COM[2017] 282 final),
- 25 Vu la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (COM[2017] 276 final),
- 26 Vu la résolution européenne de l'Assemblée nationale du 6 décembre 2017 sur le détachement des travailleurs au sein de l'Union européenne (T.A. n° 42),
- 27 Considérant que, à l'échelle de l'Union européenne comme à celle des États membres, le secteur du transport routier joue un rôle essentiel en faveur de la croissance économique, de l'innovation technologique et de la création d'emplois, et est un acteur majeur de la transition vers une économie décarbonée, ainsi que de la cohésion de l'espace européen né des élargissements successifs ;
- 28 Considérant que le marché européen du transport routier de marchandises demeure fragile, voire dégradé, en raison de l'absence d'harmonisation économique et sociale, ainsi que des fortes disparités dans les pratiques et niveaux de contrôle, entre les États membres ;
- 29 Considérant que les évolutions technologiques, en particulier la révolution numérique, modifient en profondeur le secteur du transport routier, mais offrent également des opportunités pour améliorer les pratiques tant des acteurs économiques que des États membres ;
- 30 Considérant que, si la recherche de la compétitivité de ce secteur est un objectif légitime, elle ne peut se faire au détriment des conditions de vie et de travail des conducteurs mais également des enjeux liés à la sécurité routière, qui affectent tous les citoyens de l'Union européenne ;
- 31 Considérant que les externalités négatives liées aux transports routiers ont un impact qui n'est pas négligeable sur la santé et le bien-être des citoyens de l'Union européenne, sur

l'économie et l'environnement des États membres ainsi que sur le climat ;

- 32) Considérant que l'attractivité et la compétitivité de ce secteur passent par une réforme en profondeur du cadre réglementaire, avec pour objectifs des transports routiers plus durables, plus sûrs, assurant au sein du marché intérieur une concurrence loyale et des conditions équitables aux opérateurs, en particulier les petites et moyennes entreprises, ainsi qu'aux travailleurs de ce secteur ;
- 33) 1. Est attentive à l'initiative de la Commission européenne visant, d'une part, à modifier le cadre réglementaire applicable au transport routier et, d'autre part, à réviser les règles en matière de tarification des infrastructures ;
- 34) 2. Souligne toutefois qu'elle en attend une harmonisation par le haut tant des règles applicables aux volets « social » et « marché » que des pratiques des États membres ;
- 35) 3. Rappelle qu'à ses yeux, les valeurs sur lesquelles est fondée l'Union européenne s'opposent à ce que les salariés de ce secteur soient traités comme des citoyens de seconde classe et que l'égalité de traitement entre les travailleurs au sein du marché intérieur est la condition *sine qua non* d'une concurrence loyale entre les entreprises européennes ;
- 36) 4. Indique qu'il importe, dans cette perspective, d'établir de nouvelles règles et, en même temps, de mettre en œuvre de façon effective les moyens de les contrôler, et souligne l'absolue nécessité d'instaurer un système de preuves solide, en veillant en particulier au respect du principe de coopération loyale entre les États membres ;
- 37) 5. Soutient la révision du cadre européen de taxation des véhicules mais souligne que ce dernier doit, en même temps, être incitatif en instaurant des règles communes et permettre son utilisation de la manière la plus adaptée possible aux contextes nationaux ;

- 38) *Sur l'aménagement des règles relatives au détachement et aux temps de conduite et de repos*
- 39) 6. Refuse que des normes sociales spécifiques dans le transport routier aboutissent à y appliquer des règles plus libérales que pour les autres secteurs économiques ;
- 40) 7. Apporte donc son plein soutien à la position des autorités françaises en matière de détachement et demande que les règles afférentes à celui-ci s'appliquent dans le secteur des transports routiers dès le début de l'opération de transport, quelle que soit sa nature, y compris pendant les périodes de repos des conducteurs, ces dernières relevant du contrat de travail ;
- 41) 8. Rappelle la récente décision de la Cour de Justice de l'Union européenne confirmant l'interdiction, au nom de l'amélioration des conditions de travail et de vie des transporteurs routiers ainsi que de la sécurité routière, de prendre à bord du véhicule le repos hebdomadaire normal ; approuve la proposition de la Commission européenne d'interdire clairement la prise du repos hebdomadaire normal en cabine ainsi que l'introduction de l'obligation pour l'employeur d'offrir un hébergement décent et d'un droit au retour du conducteur à son domicile ou à un lieu de son choix *a minima* toutes les trois semaines ; appelle à une grande vigilance lors des négociations afin que la définition du contenu de ces notions préserve l'effectivité des nouvelles règles ainsi posées ; souhaite que ces dernières soient étendues aux véhicules utilitaires légers (VUL) ;
- 42) 9. S'inquiète de la flexibilité accrue donnée aux employeurs dans l'organisation du travail de leurs conducteurs grâce à l'assouplissement des règles relatives à la prise de repos réduit, en rappelant la nécessité de placer au premier rang des priorités la sécurité routière et la préservation des conditions de vie et de travail des conducteurs ; juge par conséquent indispensable d'encadrer plus rigoureusement tant le recours au repos hebdomadaire réduit que ses modalités

de compensation, en favorisant notamment un repos hors de la cabine et en garantissant le respect des plafonds maximaux de temps de conduite hebdomadaire actuels ;

- ④③ *Sur la révision des règles d'accès au marché et à la profession de transporteur routier de marchandises et de voyageurs*
- ④④ 10. Considère que le cabotage remplit une fonction environnementale et économique dans l'intérêt de tous mais juge que les propositions de la Commission européenne aboutissent dans les faits à une libéralisation quasi totale de ce dernier, et appelle en conséquence à :
- ④⑤ a) Maintenir un nombre maximum d'opérations et à réduire la période de cabotage autorisée ;
- ④⑥ b) Instaurer une période de carence d'au moins vingt-et-un jours entre deux périodes de cabotage, ainsi qu'à supprimer la possibilité de caboter dans les États membres limitrophes ;
- ④⑦ c) N'autoriser, comme aujourd'hui, cette activité qu'après le dernier déchargement de la cargaison internationale, pour des raisons environnementales ;
- ④⑧ 11. Approuve l'extension aux VUL du champ de la réglementation applicable aux transporteurs opérant avec des véhicules lourds, mais note son caractère limité au respect de seulement deux des quatre critères d'accès à la profession de transporteur routier, soit ceux relatifs à l'établissement et à la capacité financière de façon adaptée ; demande, d'une part, que les VUL soient également soumis aux conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle et, d'autre part, que leur soit applicable la réglementation relative aux temps de conduite et de repos, sans critère de masse ni de type d'activité, avec les moyens de contrôle adéquats pour éviter les contournements des règles ;

- ④ 12. Partage la volonté de la Commission européenne de lutter plus efficacement contre les sociétés « boîtes aux lettres » pour rétablir l'équilibre du marché, en renforçant les critères relatifs à la condition d'établissement stable, mais s'interroge sur la proposition, faite simultanément par la Commission européenne, d'assouplir les règles de location de véhicules sans chauffeur hors de l'État d'établissement, compte tenu des biais possibles ; souligne l'intérêt qu'il y aurait à durcir également le critère d'honorabilité ;
- ⑤ *Sur les mesures renforçant les contrôles opérés par les États membres tout en encadrant leurs pratiques*
- ⑥ 13. Est d'avis que la faible coopération administrative entre États membres et les différences entre les systèmes d'évaluation des risques amoindrissent grandement l'efficacité des échanges d'information et, partant, des contrôles ;
- ⑦ 14. Juge pertinente l'approche fondée sur le risque, l'harmonisation des contrôles et la promotion des outils numériques, et soutient notamment :
- ⑧ a) La définition au niveau européen de la méthodologie permettant de définir le niveau de risque d'une entreprise, mais aussi une harmonisation de la numérotation des licences communautaires, laissée aujourd'hui à l'appréciation de chaque État membre ;
- ⑨ b) L'inscription dans les registres électroniques nationaux de nouvelles données obligatoires, accessibles en temps réel aux autorités de contrôle des États membres autres que l'État d'établissement ;
- ⑩ c) La simplification des procédures grâce à la numérisation et l'uniformisation de la déclaration de détachement ;

- 56 d) Le renforcement des objectifs de contrôle en matière sociale et de cabotage assignés aux États membres, l'obligation imposée aux autorités de contrôle de coopérer pleinement et la définition de délais maximaux de réponse en cas de saisine par une autorité de contrôle d'un autre État membre – tout en s'interrogeant sur le caractère trop limité de certains d'entre eux ;
 - 57 e) L'amélioration de l'interopérabilité des systèmes de péage, à condition de respecter les systèmes les plus avancés et de garantir une concurrence équitable au sein de l'Union européenne, et la mise en place d'un dispositif transfrontalier de recouvrement des infractions aux péages, particulièrement importante dans la perspective du développement des péages en flux libres ;
15. Juge toutefois que certaines des modalités proposées ne permettront pas d'atteindre les objectifs recherchés et insiste, afin de garantir des vérifications efficaces, pour que :
- 59 a) Les États membres conservent la possibilité d'imposer aux entreprises non établies d'avoir un représentant dans l'État membre d'accueil ;
 - 60 b) Le nombre de jours de données contrôlables et la période de contrôle de la réglementation sur les temps de repos soient augmentés ;
 - 61 c) Soit prévu un mécanisme de résolution d'un éventuel différend entre deux États membres quant à la transmission effective d'une information ;
 - 62 d) Les cas d'immobilisation des poids lourds soient élargis aux infractions liées à la non-présentation des documents obligatoires de transport, que les modalités de mise en œuvre des consignations soient simplifiées et que leur montant soit fortement réévalué ;

- ④③ 16. Relève la fragilité de l'enregistrement manuel prévu pour le passage des frontières des véhicules équipés de tachygraphes analogiques ou numériques ne réalisant pas de relevés automatiques, regrette le caractère excessif du délai de transition octroyé à la flotte existante pour l'équipement en chronotachygraphes intelligents et suggère donc, d'une part, de durcir les exigences d'arrêt au passage des frontières pour les camions équipés des tachygraphes les plus anciens et par conséquent les moins fiables et, d'autre part, de raccourcir de 2034 à 2023 la période de transition ;
- ④④ 17. Souligne que les corps de contrôle des États membres rencontrent des difficultés pour retracer la réelle activité du véhicule en raison notamment de la fragilité du modèle papier des documents de transport (falsification, sanctions pour non-présentation non dissuasives, etc.) et propose de compléter la palette d'outils numériques par l'utilisation de la lettre de voiture électronique (« e-CMR ») et l'instauration d'une obligation de déclaration dématérialisée préalablement à l'exécution de toute opération de cabotage ;
- ④⑤ *Sur la révision du cadre juridique européen relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certains axes routiers*
- ④⑥ 18. Partage l'ambition de la Commission européenne de faire évoluer le dispositif européen de tarification de certains axes routiers en étendant l'application du principe « utilisateur-payeur » à l'ensemble des véhicules à quatre roues, en accentuant le panel d'outils d'intégration des externalités négatives (pollution sonore ou atmosphérique, congestion, etc.) dans le calcul de la tarification, avec notamment la prise en compte, dans la modulation des péages, outre la distinction entre les classes EURO, des émissions de CO₂, compte tenu du poids du secteur du transport dans les émissions de gaz à effet de serre et des efforts à fournir pour respecter les engagements de l'Union

européenne ; appelle cependant, sur ce dernier point, à une cohérence accrue entre les différents textes qui encadrent les émissions de CO2 et à une plus grande transparence de la part des constructeurs ;

- ⑥7 19. Est aussi d'avis qu'il convient de permettre aux États membres de réduire, voire de supprimer plus rapidement les taxes sur les véhicules, dont l'inefficacité, par rapport à la tarification des infrastructures, est avérée ;
- ⑥8 20. Considère toutefois que la diversité des situations des États membres exige une approche plus souple et proportionnée, ces derniers devant garder la responsabilité de choisir les solutions les plus efficaces et les plus adaptées à leur contexte ;
- ⑥9 21. S'oppose en particulier à l'interdiction totale faite aux États membres de continuer à pouvoir choisir entre des systèmes de vignette (basés sur la durée d'utilisation du réseau) et des péages (basés sur la distance parcourue) par la mise en extinction des premiers, et appelle à préserver, dans des conditions strictement définies, l'option de la tarification basée sur la durée ; est également défavorable à ce que la mobilisation de ces nouveaux outils générateurs de financement entraîne la remise en cause des concessions autoroutières existantes ;
- ⑦0 22. Considère que l'acceptabilité sociale de ce cadre européen de taxation des véhicules dans les États membres serait grandement facilitée par des mécanismes d'affectation, au bénéfice des transports, des ressources issues de cette tarification rénovée, de façon souple, en particulier pour la promotion du report modal qui doit être possible quel que soit le lieu soumis à tarification ; souhaite à ce titre une plus grande latitude dans l'utilisation de l'outil du surpéage pour développer d'autres modes de transports.

MOTION FOR A EUROPEAN RESOLUTION

On the First Mobility Package presented by the European Commission on May 31, 2017.

Single article

The French National Assembly,

Having regard to article 88-4 of the French Constitution,

Having regard to articles 90 and 91 of the Treaty on the Functioning of the European Union,

Having regard to Regulation (EC) n° 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) n° 3821/85 and (EC) n° 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) n° 3820/85,

Having regard to Regulation (EC) n° 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC,

Having regard to Regulation (EC) n° 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market,

Having regard to Regulation (EU) n° 165/2014 of the European Parliament and of the Council of 4 February 2014 on tachographs in road transport, repealing Council Regulation (EEC) n° 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) n° 561/2006 of the European Parliament and of the Council on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport,

Having regard to Directive 96/71/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 1996 concerning the posting of workers in the framework of the provision of services,

Having regard to Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures,

Having regard to Directive 2002/15/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2002 on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities,

Having regard to Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community,

Having regard to Directive 2006/1/EC of the European Parliament and of the Council of 18 January 2006 on the use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road,

Having regard to Directive 2006/22/EC of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on minimum conditions for the implementation of Council Regulations (EEC) n° 3820/85 and (EEC) n° 3821/85 concerning social legislation relating to road transport activities and repealing Council Directive 88/599/EEC,

Having regard to Directive 2014/67/EC of the European Parliament and of the Council of 15 May 2014 on the enforcement of Directive 96/71/EC concerning the posting of workers in the framework of the provision of services and amending Regulation (EU) n° 1024/2012 on administrative cooperation through the Internal Market Information System ('the IMI Regulation'),

Having regard to Directive (EU) 2015/413 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2015 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences,

Having regard to the European Parliament Resolution of 18 May 2017 on road transport in the European Union (2017/2545[RSP]),

Having regard to the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) n°561/2006 as regards on minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) n° 165/2014 as regards positioning by means of tachographs (COM[2017] 277 final),

Having regard to the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring and reporting of CO2

emissions from and fuel consumption of new heavy-duty vehicles (COM[2017] 279 final),

Having regard to the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) n° 1071/2009 and Regulation (EC) n° 1072/2009 with a view to adapting them to developments in the sector (COM[2017] 281 final),

Having regard to the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 96/71/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 1996 concerning the posting of workers in the framework of the provision of services (COM[2016] 128 final),

Having regard to the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures (COM[2017] 275 final),

Having regard to the proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector (COM[2017] 278 final),

Having regard to the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on the interoperability of electronic road toll systems and facilitating cross-border exchange of information on the failure to pay road fees in the Union (COM[2017] 280 final),

Having regard to the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/1/EC on the use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road (COM[2017] 282 final),

Having regard to the proposal for a directive of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, as regards certain provisions on vehicle taxation (COM[2017] 276 final),

Having regard to the European Resolution of the French National Assembly of December 6, 2017, on the posting of workers within the European Union (T.A. n° 42),

Given that, on both a European Union level as well as at the member state scale, the road transport sector plays an essential role in economic growth, in technological innovation and in job creation and is a major actor in the move

towards a low-carbon economy as well as in the cohesion of a Europe built upon successive enlargements;

Given that the European road haulage market continues to be fragile and has even weakened, on account of the lack of agreement on economic and social standardization, as well as of the huge discrepancies in practices and the monitoring policies between the member states;

Given that technological developments, and, in particular, the digital revolution, have significantly modified the road haulage sector but have also provided opportunities to improve practices both for the economic actors and for the member states;

Given that, even if the goal of competition in this sector is a legitimate aim, it cannot be carried out to the detriment of the living and working conditions of the drivers and cannot infringe issues concerning road safety which are a matter for all the citizens of the European Union;

Given that negative externalities linked to road haulage have a significant impact upon the health and the well-being of citizens of the European Union, on the economy and on the environment of the member states as well as on the climate;

Given that the attraction and the competitiveness of this sector could be improved through a substantial reform of the regulations which would aim at a more sustainable and a more secure haulage policy ensuring, within the internal market, fair competition and equal conditions for all the operators, in particular for small and medium-sized companies, as well as for all the workers in this sector;

1. Is attentive to the initiative of the European Commission aiming, on the one hand, at modifying the regulatory framework concerning road transport and, on the other hand, revising the rules dealing with the charges of infrastructure;
2. Nonetheless underlines that it awaits harmonization from the top down of the rules concerning the “social” and the “market” dimensions, as well as of the practices of member states;
3. Recalls that, in its opinion, the values at the basis of the foundation of the European Union are opposed to the fact that employees in this sector should be treated as second class citizens and that the equality of treatment between workers within the internal market is an absolute precondition for fair competition between European companies;

4. Points out that, in this regard, it is important to set down new rules and, at the same time, to implement in an effective way the means to monitor them, and underlines the absolute necessity to establish a system of solid proof by paying particular attention to the respect of the principle of fair cooperation between member states;
5. Supports the revision of the European framework on the taxation of vehicles but underlines that it must create an incentive at the same time, by setting down common rules and by allowing its use to be as adapted as possible to national contexts;

On the changes in rules concerning the posting of workers and on driving and rest time

6. Refuses to accept that the specific social standards applied in the road transport sector should lead to the application of more liberal rules than in other economic sectors;
7. Gives its full support to the position of French authorities concerning the posting of workers and requests that the rules governing it should be applied in the road transport sector from the very beginning of the transport operation, whatever its nature, including during drivers' rest periods as they are part of the work contract;
8. Recalls the recent decision of the Court of Justice of the European Union confirming the prohibition, in the name of the improvement of the working and living conditions of the drivers as well as of road safety, to take one's normal weekly rest period on board the vehicle; approves the proposal of the European Commission to clearly prohibit the taking of the normal weekly rest period in the cab as well as introducing the obligation for the employer to provide decent accommodation and the right for the driver to return home or to a place of his/her choosing at least once every three weeks; calls for great vigilance during the negotiations so that the definition of the content of these notions maintains the effectiveness of the new rules that will be implemented; would like these new rules to be extended to light commercial vehicles (LCVs);
9. Is concerned by the increased flexibility given to employers in the organization of the work of their drivers on account of the relaxation of the rules concerning reduced rest time, and recalls the necessity to put road safety as the first priority as well as the working and living conditions of the drivers; therefore, judges it essential to more strictly regulate the application of a reduced weekly rest period as well as the mechanisms for its compensation by encouraging rest periods outside

of the cab and by guaranteeing the respect of the current weekly maximum driving times;

On the revision of the rules concerning access to the market and to the profession of driver for both goods and people

10. Considers that cabotage fulfills an environmental and economic function in everyone's interest but judges that the proposals of the European Commission in reality lead to an almost total liberalization of this sector and therefore calls for:
 - a) The maintenance of a maximum number of operations and the reduction of the period of cabotage authorized;
 - b) The establishment of a minimum hiatus of twenty-one days between two periods of cabotage, as well as the abolition of the possibility to carry out cabotage operations with bordering states;
 - c) The authorization, as is the case today, for such activity only after the last unloading of the international cargo, on account of environmental reasons;
11. Approves the extension of the scope of the regulations applicable in the case of transporters using heavy goods vehicles to those using LCVs but notes its limited nature concerning only two of the four criteria in the field of access to the profession of haulier - these refer to the company and to the adapted financial capacity; requests that, on the one hand, LCVs be also subject to the requirements of professional worthiness and competence and, on the other hand, that they be subject to regulations concerning driving and rest time, without taking weight nor type of activity into account, and should be accompanied by the necessary means of monitoring to avoid the circumvention of the rules;
12. Shares the desire of the European Commission to fight more efficiently against "letter box companies" in order to reestablish the fairness of the market by strengthening the criteria concerning the setting-up of stable companies but questions the proposal made at the same time by the European Commission to relax the rules concerning the hiring of vehicles without a driver outside of the state where the company is set up, on account of the potential bias; underlines the interest in also toughening the criterion regarding worthiness;

On the measures strengthening the checks carried out by member states and at the same time overseeing their implementation

13. Believes that the lack of administrative cooperation between member states and the differences between the various risk assessment systems greatly diminish the effectiveness of information exchange and thus of the system of checks;
14. Considers the approach based on risk, the harmonization of checks and the fostering of digital tools important and particularly supports:
 - a) The creation at a European level of a code of methodology which would lead to the definition of the risk level for a company, but also to the harmonization of the numbering of Community license plates which is currently in the hands of each member state
 - b) The recording in national digital registers of the new obligatory data which would be available in real time to monitoring authorities of the member states outside of the state where the company was set up;
 - c) The simplification of procedures thanks to digitization and the standardization of the declaration concerning the posting of workers;
 - d) The strengthening of monitoring objectives concerning social matters and cabotage which have been provided to member states, the obligation imposed on monitoring authorities to fully cooperate and the setting-down of maximum reply time limits if an issue is referred by a monitoring authority of another member state, even if there are still questions regarding the limited scope of certain of these aims;
 - e) The improvement of the interoperability of toll systems, as long as the most advanced systems are respected and that there be equitable competition within the European Union, as well as the implementation of a cross-border mechanism for the collection of unpaid toll charges which is particularly important regarding the development of free-flow toll systems;
15. Nonetheless considers that certain of the proposed mechanisms will not allow us to reach the desired aims and thus underlines that, in order to ensure effective checks;
 - a) Member states should continue to have the possibility of imposing on companies not set up in the country to have a representative in the host member state;
 - b) The number of days concerning the monitoring of data and the time period of the monitoring of the regulations of the time of rest be increased;

- c) A mechanism for the resolution of a potential dispute between member states concerning the effective transmission of information be set up;
 - d) The case of the immobilization of heavy goods vehicles be broadened to offenses linked to the non-presentation of the obligatory transportation documents and that the implementation of such rules be simplified and the amount of the fines be heavily increased;
16. Is aware of the difficulties concerning manual registration which is posed by the cross-border movement of vehicles equipped with analogical or digital tachographs which are not automatically recorded, regrets the excessive delay provided for the implementation for the current fleet of vehicles concerning “smart” chronotachographs and therefore suggests that, on the one hand, we should tighten up border checks for lorries equipped with the oldest and thus the least reliable tachographs, and, on the other hand, shorten the transition period from 2034 to 2023;
17. Underlines that the inspection bodies of the member states have difficulties in retracing the real activity of the vehicle in particular because of the bad condition of the paper version of the transportation documents (falsification, penalties for non-dissuasive sanctions etc.) and proposes to broaden the range of digital instruments using electronic consignment notes “e-CMR” and the obligation of a dematerialized statement prior to the implementation of each cabotage operation;

On the European legal framework concerning the taxation of heavy goods vehicles using certain road links

18. Shares the ambition of the European Commission to develop the European mechanism concerning road charges, extending the principle of “user pays” for all four-wheel vehicles, taking into account the range of the negative externalities (noise, atmosphere or congestion), in the calculation of the price grid, especially considering the different toll rates, in addition to the difference between C from CO₂, considering the weight of the transport sector in the field of the emission of greenhouse gases and of the efforts to be provided to respect the commitment of the European Union; nonetheless calls, regarding this issue, for greater consistency between the different texts which deal with CO₂ emissions and for greater transparency on the side of companies.

19. Also agrees that we should allow member states to reduce, and even quickly abolish taxes on vehicles whose inefficiency concerning infrastructural taxation has been noted,
20. Considers that nonetheless, the diversity of the national situations of member states requires a more flexible and proportionate approach allowing them to choose the most efficient solutions adapted to their circumstances;
21. Is particularly opposed to the complete abolition for member states to continue to choose between the “vignette” system (based on the length of the usage of the network), and of tolls (based on the use of the distance of the network) given that the former is no longer the norm, and calls for, in very strictly defined conditions, the continuation of the notion of opting for tariffs based on length; also disagrees with the fact that the mobilization of such new funding generators leads to the calling into question of the current motorway concessions;
22. Considers that the social acceptability of this European framework on the taxing of vehicles in member states would be greatly aided by an allocation mechanism, helping to improve transport, the new resources created by this revised and flexible fare system promoting a modal shift which should be available whatever the pricing system: thus calls for a broader use of the instrument of additional tolls to develop other means of transport.