



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 1^{er} juin 2017
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2017/0123 (COD)

9668/17
ADD 1

TRANS 212
CODEC 923
IA 100

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	1 ^{er} juin 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2017) 195 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: 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

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2017) 195 final.

p.j.: SWD(2017) 195 final

Bruxelles, le 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

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}
{SWD(2017) 194 final}

Résumé de l'analyse d'impact
Analyse d'impact de la révision du règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route et du règlement (CE) n° 1072/2009 sur l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
A. Nécessité d'une action
Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?
Les principaux problèmes relevés sont: • Les facteurs qui nuisent à une concurrence loyale entre transporteurs résidents et non-résidents. • Les coûts élevés pour l'industrie et pour les autorités de contrôle des États membres (EM) de l'UE. Ces problèmes résultent: • d'une application incohérente et inefficace; • des lacunes de la réglementation, • de disparités entre les champs d'application. Ces problèmes touchent principalement les transporteurs et leurs employés, mais aussi ceux qui ont un rôle dans la chaîne de transport, tels que les expéditeurs, les transitaires et les utilisateurs finaux.
Quels sont les objectifs à atteindre?
Les objectifs généraux de l'intervention sont les suivants: • Contribuer à harmoniser les conditions de concurrence entre transporteurs résidents et non-résidents. • Réduire les coûts supportés par les entreprises et garantir un contrôle efficace de l'application de la réglementation. Les objectifs spécifiques sont les suivants: • Garantir un suivi et un contrôle de l'application cohérents et harmonieux des règles en vigueur au sein des États membres. • Préciser davantage les règles et réduire les options qui s'offrent aux États membres.
Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?
Il est peu probable que les lacunes des règles puissent être comblées en l'absence d'action de l'UE. Des mesures législatives visant à harmoniser davantage les règles sont la seule manière d'y remédier. Le contrôle de l'application incombe essentiellement aux autorités des États membres. En matière de contrôle de l'application, afin d'uniformiser le niveau et de favoriser l'alignement des pratiques, l'UE doit fixer des règles qui imposent un niveau minimum commun, simplifient le contrôle et le rendent plus efficace.
B. Les solutions
Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?
Option n° 1: <u>Clarification du cadre juridique</u>: mesures destinées à supprimer les ambiguïtés et à préciser les règles, sans introduire de modifications substantielles. Option n° 2: <u>Renforcement du contrôle de l'application</u>: cette option comprend, outre les mesures de l'option 1, des mesures visant à renforcer le contrôle de l'application. Option n° 3: <u>Révision approfondie de la réglementation</u>: cette option comprend, outre les mesures susmentionnées, des mesures visant à modifier en profondeur le cadre juridique actuel. Option n° 4 - approche horizontale: <u>Extension du champ d'application des règlements</u>: cette option consiste à étendre l'application de l'un ou des deux règlements afin d'y inclure, en tout ou partie, les véhicules utilitaires légers (VUL). Elle pourrait être combinée à n'importe laquelle des autres options. L'option préférée est une combinaison de l'option 3 et d'une extension partielle du champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 aux VUL.
Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?

Il existe un consensus général sur la plupart des mesures visant à clarifier et à préciser davantage les concepts existants et à renforcer le contrôle de l'application des règles. Les avis sont partagés en ce qui concerne les mesures clés susceptibles de modifier les positions concurrentielles des transporteurs routiers des différents EM. Les EM dans lesquels le niveau des salaires est élevé tendent à privilégier une réglementation plus stricte en matière de cabotage, sont soutenus en cela par les syndicats professionnels, tandis que les EM où le niveau des salaires est faible se déclarent plutôt en faveur d'une plus grande libéralisation des règles en la matière, position qui a le soutien de la plupart des associations de transporteurs routiers.
C. Incidences de l'option privilégiée
Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?
- Économies pour les entreprises grâce à l'utilisation de documents de transport électroniques et à la clarification des règles (3 à 5 milliards d'EUR pour l'UE-28 au cours de la période 2020-2035). - Efficacité accrue du suivi et du contrôle de l'application des règles et diminution des infractions. - Réduction attendue des infractions aux règles du cabotage atteignant 62 % et diminution d'environ 10 % du risque de création de «sociétés boîtes aux lettres». - Application homogène des règles dans l'ensemble de l'UE-28. - Amélioration des conditions de travail des conducteurs.
Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?
- Augmentation des coûts de mise en œuvre et de contrôle pour les EM (65 à 166 millions d'EUR pour l'UE-28 au cours de la période 2020-2035). - L'application partielle des règles aux VUL entraînera aussi une augmentation des coûts pour les entreprises, de l'ordre de 4 à 10 % des coûts d'exploitation.
Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?
La plupart des mesures ne devraient pas avoir d'incidences particulières sur les PME. Toutefois, l'extension partielle des règles aux VUL pourrait avoir des répercussions plus importantes pour les transporteurs de très petite taille, étant donné qu'ils utilisent davantage ce type de véhicule.
Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?
Comme indiqué ci-dessus, les États membres supporteront des coûts supplémentaires liés à l'application des règles.
Y aura-t-il d'autres incidences notables?
Aucune incidence notable sur l'environnement ni sur le niveau général de l'emploi à l'échelle de l'UE. Synergies avec l'initiative en matière sociale, à savoir: 1) les mesures destinées à améliorer le contrôle de l'application, et 2) la combinaison des nouvelles règles en matière de cabotage avec l'approche basée sur la durée pour le détachement de travailleurs envisagée dans le cadre de l'initiative sociale facilitera le contrôle de l'application des deux ensembles de règles.
Proportionnalité?
L'option privilégiée ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour résoudre le problème initial et atteindre les objectifs de l'initiative.
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée?
Il est prévu d'évaluer le règlement modificatif en 2025, sous réserve qu'il entre en vigueur en 2020.