



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> juin 2017  
(OR. en)

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2017/0121 (COD)**

---

9671/17  
ADD 1

**TRANS 215  
SOC 441  
EMPL 342  
MI 456  
COMPET 450  
CODEC 926  
IA 96**

#### **NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	1 <sup>er</sup> juin 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2017) 187 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° 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 et 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 travailleurs dans le secteur du transport routier

---

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2017) 187 final.

---

p.j.: SWD(2017) 187 final



Bruxelles, le 31.5.2017  
SWD(2017) 187 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° 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**

et

**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 travailleurs dans le secteur du transport routier**

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

## Résumé de l'analyse d'impact (2 pages maximum)

Analyse d'impact concernant une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les durées de conduite, les pauses et les temps de repos des conducteurs, et une 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.

### A. Nécessité d'une action

#### Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?

Les principaux problèmes recensés sont les suivants:

- conditions sociales et de travail inadéquates des travailleurs;
- distorsions de concurrence entre transporteurs.

Ces problèmes proviennent:

- des insuffisances de la législation sociale existante dans le domaine du transport routier (durée de conduite, temps de travail et temps de repos des conducteurs);
- d'une mise en œuvre inefficace des dispositions relatives au détachement des travailleurs dans le secteur du transport routier.

Ils sont également liés aux questions qui se posent sur le marché en ce qui concerne les sociétés «boîtes aux lettres» et le cabotage illégal, qui font l'objet d'une autre analyse d'impact<sup>1</sup>. En l'absence d'intervention de l'UE, ces problèmes devraient persister et s'amplifier.

#### Quels sont les objectifs à atteindre?

Les objectifs généraux de l'intervention sont les suivants:

- assurer des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes des conducteurs;
- éviter les distorsions de concurrence;
- contribuer à la sécurité routière.

Les objectifs spécifiques sont les suivants:

- clarifier et ajuster les règles sociales de l'UE applicables au transport routier (y compris en matière de détachement);
- permettre une interprétation et une application uniformes des règles;
- faciliter un contrôle transfrontière de la législation sociale qui soit cohérent et efficace au regard des coûts;
- renforcer la coopération entre les États membres.

L'objectif global est d'établir un équilibre entre la nécessité de garantir la protection des droits des travailleurs et celle de favoriser la liberté de prestation de services transfrontières pour les transporteurs.

#### 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. Les efforts consentis à ce jour par les États membres et la Commission pour parvenir à une conception commune et à un contrôle cohérent des règles semblent avoir échoué. Par conséquent, l'action de l'UE est justifiée pour offrir une solution européenne et empêcher la prolifération de mesures nationales divergentes. La valeur ajoutée de l'UE consiste à offrir des règles claires et équilibrées et à permettre une mise en œuvre, une application et un contrôle uniformes de celles-ci, ce qui n'est pas possible au niveau des États membres.

### 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?

Paquet de mesures 1: Clarification du cadre juridique et renforcement de la coopération – mesures visant à clarifier les ambiguïtés sans modifier fondamentalement les règles et à renforcer la coopération entre les autorités chargées du contrôle sans incidence marquée sur les coûts.

Paquet de mesures 2: Renforcement du contrôle et modification des obligations – aux mesures prévues par le paquet de mesures 1 s'ajoutent des mesures adaptant certaines règles et renforçant le contrôle, ce qui peut impliquer certains coûts liés à la réglementation.

Paquet de mesures 3: Mesures ciblées de révision de la législation sociale – modifications notables des dispositions actuelles et introduction de dérogations à la législation pour certaines activités.

<sup>1</sup> Réexamen des règlements (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 de marchandises par route.

Le paquet de mesures 2 est l'option privilégiée du point de vue du renforcement du contrôle et de la clarification du cadre juridique de l'UE.

Le paquet de mesures 4 est horizontal et prévoit des règles spécifiques relatives au détachement dans le secteur des transports – il contient des mesures allégeant les exigences en matière administrative et de contrôle et présente quatre variantes correspondant aux quatre seuils suivants pour la durée totale cumulée des activités réalisées dans les pays d'accueil: 3 jours par mois (paquet de mesures 4a), 5 jours (paquet de mesures 4b), 7 jours (paquet de mesures 4c) et 9 jours (paquet de mesures 4d); en deçà du seuil, la directive sur le détachement des travailleurs ne s'applique pas intégralement aux conducteurs. La charge administrative est considérablement réduite quel que soit le seuil. Plus le seuil est élevé, plus les coûts de mise en conformité sont bas pour les transporteurs. Du point de vue des travailleurs, plus le seuil de durée est bas, plus les effets positifs sont importants en termes d'amélioration des conditions sociales et de travail des conducteurs et d'accroissement de l'attrait de leur emploi. Compte tenu des incidences différentes de chaque option et de la difficulté de les comparer, le choix de l'option à retenir est une décision politique.

#### **Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?**

Le paquet de mesures 1 est l'option la moins appréciée par tous les groupes de parties prenantes. Le paquet de mesures 2 est largement soutenu par les transporteurs et les conducteurs, car ces mesures prévoient une organisation plus efficace des opérations de transport, des prescriptions plus favorables et mieux adaptées en matière de temps de travail et de repos, et un contrôle plus efficace et uniforme. Les syndicats et les autorités nationales ont exprimé des points de vue mitigés. Le paquet de mesures 3 a la faveur du secteur des autobus et des autocars (principalement dans l'UE-15). Les syndicats ne soutiennent qu'une seule mesure de ce paquet (l'interdiction de la rémunération fondée sur le rendement), en rejetant les autres mesures. Les entreprises et la majorité des États membres sont favorables au paquet de mesures 4, parce qu'il fournit des solutions claires et proportionnées pour appliquer les dispositions relatives au détachement. Les syndicats et trois États membres sont opposés à la solution des seuils de durée qui déclenchent l'application intégrale de la directive sur le détachement des travailleurs.

#### **C. Incidences de l'option privilégiée**

##### **Quels sont les avantages de l'option privilégiée?**

- Amélioration des conditions de travail et de repos des travailleurs grâce à des règles mieux adaptées et plus souples, clarification des taux de rémunération applicables et d'autres conditions liées à la protection sociale lors du travail à l'étranger, meilleures conditions de repos, réduction du temps passé loin du lieu de résidence.
- Renforcement de la faculté des transporteurs d'organiser le travail des conducteurs de manière plus efficace.
- Réduction des coûts administratifs pour les transporteurs d'environ 785 millions d'EUR par an.
- Augmentation de la rémunération des conducteurs participant à des opérations de transport dans des États membres pratiquant des taux de rémunération plus élevés.
- Sécurité juridique et cohérence du contrôle.

##### **Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?**

- Faible augmentation à court terme des coûts de contrôle pour les autorités, qui sera compensée à plus long terme par un contrôle plus efficace.
- Faible augmentation à court terme des coûts de mise en conformité et des coûts administratifs pour les transporteurs, en raison de l'obligation de mettre à disposition un lieu d'hébergement pour le repos hebdomadaire normal, du besoin éventuel d'employer de nouveaux conducteurs et de l'application des salaires plus élevés des États membres d'accueil.

##### **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'obligation de mettre à la disposition des conducteurs un lieu d'hébergement et les modifications du calcul du temps de travail hebdomadaire devraient davantage peser sur les micro-entreprises, qui disposent de moins de souplesse pour organiser leurs activités de manière à éviter l'augmentation des coûts. À l'inverse, la réduction escomptée des coûts administratifs et des coûts de mise en conformité liés aux dispositions relatives au détachement sera plus sensible pour les petites entreprises, en particulier celles de l'UE-13.

##### **Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?**

Non, seulement une légère augmentation à court terme des coûts de contrôle, compensée à plus long terme par les économies résultant de contrôles plus efficaces.

##### **Y aura-t-il d'autres incidences notables?**

Pas d'incidences sur l'environnement ou d'incidences notables sur le niveau global d'emploi au niveau de l'UE. Synergies avec l'initiative relative à l'accès au marché du transport de marchandises par route: 1) efficacité accrue du contrôle, 2) efficacité accrue de la lutte contre les pratiques illégales en matière d'emploi.

**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. L'initiative offre une solution proportionnée et équilibrée à des problèmes sociaux et de concurrence connexes.

**D. Suivi****Quand la législation sera-t-elle réexaminée?**

L'évaluation ex post sera effectuée selon un cycle politique ordinaire (dans 5 à 7 ans).