



Paris, le 27 juillet 2017

COMMISSION
DES AFFAIRES
EUROPÉENNES

AVIS POLITIQUE

sur le volet social du Paquet « Europe en mouvement »

- ① Vu la proposition de règlement 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),
- ② Vu la proposition de directive 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),
- ③ Vu la proposition de règlement 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),
- ④ La commission des affaires européennes du Sénat :
- ⑤ Approuve le projet de la Commission européenne d'appliquer les directives 96/71/CE et 2014/67/UE relatives au détachement de travailleurs aux opérations de transport international de marchandises et de cabotage ;
- ⑥ Juge cependant que le droit français demeure plus protecteur en appliquant les normes européennes en matière de détachement aux opérations de transport international dès le premier jour passé sur le territoire et non au bout de trois jours sur une période d'un

mois calendaire ; souhaite donc l'application des normes sociales du pays d'accueil dès le premier jour de livraison ;

- ⑦ Salue la révision de la définition du temps de repos, qui interdit notamment le repos en cabine et estime qu'elle pourrait contribuer à limiter le cabotage permanent ;
- ⑧ S'interroge, cependant, sur la suppression du nombre maximal d'opérations de cabotage autorisé et rappelle que la réglementation européenne en matière de cabotage avait été initialement mise en place pour éviter les retours à vide et alléger ainsi le coût pour l'environnement et non pas pour libéraliser totalement le secteur du transport routier de marchandises ; invite la Commission à revenir sur cette suppression qui pourrait fragiliser les petites entreprises ne travaillant que sur les marchés nationaux ;
- ⑨ Partage la volonté de la Commission de renforcer les contrôles visant la fraude au détachement dans le secteur des transports, en ciblant les sociétés boîtes aux lettres et en fixant des objectifs chiffrés ; appuie son projet d'encadrement de l'activité des véhicules utilitaires légers ;
- ⑩ Regrette toutefois qu'elle ne propose qu'une liste fermée de mesures de contrôles et d'exigences administratives et demande donc l'alignement sur la directive d'exécution 2014/67/UE qui prévoit, dans les autres secteurs, une liste ouverte de contrôles afin de permettre aux Etats membres d'être le plus réactif possible face à des mécanismes de fraude de plus en plus complexes.