










Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2017/0123(COD) codécision) Règlement</p>	Procédure terminée
<p>Exercice de la profession de transporteur par route et accès au marché du transport international de marchandises par route</p> <p>Modification Règlement (EC) No 1071/2009 2007/0098(COD) Modification Règlement (EC) No 1072/2009 2007/0099(COD)</p> <p>Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.10 Entreprises et personnel de transport 4.15.03 Aménagement du temps de travail, horaires 4.15.04 Main-d'oeuvre, mobilité et conversion professionnelles, conditions de travail</p> <p>Priorités législatives Déclaration commune 2018-19</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p> ERTUG Ismail</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> ŁUKACIJEWSKA Elżbieta Katarzyna</p> <p> GADE Søren</p> <p> CAMPOMENOSI Marco</p> <p> DELLI Karima</p> <p> ZŁOTOWSKI Kosma</p> <p> KONEČNÁ Kateřina</p>	12/07/2017
	<p>Commission au fond précédente</p> <p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p> ERTUG Ismail</p>	12/07/2017
	<p>Commission pour avis précédente</p> <p>EMPL Emploi et affaires sociales</p>	<p> LOPE FONTAGNÉ Verónica</p>	03/10/2017
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date

Commission européenne	Transports, télécommunications et énergie	3658	03/12/2018
	Transports, télécommunications et énergie	3623	07/06/2018
	Transports, télécommunications et énergie	3581	05/12/2017
	DG de la Commission	Commissaire	
Comité européen des régions	Mobilité et transports	BULC Violeta	

Evénements clés			
31/05/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0281	Résumé
15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		
05/12/2017	Débat au Conseil	3581	
04/06/2018	Vote en commission, 1ère lecture/lecture unique		
04/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
07/06/2018	Débat au Conseil	3623	
07/06/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A8-0204/2018	Résumé
11/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
14/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles rejetée par la plénière (Article 71); le dossier sera mis à l'ordre du jour de la période de session suivante		
03/07/2018	Débat en plénière		
04/07/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		
04/07/2018	Dossier renvoyé a la commission compétente		
27/03/2019	Débat en plénière		
04/04/2019	Résultat du vote au parlement		
04/04/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T8-0341/2019	Résumé
24/09/2019	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
09/10/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
21/01/2020	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture	PE646.908 PE646.925	

	précoce		
08/04/2020	Publication de la position du Conseil	05115/1/2020	Résumé
17/04/2020	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
08/06/2020	Vote en commission, 2ème lecture		
10/06/2020	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A9-0116/2020	Résumé
09/07/2020	Décision du Parlement, 2ème lecture	T9-0186/2020	Résumé
15/07/2020	Signature de l'acte final		
15/07/2020	Fin de la procédure au Parlement		
31/07/2020	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2017/0123(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement (EC) No 1071/2009 2007/0098(COD) Modification Règlement (EC) No 1072/2009 2007/0099(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/01265

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2017)0281	31/05/2017	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0194	31/05/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0195	31/05/2017	EC	
Projet de rapport de la commission		PE612.273	18/12/2017	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES2846/2017	18/01/2018	ESC	
Amendements déposés en commission		PE618.056	23/02/2018	EP	
Amendements déposés en commission		PE618.216	23/02/2018	EP	
Avis de la commission	EMPL	PE615.233	30/04/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0204/2018	07/06/2018	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0341/2019	04/04/2019	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2019)443	12/06/2019	EC	

Déclaration du Conseil sur sa position		01987/2020	07/04/2020	CSL	
Position du Conseil		05115/2020	08/04/2020	CSL	
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2020)0151	15/04/2020	EC	
Projet de rapport de la commission		PE650.436	17/04/2020	EP	
Amendements déposés en commission		PE650.725	13/05/2020	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A9-0116/2020	10/06/2020	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T9-0186/2020	09/07/2020	EP	Résumé
Projet d'acte final		00026/2020/LEX	09/07/2020	CSL	

Informations complémentaires

Document de recherche

[Briefing](#)

Acte final

[Règlement 2020/1055](#)
[JO L 249 31.07.2020, p. 0017](#)

Exercice de la profession de transporteur par route et accès au marché du transport international de marchandises par route

OBJECTIF: améliorer le marché unique des transports par route au moyen de modifications visant à éliminer les causes des disparités et à garantir une meilleure application de la réglementation.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: actuellement, deux règlements ont comme objectif général de soutenir le bon fonctionnement, l'efficacité et la compétitivité du marché unique des transports routiers:

- le [règlement \(CE\) n° 1071/2009](#) fixant les conditions que les entreprises doivent respecter pour avoir accès à la profession de transporteur (de marchandises ou de voyageurs) par route;
- le [règlement \(CE\) n° 1072/2009](#) fixant les règles que les entreprises qui prévoient d'opérer sur le marché du transport international de marchandises par route et sur les marchés nationaux autres que le leur (cabotage) doivent respecter.

L'expérience acquise a montré que les dispositions de ces règlements pouvaient être améliorées sur un certain nombre de points.

La proposition s'inscrit dans le cadre d'un réexamen en cours portant plus largement sur la législation en matière de transport routier. Elle est liée à d'autres actes juridiques en vigueur concernant le transport par route, notamment la législation sociale dans le domaine du transport routier [[règlement \(CE\) n° 561/2006](#), [directive 2002/15/CE](#), [directive 2006/22/CE](#) et [règlement \(UE\) n° 165/2014](#)].

ANALYSE D'IMPACT: l'option retenue associe un paquet de mesures qui prévoit des modifications des règles de cabotage et des dispositions en matière de détablissement, à une extension partielle du champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 aux véhicules utilitaires légers.

Cette option devrait générer des économies de l'ordre de 2,7 à 5,2 milliards EUR pour les entreprises de l'UE-28 au cours de la période 2020-2035. La réduction des infractions aux règles du cabotage devrait atteindre 62% et le risque de création de «sociétés boîtes aux lettres» devrait diminuer d'environ 10%.

CONTENU: la proposition vise à modifier le règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route et le règlement (CE) n° 1072/2009 sur l'accès au marché international du transport routier. Les éléments clés de la proposition modificative sont les suivants:

Accès à la profession de transporteur par route (règlement (CE) n° 1071/2009): les modifications proposées visent à:

- inclure dans le champ d'application du règlement les véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes («véhicules utilitaires légers»): les exigences relatives à la fonction de gestionnaire de transport, à l'honorabilité et aux compétences professionnelles ne seraient pas obligatoires mais les États membres conserveraient la possibilité de les appliquer. En revanche, les transporteurs concernés seraient soumis aux exigences en matière de détablissement stable et de capacité financière appropriée dans tous les États membres;
- clarifier les dispositions afin de rassurer que les entreprises établies dans un État membre y exercent une activité réelle et continue;
- harmoniser davantage l'évaluation de l'honorabilité et à étendre la liste des infractions qui peuvent conduire à la perte de cette

honorabilité. Seraient ainsi prises en compte dans l'évaluation de l'honorabilité les infractions graves aux règles fiscales nationales ainsi que les infractions graves aux règles de l'UE sur le détachement de travailleurs et à la législation applicable aux obligations contractuelles;

- préciser les moyens par lesquels les entreprises peuvent démontrer leur capacité financière en l'absence de comptes annuels certifiés satisfaisant notamment des transporteurs utilisant uniquement des véhicules utilitaires légers et des entreprises nouvellement créées;
- clarifier la position des autorités compétentes dans le cas où des entreprises ne respectent plus l'exigence de capacité financière;
- préciser que, lorsqu'un gestionnaire de transport a perdu son honorabilité, l'autorité compétente ne peut la restaurer dans un délai inférieur à un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité;
- ajouter les éléments d'information qui doivent figurer dans les registres électroniques nationaux, afin de permettre un meilleur contrôle de l'application des règles en matière d'accès à la profession.

Accès au marché international du transport routier (règlement (CE) n° 1072/2009): la Commission propose de préciser:

- que le transport de conteneurs ou de palettes vides doit être considéré comme un transport pour compte d'autrui uniquement s'il fait l'objet d'un contrat de transport entre un expéditeur et un destinataire;
- qu'un transport de cabotage peut comporter plusieurs points de chargement, plusieurs points de livraison ou plusieurs points de chargement et de livraison.

Jusqu'à présent, la réglementation de l'UE autorisait 3 transports de cabotage dans un délai de 7 jours à compter de la livraison internationale. Les nouvelles règles permettraient un nombre illimité de transports de cabotage dans un délai de 5 jours à compter de la livraison internationale.

Les États membres devraient procéder à un minimum de contrôles portant sur le respect des dispositions en matière de cabotage (à savoir 2% des transports de cabotage à compter du 1^{er} janvier 2020 et 3% à compter du 1^{er} janvier 2022).

ACTES DÉLÉGUÉS: la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'UE.

Exercice de la profession de transporteur par route et accès au marché du transport international de marchandises par route

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'Ismail ERTUG (S&D, DE) sur 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.

La proposition vise à améliorer le marché unique des transports par route au moyen de modifications visant à éliminer les causes des disparités et à garantir une meilleure application de la réglementation. Elle s'inscrit dans le cadre d'un réexamen en cours portant plus largement sur la législation en matière de transport routier.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Champ d'application: la Commission européenne propose d'inclure dans le champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route les véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes («véhicules utilitaires légers»).

Les députés proposent d'exclure du champ d'application du règlement: i) les véhicules très légers dont la masse en charge autorisée est inférieure à 2,4 tonnes, ii) les véhicules légers dont la masse en charge autorisée est inférieure à 3,5 tonnes et qui effectuent exclusivement des transports nationaux.

Tout transport par route dont la finalité n'est pas de générer un profit pour le conducteur ou d'autres personnes, par exemple, si le service est fourni à des fins caritatives ou philanthropiques, devrait être considéré comme un transport effectué exclusivement à des fins non commerciales.

Exigences pour exercer la profession de transporteur par route: en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, les députés estiment que les quatre exigences devraient s'appliquer, à savoir les critères d'établissement stable et effectif dans un État membre, d'honorabilité, de capacité financière et de compétence professionnelle, ainsi que l'obligation d'obtenir une licence communautaire.

Les États membres devraient procéder à des contrôles au moins tous les trois ans afin de vérifier que les entreprises satisfont à ces exigences.

Conditions relatives à l'exigence d'établissement: pour lutter contre le phénomène des sociétés « boîtes aux lettres » (c'est-à-dire les sociétés enregistrées dans un autre État membre par exemple afin de réduire les coûts liés aux règles fiscales, alors que l'activité principale est exercée dans un autre État membre), les entreprises de transport routier établies dans un État membre devraient avoir une activité réelle et permanente dans cet État membre, gérer effectivement leurs activités de transport et accomplir des activités substantielles depuis celui-ci.

Les députés proposent de consolider et de préciser les exigences relatives à l'existence d'une véritable présence commerciale et de compléter les données à insérer dans les registres électroniques nationaux, afin de disposer d'un tableau plus complet de la propriété d'une entreprise. Les registres électroniques nationaux devraient être réellement interopérables et les données qui y figurent devraient être accessibles directement et en temps réel à tous les agents de la force publique désignés de tous les États membres.

Cabotage: pour éviter que les transports de cabotage ne soient effectués de façon systématique, les députés proposent de définir plus précisément les opérations de transport international donnant droit au cabotage, en intégrant par exemple la valeur du contrat de l'opération internationale. En outre, ils proposent de réduire la période durant laquelle le cabotage est autorisé.

De plus, le texte amendé prévoit que les transporteurs ne devraient pas être autorisés à effectuer de nouveaux transports de cabotage dans le même État membre d'accueil pendant une certaine période de temps et jusqu'à ce qu'ils aient effectué un nouveau transport international en provenance de l'État membre dans lequel l'entreprise est établie.

Améliorer les contrôles: les députés estiment que contrôle réel et efficace de l'application des règles est une condition sine qua non à l'exercice d'une concurrence loyale dans le marché intérieur. Ils proposent de renforcer les dispositions concernant la coopération administrative et le contrôle de l'application. Ils suggèrent également d'encourager l'utilisation du tachygraphe intelligent pour détecter des infractions et des anomalies plus rapidement et d'accroître les échanges de bonnes pratiques et de formations entre les États membres en ce qui concerne le contrôle de l'application des règles.

Les transports internationaux devraient être soumis à la possession d'un tachygraphe intelligent, d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur.

Exercice de la profession de transporteur par route et accès au marché du transport international de marchandises par route

Le Parlement européen a adopté par 371 voix pour, 251 contre et 13 abstentions, une résolution législative sur 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.

La proposition vise à améliorer le marché unique des transports par route au moyen de modifications visant à éliminer les causes des disparités et à garantir une meilleure application de la réglementation. Elle inscrit dans le cadre d'un réexamen en cours portant plus largement sur la législation en matière de transport routier.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Champ d'application

Les véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes («véhicules utilitaires légers») seraient inclus dans le champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route.

Les députés ont proposé d'exclure du champ d'application du règlement: i) les véhicules très légers dont la masse en charge autorisée est inférieure à 2,4 tonnes, ii) les véhicules légers dont la masse en charge autorisée est inférieure à 3,5 tonnes et qui effectuent exclusivement des transports nationaux.

Tout transport par route dont la finalité n'est pas de générer un profit pour le conducteur ou d'autres personnes, par exemple, si le service est fourni à des fins caritatives ou philanthropiques, devrait être considéré comme un transport effectué exclusivement à des fins non commerciales.

Exigences pour exercer la profession de transporteur par route

Les véhicules utilitaires légers, qui sont de plus en plus utilisés par les opérateurs pour fournir des services de transport, devraient respecter les normes de l'UE pour les opérateurs de transport. En ce qui concerne ces véhicules, les quatre exigences devraient s'appliquer, à savoir les critères d'établissement stable et effectif dans un État membre, d'honorabilité, de capacité financière et de compétence professionnelle, ainsi que l'obligation d'obtenir une licence communautaire.

Les États membres devraient procéder à des contrôles au moins tous les trois ans afin de vérifier que les entreprises satisfont à ces exigences.

Conditions relatives à l'exigence d'établissement

Pour lutter contre le phénomène des sociétés «boîtes aux lettres» (c'est-à-dire les sociétés enregistrées dans un autre État membre par exemple afin de réduire les coûts liés aux règles fiscales, alors que l'activité principale est exercée dans un autre État membre), les entreprises de transport routier établies dans un État membre devraient avoir une activité réelle et permanente dans cet État membre, gérer effectivement leurs activités de transport et accomplir des activités substantielles depuis celui-ci.

Les députés ont proposé de renforcer les dispositions concernant l'existence d'un établissement stable et effectif, tout en évitant une charge administrative disproportionnée et de compléter les données à insérer dans les registres électroniques nationaux, afin de disposer d'un tableau plus complet de la propriété d'une entreprise. Les registres électroniques nationaux devraient être réellement interopérables et les données qui y figurent devraient être accessibles directement et en temps réel à tous les agents de la force publique désignés de tous les États membres.

Cabotage

Pour éviter que les transports de cabotage (opérations effectuées par des entreprises de transport au sein d'un marché national extérieur à leur propre pays) ne soient effectués de façon systématique, les députés ont proposé de réduire la période durant laquelle le cabotage est autorisé.

Le Parlement souhaite que les entreprises soient autorisées à effectuer des livraisons dans un autre pays de l'UE pendant 3 jours après une livraison transfrontalière afin d'éviter les «trajets à vide» des camions. Après cette période, les transporteurs ne seraient plus autorisés à effectuer de nouvelles opérations de cabotage dans le même pays et avec le même véhicule dans les 60 heures suivant leur retour dans leur pays d'établissement.

Améliorer les contrôles

Les députés estiment que contrôle réel et efficace de l'application des règles est une condition sine qua non à l'exercice d'une concurrence loyale dans le marché intérieur. Ils ont suggéré d'encourager l'utilisation du tachygraphe intelligent pour détecter des infractions et des anomalies plus rapidement et accroître les échanges de bonnes pratiques et de formations entre les États membres en ce qui concerne le contrôle de l'application des règles.

La licence communautaire devrait être délivrée par un État membre à tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui effectue des transports internationaux avec des véhicules équipés d'un tachygraphe intelligent.

Les États membres devraient prendre des mesures d'accompagnement visant à encourager les échanges entre les fonctionnaires chargés de la coopération administrative et de l'assistance mutuelle entre États membres ainsi qu'entre les fonctionnaires qui sont chargés de surveiller le respect et l'exécution des dispositions applicables du règlement.

Exercice de la profession de transporteur par route et accès au marché du transport international de marchandises par route

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'un 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.

Cette proposition a été présentée dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité. Son objectif est de moderniser les règles régissant l'accès à la profession de transporteur par route et l'accès au marché du transport routier en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché unique dans le secteur du transport routier. Il s'agit en particulier :

- d'actualiser les règles relatives à l'exercice de la profession de transporteur par route afin de lutter contre les sociétés boîtes aux lettres et la concurrence déloyale ;
- détoffer les règles relatives au cabotage qui figurent dans le règlement (CE) n° 1072/2009 afin d'empêcher un recours abusif à ces dispositions.

La position du Conseil en première lecture reflète le compromis intervenu dans les négociations entre le Conseil et le Parlement européen. Elle comporte les principaux éléments suivants :

Véhicules utilitaires légers de 2,5 à 3,5 tonnes

Les exigences en matière d'accès à la profession de transporteur routier seraient rendues obligatoires pour les transporteurs utilisant des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes, et opérant dans le secteur du transport international.

La position du Conseil introduit une période de mise en œuvre progressive de 21 mois avant que les véhicules utilitaires légers concernés ne relèvent du champ d'application des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009.

Cette période devrait également être utilisée par la Commission pour adopter des actes d'exécution détaillant les fonctionnalités permettant le traitement de données liées 1) aux numéros d'immatriculation des véhicules d'une entreprise, 2) à l'effectif d'une entreprise et 3) au niveau de risque d'une entreprise à communiquer aux autorités compétentes lors de contrôles sur route, une fois adoptée une formule commune permettant de calculer le niveau de risque.

Conditions relatives aux exigences pour exercer la profession de transporteur par route

Pour lutter contre le phénomène des « sociétés boîtes aux lettres », la position du Conseil renforce le lien entre le lieu d'établissement du transporteur et ses activités. Afin de garantir que le lien soit réel, les camions utilisés pour le transport international devraient rentrer au centre opérationnel de l'entreprise au moins une fois toutes les huit semaines. Cette période de huit semaines est conçue pour permettre aux conducteurs de rentrer chez eux, avec le véhicule, à la fin de leur deuxième cycle de travail de quatre semaines.

Les États membres pourraient également exiger d'une entreprise, dans l'État membre d'établissement : i) qu'elle dispose dans ses locaux d'un personnel administratif dûment qualifié, ou que le gestionnaire de transport puisse être joint pendant les heures normales de bureau ; ii) qu'elle dispose d'une infrastructure d'exploitation, notamment un bureau ouvert pendant les heures normales d'activité.

La position du Conseil clarifie et harmonise davantage l'évaluation de l'honorabilité. Elle inclut notamment le cabotage non autorisé dans la liste des infractions pénales graves ou des infractions graves. Elle harmonise (à un an) le délai minimal à l'issue duquel un gestionnaire de transport ayant perdu son honorabilité pourrait la voir rétablie. Le texte inclut également l'obligation pour un gestionnaire de transport ayant perdu son honorabilité de démontrer qu'il a suivi un minimum de formation ou réussi un examen démontrant les connaissances des sujets énumérés à l'annexe I.

Afin de faciliter l'entrée des entreprises nouvellement créées sur le marché, le Conseil propose de clarifier les modalités suivant lesquelles les entreprises peuvent prouver leur capacité financière.

Enfin en ce qui concerne la compétence professionnelle, le Conseil a introduit une disposition visant à permettre aux États membres de promouvoir la formation continue sur des sujets énumérés à l'annexe I à des intervalles de trois ans.

Application et contrôles

La position du Conseil prévoit que les États membres doivent envisager des inspections dans les locaux mêmes de l'entreprise et tenir compte du niveau de risque d'une entreprise, sur la base du système de classification par niveau de risque. Elle oblige les États membres à effectuer un nombre minimal de contrôles sur le cabotage et à organiser au moins deux contrôles concertés sur route par an. Chaque État membre devrait veiller à ce qu'une stratégie nationale de contrôle soit appliquée et qu'une telle stratégie se concentre sur les entreprises présentant un niveau de risque élevé.

Transport de cabotage

En ce qui concerne les règles relatives aux opérations effectuées par des entreprises de transport au sein d'un marché national extérieur à leur propre pays (le « cabotage »), le système actuel qui autorise un maximum de 3 opérations en 7 jours resterait inchangé.

Pour prévenir le cabotage systématique, une période transitoire de 4 jours serait introduite, avant laquelle il ne pourra être procédé à de nouveaux transports de cabotage dans le même pays et avec le même véhicule. Un État membre pourrait appliquer ces mêmes règles aux trajets routiers de transport combiné sur son territoire.

Responsabilité

Les États membres devraient établir des règles soumettant les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants à des sanctions dans les cas où ils savaient ou auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignait le règlement.

Coopération administrative

La position du Conseil inclut des éléments supplémentaires dans les registres électroniques nationaux et donne plus de détails sur la coopération administrative entre les États membres. Elle précise que le système d'échange de messages du registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) sur les condamnations et les sanctions en cas d'infraction grave et le système d'information du marché intérieur (IMI) devront tous deux être utilisés pour faciliter la coopération administrative et l'assistance mutuelle.

Exercice de la profession de transporteur par route et accès au marché du transport international de marchandises par route

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Ismail ERTUG (S&D, DE) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route.

La commission compétente a recommandé que le Parlement européen approuve la position du Conseil en première lecture sans amendement.

La position en première lecture du Conseil est conforme à l'accord provisoire conclu lors des négociations interinstitutionnelles. L'accord général conclu par le Parlement avec le Conseil a renforcé encore la proposition en vue de garantir des conditions équilibrées de concurrence loyale et un contrôle rigoureux de l'application. Il a notamment été convenu ce qui suit:

Lutte contre les sociétés «boîtes aux lettres»

L'accord renforce et précise les dispositions relatives à l'existence d'un établissement effectif et permanent d'une véritable présence commerciale afin qu'un lien réel avec l'État membre d'établissement puisse être démontré. Il s'agit notamment des exigences relatives à la présence des véhicules utilisés par le transporteur dans l'État membre d'établissement (une fois toutes les huit semaines) et au lieu de travail normal des conducteurs.

Inclusion des véhicules utilitaires légers

Les véhicules utilitaires légers utilisés exclusivement pour le transport national et les très petits véhicules utilitaires légers (moins de 2,5 tonnes) sont exclus du champ d'application. Les véhicules utilitaires légers qui sont inclus dans le champ d'application devraient faire l'objet de règles semblables à celles des véhicules utilitaires lourds afin que des conditions de concurrence loyale soient garanties.

Cabotage

Le régime actuel du cabotage serait maintenu. Toutefois, une période transitoire de quatre jours a été introduite afin de lutter contre le cabotage systématique pendant laquelle aucune autre opération de cabotage ne serait autorisée dans l'État membre concerné. Un État membre pourrait appliquer ces mêmes règles aux trajets routiers de transport combiné sur son territoire.

Coopération administrative

Des dispositions spécifiques ont été adoptées pour améliorer la coopération administrative entre les États membres, pour recueillir des données plus pertinentes sur les entreprises de transport dans les registres électroniques nationaux et pour permettre un accès plus facile à ces registres lors des contrôles routiers, pour vérifier plus régulièrement que les exigences en matière de droit de licences sont toujours respectées, notamment par des inspections sur place, et pour concentrer les capacités nationales de contrôle sur les entreprises à haut risque.

Responsabilité

L'accord introduit une responsabilité partagée dans la chaîne d'approvisionnement afin de renforcer la responsabilité des parties en amont de la chaîne d'approvisionnement. Les États membres devraient ainsi établir des règles soumettant les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants à des sanctions dans les cas où ils savaient que l'exécution des services de transport commandés enfreignait le règlement.

Exercice de la profession de transporteur par route et accès au marché du transport international de marchandises par route

Le Parlement européen a approuvé, suivant la procédure législative ordinaire, la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route.

L'objectif du règlement proposé est de moderniser les règles régissant l'accès à la profession de transporteur par route et l'accès au marché du transport routier en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché unique dans le secteur du transport routier.

Le projet d'acte législatif :

- prévoit que l'utilisation de véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes sera également soumise aux règles de l'Union applicables aux transporteurs, notamment en ce qui concerne l'installation d'un tachygraphe permettant d'enregistrer chaque passage de frontière;
- permet de mieux lutter contre les sociétés «boîtes aux lettres» : les entreprises de transport routier devraient être en mesure de démontrer qu'elles ont un volume important d'activités dans l'État membre où elles sont enregistrées. Les camions devraient aussi retourner au centre opérationnel de l'entreprise toutes les huit semaines;
- introduit une période transitoire de quatre jours afin de lutter contre le cabotage systématique pendant laquelle aucune autre opération de cabotage ne serait autorisée dans le même État membre avec le même véhicule;
- inclut des éléments supplémentaires dans les registres électroniques nationaux et introduit des dispositions spécifiques pour améliorer la coopération administrative entre les États membres;
- oblige les États membres à établir des règles soumettant les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants à des sanctions dans les cas où ils savaient que l'exécution des services de transport commandés enfreignait le règlement.