













Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2017/0123(COD) codécision) Règlement</p> <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 conjointe 2018</p>	<p>En attente de la position du Conseil en 1ère lecture / convocation de la conciliation budgétaire</p> <p>14/06/2018 Décision d'entamer des négociations interinstitutionnelles rejetée en plénière (Art. 69c); dossier renvoyé à la prochaine session</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> ZŁOTOWSKI Kosma</p> <p> TELIČKA Pavel</p> <p> KYLÖNEN Merja</p> <p> DELLI Karima</p> <p> LUNDGREN Peter</p> <p> ARNAUTU Marie-Christine</p>	12/07/2017
	<p>Commission pour avis</p> <p>EMPL Emploi et affaires sociales</p>	<p>Rapporteur(e) pour avis</p> <p> LOPE FONTAGNÉ Verónica</p>	03/10/2017
Conseil de l'Union européenne	<p>Formation du Conseil</p> <p>Transports, télécommunications et énergie</p>	<p>Réunion</p> <p>3658</p>	<p>Date</p> <p>03/12/2018</p>

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

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
03/07/2018	Débat en plénière		
04/07/2018	Résultat du vote au parlement		
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	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T8-0341/2019	Résumé

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 économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture / convocation de la conciliation budgétaire

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

Informations complémentaires

Document de recherche

[Briefing](#)

2017/0123(COD) - 31/05/2017 Document de base législatif

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 IUE-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 s'assurer 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 s'agissant 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.

2017/0123(COD) - 07/06/2018 Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

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.

2017/0123(COD) - 04/04/2019 Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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.