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

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 dIsmail ERTUG (S&D, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 1071/2009 et le règlement (CE) nº 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 sinscrit dans le cadre dun 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 dapplication: la Commission européenne propose dinclure dans le champ dapplication du règlement (CE) n° 1071/2009 sur laccès 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 dexclure du champ dapplication 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 nest pas de générer un profit pour le conducteur ou dautres 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 sappliquer, à savoir les critères détablissement stable et effectif dans un État membre, dhonorabilité, de capacité financière et de compétence professionnelle, ainsi que lobligation dobtenir 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 lexigence détablissement: 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 lexistence dune véritable présence commerciale et de compléter les données à insérer dans les registres électroniques nationaux, afin de disposer dun tableau plus complet de la propriété dune 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 lopération 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 lentreprise est établie.

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

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