

PARLEMENT EUROPÉEN

1999



2004

Document de séance

FINAL
A5-0469/2001

20 décembre 2001

*****II**

RECOMMANDATION POUR LA DEUXIÈME LECTURE

relative à la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 du Conseil afin d'instaurer une attestation de conducteur (10353/1/2001 – C5-0473/2001 – 2000/0297(COD))

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

Rapporteur: Rijk van Dam

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en gras et italique. Le marquage en italique maigre est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PAGE RÉGLEMENTAIRE.....	4
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	6

PAGE RÉGLEMENTAIRE

Au cours de sa séance du 16 mai 2001, le Parlement a arrêté sa position en première lecture sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 du Conseil afin d'instaurer une attestation de conducteur (COM(2000) 751 - 2000/0297 (COD)).

Au cours de la séance du 25 octobre 2001, la Présidente du Parlement a annoncé la réception de la position commune qu'elle a renvoyée à la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme (10353/1/2001 - C5-0473/2001).

Au cours de sa réunion du 24 janvier 2001, la commission avait nommé Rijk van Dam rapporteur.

Au cours de ses réunions des 27 novembre 2001 et 19 décembre 2001, elle a examiné la position commune ainsi que le projet de recommandation pour la deuxième lecture.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté le projet de résolution législative à l'unanimité.

Étaient présents au moment du vote Konstantinos Hatzidakis (président), Emmanouil Mastorakis et Helmuth Markov (vice-présidents), Rijk van Dam (vice-président et rapporteur), Pedro Aparicio Sánchez (suppléant Carmen Cerdeira Morterero), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo (suppléant Giorgio Lisi), Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (suppléant Jacqueline Foster), Jean-Claude Fruteau (suppléant Danielle Darras), Mathieu J.H. Grosch, Mary Honeyball, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggler (suppléant Reinhard Rack), Dieter-Lebrecht Koch, Brigitte Langenhagen (suppléant Karla M.H. Peijs), Sérgio Marques, Linda McAvan (suppléant John Hume), Arlene McCarthy (suppléant Mark Francis Watts), Erik Meijer, Francesco Musotto, James Nicholson (suppléant Dana Rosemary Scallon), Camilo Nogueira Román, Juan Ojeda Sanz, Josu Ortuondo Larrea, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (suppléant Rosa Miguélez Ramos), Samuli Pohjamo, Alonso José Puerta, Marieke Sanders-ten Holte, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Elisabeth Schroedter (suppléant Reinhold Messner), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Adriaan Vermeer (suppléant Isidoro Sánchez García conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Demetrio Volcic et Brigitte Wenzel-Perillo (suppléant Carlos Ripoll i Martínez Bedoya).

La recommandation pour la deuxième lecture a été déposée le 20 décembre 2001.

Le délai de dépôt des amendements à la position commune sera indiqué dans le projet d'ordre du jour de la période de session au cours de laquelle la recommandation sera examinée.

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE

Résolution législative du Parlement européen sur la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 du Conseil afin d'instaurer une attestation de conducteur (10353/1/2001 – C5-0473/2001 – 2000/0297(COD))

(Procédure de codécision: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

- vu la position commune du Conseil (10353/1/2001 – C5-0473/2001),
 - vu sa position en première lecture¹ sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2000) 751²),
 - vu la proposition modifiée de la Commission (COM(2001) 373³),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, du traité CE,
 - vu l'article 80 de son règlement,
 - vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme (A5-0469/2000),
1. approuve la position commune;
 2. constate que l'acte est arrêté conformément à la position commune;
 3. charge sa Présidente de signer l'acte, avec le Président du Conseil, conformément à l'article 254, paragraphe 1, du traité CE;
 4. charge son Secrétaire général de signer l'acte, pour ce qui relève de ses compétences, et de procéder, en accord avec le Secrétaire général du Conseil, à sa publication au Journal officiel des Communautés européennes;
 5. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

¹ Non encore publiée au JO.

² JO C 96 du 27.3.2001, p. 207.

³ Non encore publiée au JO.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Proposition de la Commission

La proposition de la Commission vise à instaurer une attestation de conducteur uniforme. Ce document communautaire doit permettre aux autorités nationales compétentes de contrôler efficacement le statut légal de la relation de travail entre employeurs de l'UE et leurs conducteurs effectuant des transports internationaux de marchandises dans la Communauté. La Commission entend résoudre, grâce à cette attestation, les problèmes engendrés actuellement par les conducteurs ressortissants de pays tiers employés par des entreprises de l'UE. Certaines entreprises communautaires emploient ces conducteurs irrégulièrement, et les conditions d'emploi qu'elles leur imposent sont souvent médiocres, ce qui entraîne des situations d'insécurité et des distorsions de la concurrence. Les rapports de travail dans les États membres étant régis de diverses façons et au moyen de documents différents, il est quasiment impossible aux contrôleurs extérieurs au pays d'établissement de vérifier la conformité légale d'un rapport de travail. L'instauration d'une attestation de conducteur uniforme facilitera leur tâche et constituera par conséquent un moyen efficace de contrecarrer cette forme de distorsion de la concurrence.

Première lecture du PE

Le Parlement a constaté en première lecture¹, le 16 mai 2001, que les conducteurs employés illégalement proviennent pour la plupart de pays tiers. Les services d'inspection des États membres ne disposent cependant pas de moyens de contrôle efficaces pour s'attaquer à ce problème. Par ailleurs, le Parlement a reconnu que l'instauration de l'attestation pour tous les conducteurs imposerait aux États membres un fardeau administratif considérable. Ces arguments justifient une limitation provisoire du champ d'application aux conducteurs provenant de pays tiers. Eu égard à ces observations, le Parlement a proposé de limiter, pendant les deux premières années suivant l'entrée en vigueur du règlement, le champ d'application de celui-ci aux conducteurs ressortissants de pays tiers. Le Parlement a également estimé que la mention du numéro des numéros de permis de conduire et de sécurité sociale permettraient d'améliorer l'identification et la protection des conducteurs.

Proposition modifiée de la Commission

Dans sa proposition modifiée du 5 juin 2001 (COM(2001) 373), la Commission reprend le souhait du Parlement de limiter, au cours des deux premières années, l'application du règlement aux seuls ressortissants de pays tiers. La Commission estime toutefois qu'il est nécessaire, avant d'appliquer le règlement, d'attendre 6 mois à partir de son entrée en vigueur, eu égard au temps de préparation des mesures requises. Tout comme le Conseil, la Commission soutient aussi la proposition du Parlement relative à la mention, sur l'attestation, des numéros de permis de conduire et de sécurité sociale.

¹ PE 286.659

Position commune du Conseil

Le Conseil propose, dans sa position commune du 23 octobre 2001, de limiter le champ d'application du règlement aux ressortissants de pays tiers et de n'envisager qu'après l'entrée en vigueur du règlement, sur la base d'une évaluation de la Commission, l'opportunité d'une extension du champ d'application aux ressortissants de l'UE. Contrairement à la Commission et au Parlement, le Conseil n'entend donc pas se prononcer dès à présent sur une extension future du champ d'application du règlement. Le Conseil souhaite rendre le règlement applicable un an après son entrée en vigueur, eu égard au délai de préparation jugé nécessaire. Le Conseil propose par ailleurs la mise en place d'une procédure de contrôle plus stricte, à savoir un contrôle annuel de 20 % au moins des attestations délivrées dans les États membres. La position commune prévoit en outre une modification du règlement (CEE) n° 3118/93, afin d'exiger que le conducteur ressortissant d'un pays tiers soit muni de l'attestation de conducteur pour effectuer les transports de cabotage.

Point de vue du Parlement

Les deux catégories de modifications préconisées par le Parlement en première lecture n'ont été acceptées qu'en partie par le Conseil. Seul l'amendement visant à ajouter les numéros de permis de conduire et de sécurité sociale aux données personnelles du conducteur a été pleinement accepté. Les autres amendements – visant à échelonner l'application – n'ont pas été repris en l'état. Les divergences entre le Conseil et le Parlement font l'objet de la brève évaluation qui suit.

Champ d'application

Le Conseil, qui s'est rallié entre-temps à un échelonnement de l'application du règlement, ne s'est pas prononcé sur tous les points. Le règlement sera applicable, un an après son entrée en vigueur, à tous les conducteurs des pays tiers effectuant, pour le compte d'une entreprise de l'UE, des transports internationaux à l'intérieur de l'Union. Ce n'est qu'après évaluation par la Commission – portant notamment sur les conséquences de la mise en œuvre du règlement – qu'il sera décidé de l'extension éventuelle du champ d'application aux conducteurs de l'UE. Cela signifie que les positions du Conseil et du Parlement ne divergent guère sur l'inclusion des conducteurs de l'UE dans le règlement mais uniquement sur le calendrier. Votre rapporteur estime, eu égard au fait que le problème est dû en majeure partie aux conducteurs des pays tiers, que la limitation du champ d'application ne présente de prime abord aucun inconvénient, d'autant que la délivrance en temps utile d'une attestation à tous les conducteurs impliquerait une charge administrative considérable. Du point de vue de la sécurité juridique, il importe cependant qu'une date limite soit fixée pour l'évaluation de la mise en œuvre du règlement. Il faudra ensuite examiner, au vu des résultats de cette évaluation, si les effets du règlement sont de nature à justifier son extension aux conducteurs de l'UE.

Contrôles

Dans sa position commune, le Conseil a quantifié le terme "régulièrement": pour vérifier la validité des attestations délivrées, au moins 20 % d'entre elles devront être contrôlées chaque année. Votre rapporteur estime qu'il s'agit de prime abord d'un objectif acceptable. Une évaluation devra cependant indiquer si cette fréquence et ces modalités de contrôle suffisent pour garantir le maintien du règlement.

Cabotage

Aucun lien avec le règlement n° 3118/93 (CEE), qui prévoit les conditions d'exercice du cabotage dans la Communauté, ne figure dans la proposition initiale de la Commission. Votre rapporteur estime que l'alignement des deux règlements va de soi.