

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission des transports et du tourisme

2007/0099(COD)

5.11.2007

*****I**

PROJET DE RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte)
(COM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Mathieu Grosch

(Refonte - article 80 bis du règlement)

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
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSE DES MOTIFS	16

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte)

(COM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD))

(Procédure de codécision: première lecture-refonte)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2007)0265),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 71 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0146/2007),
 - vu les articles 80 bis et 51 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission des affaires juridiques (A6-0000/2007),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1

Considérant 12 bis (nouveau)

(12bis) Les restrictions quant au nombre et quant à la période pour exercer des transports de cabotage sont une étape nécessaire mais intermédiaire, qui doit inciter les États membres à harmoniser au maximum les conditions fiscales et de travail.

Justification

Le présent règlement est une étape intermédiaire. Les États membres doivent être incités à

harmoniser au maximum les conditions sociales. Si cela est fait, on peut ouvrir le marché. Voir aussi amendement pour un nouveau paragraphe 6b de l'article 8.

Amendement 2

Considérant 12 ter (nouveau)

(12ter) Entre États membres voisins existent parfois des liens économiques intenses et de longue date. Il convient donc que ces États membres puissent donner aux transporteurs de ces pays voisins un accès plus large au cabotage.

Justification

Les Etats membres voisins qui ont des liens économiques forts devraient avoir la possibilité d'ouvrir plus le marché entre eux. Voir aussi amendement pour un nouveau paragraphe 6b de l'article 8.

Amendement 3

Considérant 13 bis (nouveau)

(13bis) Il faut pouvoir éviter que le trafic tiers, c'est-à-dire les opérations de transport international entre deux pays dont aucun n'est l'État membre de résidence du transporteur, mène à des situations où la régularité, la continuité et l'aspect systématique perturbent le marché en y appliquant des conditions d'emploi et de travail moins favorables que celles applicables dans les deux États membres entre lesquels s'effectue le trafic tiers.

Justification

Il faut pouvoir éviter les problèmes liés à des transporteurs qui sur une base régulière et systématique font du trafic tiers en profitant de conditions sociales et salariales moins favorables de leur pays d'établissement. Voir aussi amendement pour nouvel article 7a.

Amendement 4

Considérant 14

(14) Il y a lieu d'alléger, dans la mesure du possible, les formalités administratives sans renoncer aux contrôles et aux sanctions permettant de garantir l'application correcte du présent règlement et un contrôle efficace de cette application. À cette fin, il convient de préciser et de renforcer les règles en vigueur concernant le retrait de la licence communautaire. Il y a lieu d'adapter les règles actuelles de manière à assurer l'application de sanctions efficaces contre les infractions graves ou les infractions mineures et répétées commises dans **un État membre autre** que l'État membre d'établissement. Les sanctions doivent être non discriminatoires et proportionnelles à la gravité des infractions. Il doit être possible de former un recours contre toutes les sanctions infligées.

(14) Il y a lieu d'alléger, dans la mesure du possible, les formalités administratives sans renoncer aux contrôles et aux sanctions permettant de garantir l'application correcte du présent règlement et un contrôle efficace de cette application. À cette fin, il convient de préciser et de renforcer les règles en vigueur concernant le retrait de la licence communautaire. Il y a lieu d'adapter les règles actuelles de manière à assurer l'application de sanctions efficaces contre les infractions graves ou les infractions mineures et répétées commises dans **des États membres autres** que l'État membre de l'établissement. Les sanctions doivent être non discriminatoires et proportionnelles à la gravité des infractions. Il doit être possible de former un recours contre toutes les sanctions infligées.

Justification

Les infractions mineures peuvent acquérir leur caractère "répétée" par des infractions commises dans plusieurs États membres.

Amendement 5 Considérant 15

(15) Il y a lieu que les États membres consignent dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves **et les infractions mineures et répétées** commises par les transporteurs et qui ont donné lieu à une sanction.

(15) Il y a lieu que les États membres consignent dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves commises par les transporteurs et qui ont donné lieu à une sanction. ***Si le nombre et la répétition des infractions mineures en font une infraction grave, celle-ci devrait également être mentionnée dans le registre.***

Justification

Il n'est pas opportun d'inscrire toutes les infractions mineures dans le registre; il suffit d'y inscrire les infractions graves, aussi quand elles sont le résultat d'un nombre élevé et d'une répétition d'infractions mineures.

Amendement 6
Article 1, paragraphe 4

4. Le présent règlement s'applique **au transport national de marchandises par route assuré à titre temporaire par un transporteur non résident conformément aux dispositions du chapitre III.**

4. Le présent règlement s'applique **aux transports de cabotage.**

Justification

Il faut clarifier que ce paragraphe fait référence aux transports de cabotage, comme défini dans l'article 2 paragraphe 6, pour éviter que d'autres interprétations de l'expression 'transport temporaire' soient utilisées.

Amendement 7
Article 1, paragraphe 5, point a)

a) les transports postaux qui sont effectués dans le cadre **d'un régime de service public,**

a) les transports postaux qui sont effectués dans le cadre **du service universel,**

Justification

Vu les changements qui vont être apportés à la directive sur les services postaux, il convient de parler du service universel.

Amendement 8
Article 2, paragraphe 6

6) "transports de cabotage": opérations de transport national pour compte d'autrui assurées à titre temporaire dans un État membre d'accueil;

6) "transports de cabotage": opérations de transport national pour compte d'autrui assurées à titre temporaire dans un État membre d'accueil, **c'est-à-dire conformément aux dispositions du chapitre III;**

Justification

La définition de transports de cabotage doit faire référence aux conditions du chapitre III, pour éviter que d'autres interprétations de l'expression 'transport temporaire' soient utilisées.

Amendement 9
Article 2, paragraphe 7 bis (nouveau)

7 bis) "trafic tiers": opérations de transport international par un transporteur, effectuées entre deux États membres d'accueil, différents de l'État de résidence de ce transporteur.

Justification

Il faut pouvoir éviter les problèmes liés à des transporteurs qui sur une base régulière et systématique font du trafic tiers en profitant de conditions sociales et salariales moins favorables de leur pays d'établissement. Voir aussi amendement pour un nouvel article 7a.

Amendement 10
Article 7 bis (nouveau)

Article 7 bis

Trafic tiers et détachement

Lorsque le trafic tiers entre deux États membres est effectué sur une base régulière, continue et/ou systématique par un transporteur de marchandises, un des États membres d'accueil peut demander l'application des conditions de travail et d'emploi visées à l'article 9 du présent règlement.

Justification

Il faut pouvoir éviter les problèmes liés à des transporteurs qui sur une base régulière et systématique font du trafic tiers en profitant des conditions sociales et salariales moins favorables de leur pays d'établissement.

Amendement 11
Article 8, paragraphe 2

2. Les transporteurs de marchandises par route visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule, jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil une fois que les marchandises transportées au

2. Les transporteurs de marchandises par route visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule, jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil une fois que les marchandises transportées au

cours dudit transport international reçu ont été livrées. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil doit avoir lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international à destination de celui-ci.

cours dudit transport international reçu ont été livrées. ***L'autorisation d'effectuer ces transports de cabotage ne présuppose pas que le véhicule soit complètement déchargé.*** Le dernier déchargement au cours ***des transports*** de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil doit avoir lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international à destination de celui-ci.

Justification

Le cabotage devrait être autorisé dès le premier déchargement même partiel au cours d'un transport international. Ainsi on évite qu'un véhicule ne puisse pas rouler à pleine capacité et donc des trajets à moitié vide.

Amendement 12

Article 8, paragraphe 2 bis (nouveau)

2bis. Les transports de cabotage peuvent également être effectués dans un État membre dans lequel le véhicule doit transiter après le déchargement dans l'État membre de délivrance au cours d'une opération de transport international, à condition que le chemin le plus court de retour passe par cet État membre et s'accomplisse dans un délai de 7 jours après le déchargement effectué dans le pays de délivrance.

Justification

Il faut autoriser le cabotage dans les pays de transit sur le chemin de retour, afin d'éviter des trajets à vide.

Amendement 13

Article 8, paragraphe 3

3. Les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur

3. Les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur

non résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut produire des preuves attestant clairement le transport international au cours duquel il est arrivé dans l'État membre d'accueil ainsi que chaque transport de cabotage qu'il y a effectué par la suite. Ces preuves comprennent **au minimum** les éléments suivants pour chaque transport:

non résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut produire des preuves attestant clairement le transport international au cours duquel il est arrivé dans l'État membre d'accueil ainsi que chaque transport de cabotage qu'il y a effectué par la suite. Ces preuves comprennent les éléments suivants pour chaque transport:

Justification

Il faut éviter que les États membres demandent des preuves spécifiques pour diminuer la bureaucratie inutile.

Amendement 14

Article 8, paragraphe 6 bis (nouveau)

6bis. Les dispositions du présent règlement ne s'opposent pas à ce qu'un État membre autorise les transporteurs de transport de marchandise d'un ou plusieurs autres États membres voisins à procéder à un nombre de transports de cabotage illimité ou supérieur à celui fixé au paragraphe 2 sur son territoire, et dans un délai pour le dernier déchargement illimité ou supérieur à celui fixé au paragraphe 2. Les autorisations accordées avant l'entrée en vigueur du présent règlement restent d'application. Les États membres informent la Commission sur les autorisations existantes et les autorisations qu'ils accordent après l'entrée en vigueur du présent règlement.

Justification

Les États membres voisins qui ont des liens économiques forts devraient avoir la possibilité d'ouvrir plus le marché entre eux.

Amendement 15

Article 8, paragraphe 6 ter (nouveau)

6ter. À défaut d'une nouvelle proposition de la Commission basée sur une étude approfondie sur les différences des conditions fiscales et de travail entre les États membres, à présenter en 2012, les limitations mentionnées dans le paragraphe 2 sur le nombre des transports de cabotage et sur la durée pendant laquelle on peut procéder au cabotage, seront levées à partir du 1^{er} janvier 2014.

Justification

Le présent règlement est une étape intermédiaire. Les États membres doivent être incités à harmoniser au maximum les conditions sociales. Si cela est fait, on peut ouvrir le marché.

Amendement 16

Article 9, paragraphe 1, point e bis) (nouveau)

e bis) la mise en œuvre de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services¹.

¹ JO L 18 du 21.1.1997, p.1.

Justification

Le considérant 13 explique que la directive sur le détachement s'applique pour les opérations de cabotage. Ceci devrait être reflété dans les articles également.

Amendement 17

Article 11, paragraphe 3

3. **D**ans le cas visé à l'article 12, paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement décident **si une** sanction doit être infligée au transporteur concerné. Elles informent les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées, dans les meilleurs délais et au plus tard trois mois après avoir été

3. **Q**uand une infraction grave a été **constatée** dans le cas visé à l'article 12, paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement décident **quelle** sanction doit être infligée au transporteur concerné. Elles informent les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées, dans les meilleurs délais et au

informées de l'infraction, des sanctions infligées parmi les sanctions prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article. S'il n'a pas été possible d'infliger de telles sanctions, elles en indiquent les raisons.

plus tard trois mois après avoir été informées de l'infraction, des sanctions infligées parmi les sanctions prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article. S'il n'a pas été possible d'infliger de telles sanctions, elles en indiquent les raisons.

Justification

Quand il s'agit d'infractions graves, elles doivent être suivies d'une sanction.

Amendement 18 Article 11, paragraphe 3 bis (nouveau)

3bis. Quand une infraction mineure a été constatée dans les cas visés à l'article 12, paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement décident si une sanction est imposée au transporteur concerné.

Justification

Quand il s'agit d'infractions mineures, l'Etat Membre d'établissement décide si une sanction est imposée, et un retour d'information vers l'Etat membre où l'infraction a été constatée n'est pas nécessaire.

Amendement 19 Article 12, paragraphe 1

1. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une infraction grave ou ***d'infractions mineures et répétées*** au présent règlement ou à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers imputables à un transporteur non résident, l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée transmet aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement, dans les meilleurs délais mais au plus tard un mois après avoir été informé de l'infraction, les renseignements suivants:

1. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une infraction grave ou mineure au présent règlement ou à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers imputables à un transporteur non résident, l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée transmet aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement, dans les meilleurs délais mais au plus tard un mois après avoir été informé de l'infraction, les renseignements suivants:

Justification

Les Etats membres de résidence doivent être informés non seulement sur les infractions graves, mais aussi sur les infractions mineures commises dans les autres Etats membres, afin de vérifier si leur nombre et leur répétition en font une infraction grave. Vu qu'il s'agit d'infractions mineures, un retour d'information vers l'Etat membre où l'infraction a été constatée n'est pas nécessaire.

Amendement 20 Article 13

Les Etats membres font en sorte que les infractions graves ***ou les infractions mineures et répétées*** à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers qui ont été commises par des transporteurs établis sur leur territoire et ont donné lieu à l'application d'une sanction par un Etat membre ainsi que les sanctions prises soient inscrites dans le registre national des entreprises de transport routier mis en place en application de l'article 15 du règlement (CE) n° xx/xxxx [*établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route*]. Les inscriptions au registre qui portent sur le retrait temporaire ou définitif d'une licence communautaire sont conservées dans la base de données pendant deux ans au minimum.

Les Etats membres font en sorte que les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers qui ont été commises par des transporteurs établis sur leur territoire et ont donné lieu à l'application d'une sanction par un Etat membre ainsi que les sanctions prises soient inscrites dans le registre national des entreprises de transport routier mis en place en application de l'article 15 du règlement (CE) n° xx/xxxx [*établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route*]. ***Si le nombre et la répétition des infractions mineures en font une infraction grave, celle-ci est également mentionnée dans le registre.*** Les inscriptions au registre qui portent sur le retrait temporaire ou définitif d'une licence communautaire sont conservées dans la base de données pendant deux ans au minimum.

Justification

Il n'est pas opportun d'inscrire toutes les infractions mineures dans le registre; il suffit d'y inscrire les infractions graves, aussi quand elles sont le résultat d'un nombre élevé et d'une répétition d'infractions mineures.

Amendement 21 Article 18

Il est applicable à partir du ***[date de mise***

Il est applicable à partir du ***1^{er} janvier***

en application/.

2009.

EXPOSE DES MOTIFS

Cadre général

L'accès au marché de transport international de marchandises par route et de cabotage est actuellement régi par les règlements (CE) n° 881/92, (CE) n° 3118/93 et la Directive 2006/94/EC, qui date d'origine de 1962. Dans le marché intérieur le transport international entre Etats Membres est totalement libéralisé, mais pour le cabotage certaines restrictions continuent à exister.

La Commission propose de fusionner ces règlements et la directive, en ajoutant quelques éléments pour améliorer la pratique existante. Elle propose notamment:

- de spécifier les conditions pour faire le cabotage. Le cabotage, défini comme des opérations de transport national pour compte d'autrui assurées à titre temporaire dans un État membre d'accueil, devrait se limiter à au maximum trois opérations consécutives dans un délai d'au maximum sept jours.
- d'utiliser des formats simplifiés et standardisés pour la licence communautaire, ses copies et l'attestation du conducteur, pour faciliter les procédures de contrôle.
- de renforcer le cadre de sanctions pour les infractions commises dans d'autres Etats Membres qui celui d'établissement.

Position du rapporteur

Le Rapporteur se félicite de la proposition de la Commission, qui vise à simplifier et à clarifier les règles applicables aux transports de marchandises par route. Une définition du cabotage mène à une application plus harmonisée de ce principe. Pourtant, votre Rapporteur propose quelques modifications à la proposition de la Commission.

1. Concernant le **cabotage**, le régime proposé devrait être d'une nature temporaire. Dans un marché avec des conditions fiscales et sociales plus harmonisées, des restrictions sur le cabotage ne seraient plus nécessaires. C'est dans cet esprit, que des accords entre des Etats Membres voisins pour ouvrir encore plus leurs marchés au cabotage devraient rester possibles. D'ailleurs, le cabotage devrait aussi être permis dans un Etat Membre transité au retour d'un déchargement dans un pays tiers, et après un déchargement partiel de la charge totale.

Il faut veiller à éviter des divergences d'interprétations entre les Etats membres pour la définition du cabotage et pour les spécifications des preuves que doit pouvoir présenter un transporteur qui effectue du cabotage.

2. Il est important de spécifier les conditions pour le **trafic tiers**, c'est à dire le trafic entre deux Etats membres qui ne sont pas l'Etat Membre d'établissement du transporteur. Si ce trafic tiers est effectué sur une base régulière, continue et/ou systématique, il risque de perturber le marché national d'un des Etats membres d'accueil. Ces Etats Membres d'accueil doivent donc avoir la possibilité de demander l'application de conditions de travail et d'emploi applicables à ses transporteurs nationaux.

3. Concernant des **infractions commises dans d'autres Etats Membres**, il faut bien faire la distinction entre des infractions graves et mineures. Pour les infractions mineures, il suffirait que l'Etat Membre où l'infraction a été constatée informe l'Etat membre d'établissement qui décide *si* une sanction est appliquée. Pour les infractions graves, l'Etat d'établissement doit décider *quelle* sanction il applique et communiquer sa décision à l'Etat membre où l'infraction a été constatée. D'ailleurs, il faut spécifier que conformément au règlement sur l'accès à la profession, une série d'infractions mineures peut constituer une infraction grave. Pour cette raison, les Etats Membres où des infractions mineures sont constatées, doivent communiquer celles-ci aussi à l'Etat d'établissement du transporteur. Des infractions graves doivent être inscrites dans le registre national; les infractions mineures par contre ne devraient être inscrites dans le registre national que à partir du moment où leur nombre et leur répétition en font une infraction grave.