PARLEMENT EUROPÉEN

2004 *2009*

Document de séance

A6-0211/2009

31.3.2009

***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 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte)
(11788/1/2008 – C6-0014/2009 – 2007/0099(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Mathieu Grosch

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, les modifications souhaitées sont indiquées en ***gras et italique***. Pour les actes modificatifs, les parties reprises telles quelles d'une disposition existante que le Parlement souhaite amender, alors que la Commission ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...]. 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

EXPOSÉ DES MOTIFS 13

PROCÉDURE.....15

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte)
(11788/1/2008 – C6-0014/2009 – 2007/0099(COD))

(Procédure de codécision: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

– vu la position commune du Conseil (11788/1/2008 – C6-0014/2009),

– vu sa position en première lecture[1] sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2007)0265),

– vu l'article 251, paragraphe 2, du traité CE,

– vu l'article 62 de son règlement,

– vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des transports et du tourisme (A6-0211/2009),

1. approuve la position commune telle qu'amendée;

2. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Amendement 1

Position commune du Conseil
Considérant 5 bis (nouveau)

Position commune du Conseil	*Amendement*
	(5 bis) L'intégration progressive du marché unique européen devrait entraîner l'élimination des restrictions imposées à l'accès au marché intérieur des États membres. Il convient toutefois de prendre en compte l'efficacité des contrôles et l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, ainsi que l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour

[1] Textes adoptés du 21.5.2008, P6_TA(2008)0218.

l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité. Il y a lieu que la Commission suive attentivement la situation sur le marché ainsi que l'harmonisation susmentionnée et propose, le cas échéant, de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris de cabotage.

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 2

Position commune du Conseil
Considérant 8 bis (nouveau)

Position commune du Conseil	*Amendement*
	(8 bis) Les contrôles routiers devraient être effectués sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité du transporteur par route ou sur le pays d'établissement du transporteur par route ou d'immatriculation du véhicule.

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 3

Position commune du Conseil
Considérant 11

Position commune du Conseil	*Amendement*
(11) Les transporteurs routiers titulaires de la licence communautaire prévue dans le présent règlement et les transporteurs habilités à effectuer certaines catégories de transports internationaux devraient être	(11) Les transporteurs routiers titulaires de la licence communautaire prévue dans le présent règlement et les transporteurs habilités à effectuer certaines catégories de transports internationaux devraient être

autorisés à effectuer, à titre temporaire, des transports nationaux de marchandises dans un État membre, sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement. Lorsque de tels transports de cabotage sont effectués, ils devraient être soumis à la législation communautaire, notamment le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à la législation nationale en vigueur concernant des domaines spécifiques dans l'État membre d'accueil.

autorisés à effectuer, à titre temporaire, des transports nationaux de marchandises dans un État membre***, dans le respect du présent règlement***, sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement. Lorsque de tels transports de cabotage sont effectués, ils devraient être soumis à la législation communautaire, notamment le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à la législation nationale en vigueur concernant des domaines spécifiques dans l'État membre d'accueil.

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 4

Position commune du Conseil
Considérant 13

Position commune du Conseil

(13) Sans préjudice des dispositions du traité relatives au droit d'établissement, les transports de cabotage consistent en la prestation de services par un transporteur dans un État membre dans lequel il n'est pas établi et ils ne devraient pas être interdits aussi longtemps qu'ils ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue au sein de cet État membre. Afin de contribuer au respect de cette condition, la fréquence des transports de cabotage ainsi que la durée pendant laquelle ils peuvent être effectués devraient être ***limitées***. Dans le passé, ces services de transport nationaux étaient autorisés à titre temporaire. Dans la pratique, il a été difficile de déterminer quels étaient les

Amendement

(13) Sans préjudice des dispositions du traité relatives au droit d'établissement, les transports de cabotage consistent en la prestation de services par un transporteur dans un État membre dans lequel il n'est pas établi et ils ne devraient pas être interdits aussi longtemps qu'ils ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue au sein de cet État membre. Afin de contribuer au respect de cette condition, la fréquence des transports de cabotage ainsi que la durée pendant laquelle ils peuvent être effectués devraient être ***définies plus précisément***. Dans le passé, ces services de transport nationaux étaient autorisés à titre temporaire. Dans la pratique, il a été difficile de déterminer

services autorisés. Il est donc nécessaire de mettre en place des règles claires et faciles à faire respecter.	quels étaient les services autorisés. Il est donc nécessaire de mettre en place des règles claires et faciles à faire respecter.

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 5

Position commune du Conseil
Considérant 13 bis (nouveau)

Position commune du Conseil	*Amendement*
	(13 bis) Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions concernant le transport aller-retour de marchandises par route dans le cadre d'un transport combiné tel qu'il est défini dans la directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres[1]. Les trajets nationaux par route effectués dans un État membre d'accueil qui ne font pas partie d'un transport combiné tel qu'il est défini dans la directive 92/106/CEE entrent dans la définition du cabotage et devraient, par conséquent, être soumis aux prescriptions du présent règlement.* ***[1] JO L 368 du 17.12.1992, p. 38.

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 6

Position commune du Conseil
Article 1 – paragraphe 5 – partie introductive

Position commune du Conseil	*Amendement*
5. ***Le présent règlement ne s'applique pas aux*** transports ci-après et ***aux*** déplacements à vide effectués en relation avec ces transports:	5. ***Les*** transports ci-après et ***les*** déplacements à vide effectués en relation avec ces transports ***ne sont pas soumis à l'exigence d'une licence communautaire et sont dispensés de toute autorisation de transport***:

Justification

Il importe de rédiger cette dispense en des termes plus précis de manière à ce que le considérant s'accorde avec l'article 8, paragraphe 4, du règlement.

Amendement 7

Position commune du Conseil
Article 2 – point 6

Position commune du Conseil	*Amendement*
6) "transports de cabotage": des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil;	6) "transports de cabotage": des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil***, dans le respect du présent règlement***;

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 8

Position commune du Conseil
Article 8 – paragraphe 3 – alinéa 1

Position commune du Conseil	*Amendement*
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.	non-résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut produire des preuves attestant clairement le transport international ***à destination de*** l'État membre d'accueil ainsi que chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite.

Justification

Il importe de modifier la formulation afin d'adapter le texte aux conditions du cabotage de transit.

Amendement 9

Position commune du Conseil
Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Position commune du Conseil	*Amendement*
	3 bis. Il n'est pas exigé de document supplémentaire prouvant que les conditions énoncées dans le présent article sont remplies.

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 10

Position commune du Conseil
Article 12 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Position commune du Conseil	*Amendement*
1. En cas d'infraction grave à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers commise ou constatée dans n'importe quel État membre, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis cette infraction prennent les	1. En cas d'infraction grave à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers commise ou constatée dans n'importe quel État membre, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis cette infraction prennent les

mesures appropriées pour y donner suite, ce qui peut conduire, notamment, à l'application des sanctions administratives suivantes:	mesures appropriées***, qui peuvent revêtir la forme, si la législation nationale le prévoit, d'un avertissement,*** pour y donner suite, ce qui peut conduire, notamment, à l'application des sanctions administratives suivantes:

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 11

Position commune du Conseil
Article 12 – paragraphe 3 – alinéa 1

Position commune du Conseil	*Amendement*
3. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement indiquent aux autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées, dans les meilleurs délais, et au plus tard ***deux mois*** après la décision définitive prise sur la question, si des sanctions ont été infligées et quelles sont celles qui l'ont été parmi les sanctions prévues aux paragraphes 1 et 2.	3. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement indiquent aux autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées, dans les meilleurs délais, et au plus tard ***six semaines*** après la décision définitive prise sur la question, si des sanctions ont été infligées et quelles sont celles qui l'ont été parmi les sanctions prévues aux paragraphes 1 et 2.

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 12

Position commune du Conseil
Article 13 – paragraphe 1 – aliéna 1 – partie introductive

Position commune du Conseil	*Amendement*
1. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une	1. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une

infraction grave au présent règlement ou à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers imputable 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 du transporteur, dans les meilleurs délais, et au plus tard ***deux mois*** après leur décision définitive prise sur la question, les renseignements suivants:	infraction grave au présent règlement ou à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers imputable 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 du transporteur, dans les meilleurs délais, et au plus tard ***six semaines*** après leur décision définitive prise sur la question, les renseignements suivants:

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

Amendement 13

Position commune du Conseil
Article 19 – paragraphe 2

Position commune du Conseil	*Amendement*
Il est applicable à partir du ...*.	Il est applicable à partir du ...****, à l'exception des articles 8 et 9, qui entrent en vigueur six mois après la publication du présent règlement***.

Justification

Cet amendement vise à assurer l'adoption de la proposition dans une version qui prenne en compte les principales préoccupations du Parlement européen.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction

La proposition présentée par la Commission a pour objet un règlement de refonte destiné à remplacer les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93. Elle vise également à abroger la directive 2006/94/CE. Le règlement (CEE) n° 881/92 instaure la liberté du transport international de marchandises par route pour compte d'autrui effectué par des entreprises titulaires d'une licence communautaire. Le règlement (CEE) n° 3118/93 permet aux entreprises qui se sont vu octroyer une licence communautaire par un État membre de fournir des services de transport routier sur le territoire d'un autre État membre, mais à titre temporaire. La directive 2006/94/CE oblige les États membres à libéraliser diverses catégories de transport, en particulier les transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service public ou les transports par véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes.

La Commission a proposé le règlement de refonte afin d'améliorer la clarté, la lisibilité et l'applicabilité des règles en vigueur. Elle a aussi pour ambition de préciser les conditions dans lesquelles le cabotage est autorisé, de soumettre la licence communautaire et l'attestation de conducteur à des formats simplifiés et normalisés, ainsi que d'alourdir les sanctions en cas d'infraction à la législation communautaire en matière de transport routier commise dans un État membre autre que l'État membre d'établissement. Il s'agit, avant tout, de dégager une définition simple, précise et facile à mettre en œuvre de la notion de cabotage. La Commission a pour souci de renforcer l'efficacité du marché intérieur du transport de marchandises par route en améliorant la sécurité juridique, en réduisant les frais administratifs et en assurant une concurrence plus équitable.

Première lecture du Parlement

Le Parlement s'est félicité de la proposition de la Commission, mais est allé plus loin dans la définition du cabotage. En effet, il a autorisé l'augmentation progressive de trois à sept du nombre d'opérations de cabotage admises sur une semaine. Il s'est aussi prononcé en faveur de la levée de toutes les restrictions d'ici à la fin de l'année 2013. Le chargement et le déchargement devraient être permis dans un État membre de transit et aucune disposition du règlement ne devrait empêcher un État membre d'autoriser des transporteurs d'un autre État membre à effectuer un nombre illimité de transports de cabotage. Le transport aller-retour de marchandises par route dans le cadre d'un transport combiné ne devrait pas être régi par le règlement.

En présence d'un "trafic tiers" (opération de transport effectuée par un non-résident dans deux États membres d'accueil), l'un des États d'accueil doit pouvoir exiger le respect des conditions de travail et d'emploi applicables aux transporteurs relevant de sa juridiction. De plus, les dispositions de la directive 96/71/CE relative au détachement de travailleurs doivent trouver une traduction dans le règlement.

Il convient de réduire au minimum les contraintes administratives en décidant que la lettre de voiture harmonisée est une preuve documentaire suffisante aux fins des contrôles. Les États membres ne devraient pas être en droit de faire obstacle au cabotage en exigeant des

documents autres que ceux qui sont mentionnés dans le règlement. S'agissant du règlement relatif à l'accès à la profession de transporteur, les dispositions relatives aux infractions mineures devraient être retirées de la proposition concernant le cabotage.

Le Parlement a plaidé également pour une disposition en vertu de laquelle un État membre pourrait adopter des mesures de sauvegarde en cas de perturbation grave du marché national des transports routiers.

Position commune du Conseil

Les délibérations du Conseil sur le règlement de refonte ont porté principalement sur le cabotage. La définition qui en est donnée à l'article 8 de la position commune du Conseil est un minimum pour certains États membres, mais un maximum pour d'autres. Trois transports de cabotage peuvent être effectués dans l'État membre d'accueil, étant entendu que le dernier déchargement avant de quitter l'État membre d'accueil doit avoir lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué au cours de l'opération de transport à destination de celui-ci. Dans ce délai, les transporteurs peuvent effectuer les transports de cabotage autorisés dans tout État membre, à condition qu'ils soient limités à un transport de cabotage par État membre dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre.

Finalement, le Conseil a accepté, en tout ou en partie, 13 des 48 amendements déposés par le Parlement. Outre la définition du cabotage, les divergences persistent sur la poursuite de l'ouverture du marché du cabotage, le déchargement partiel, la définition des "transports de cabotage", le détachement de travailleurs, la réglementation du "trafic tiers", la clarification du qualificatif "temporaire", le transport combiné et la date d'application du règlement, que le Conseil entend fixer à 24 mois après son entrée en vigueur.

Proposition de votre rapporteur

Le Parlement et le Conseil ne sont pas, de toute évidence, en profond désaccord sur divers aspects techniques. Votre rapporteur juge toutefois important de se focaliser sur les questions majeures qui ne sont pas encore réglées. La définition du cabotage retenue par le Conseil, au moins pour ce qui est du délai fixé et du nombre d'opérations admises, est proche de celle du Parlement. Le principe d'une clarification de la définition des "transports de cabotage" a été accepté par le Conseil. La question du déchargement complet doit encore être résolue. Par ailleurs, le Conseil n'a pas admis la suppression progressive des restrictions. Votre rapporteur estime que des progrès pourraient être accomplis sur ces aspects, qui sont liés. Il faut aussi traiter du transport combiné. Aucun retard injustifié ne doit être admis dans la transmission des informations entre les États membres concernés. Les États membres frontaliers devraient pouvoir conclure des accords ouvrant un plus large accès au cabotage.

Par conséquent, dès lors qu'un compromis satisfaisant apparaît possible, votre rapporteur propose aujourd'hui des amendements en ce sens. Il est disposé à poursuivre les travaux avec le Conseil et la Commission, de même - bien entendu -, qu'avec les rapporteurs fictifs, afin de régler certains problèmes et d'inciter le Conseil à se rapprocher de la position du Parlement avant le vote en commission du projet de recommandation pour la deuxième lecture.

PROCÉDURE

Titre	Accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte)	
Références	11788/1/2008 – C6-0014/2009 – 2007/0099(COD)	
Date de la 1re lecture du PE – Numéro P	21.5.2008	T6-0218/2008
Proposition de la Commission	COM(2007)0265 - C6-0146/2007	
Date de l'annonce en séance de la réception de la position commune	15.1.2009	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 15.1.2009	
Rapporteur Date de la nomination	Mathieu Grosch 19.1.2009	
Examen en commission	16.2.2009	16.3.2009
Date de l'adoption	31.3.2009	
Résultat du vote final	+: 25 –: 6 0: 2	
Membres présents au moment du vote final	Gabriele Albertini, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Ţicău, Armando Veneto	
Suppléants présents au moment du vote final	Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen	
Date du dépôt	2.4.2009	