



2017/0123(COD)

30.4.2018

AVIS

de la commission de l'emploi et des affaires sociales

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

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
(COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))

Rapporteuse pour avis: Verónica Lope Fontagné

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Introduction

Le 31 mai 2017, la Commission a présenté une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 1071/2009 sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et le règlement (CE) n° 1072/2009 sur l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

Avec cette proposition, la Commission vise à soutenir le bon fonctionnement, l'efficacité et la compétitivité du marché unique des transports routiers, étant donné qu'une évaluation ex post effectuée en 2014-2015 a abouti à la conclusion que cet objectif n'avait été que partiellement atteint. Dans cette évaluation, il a été constaté que les principales difficultés rencontrées étaient liées à des lacunes en ce qui concerne la réglementation et son application.

Position de la rapporteure pour avis

La rapporteure pour avis partage les objectifs fondamentaux de la proposition de la Commission mais estime que l'approbation de certaines des mesures présentées rendrait la mise en œuvre pratique difficile pour le secteur du transport routier, pouvant créer des barrières administratives trop élevées pour les entreprises, notamment pour les PME, ce qui en définitive aurait des effets négatifs sur le bon fonctionnement du marché intérieur.

En outre, il convient de noter que la Commission a présenté cette proposition conjointement avec la proposition de directive sur le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et avec la proposition de directive sur les temps de conduite, de sorte qu'il convient de les examiner conjointement.

La rapporteure pour avis estime qu'avec ces propositions, il y a lieu de parvenir à un équilibre entre le bon fonctionnement du marché intérieur et la garantie de normes et de conditions de travail appropriées.

La première étape pour atteindre cet objectif doit être la lutte contre le travail non déclaré dans le secteur des transports, notamment contre les sociétés dites «boîtes aux lettres» et le travail indépendant fictif.

Il est important de respecter la liberté d'établissement et la libre prestation des services, qui sont des principes fondamentaux du droit de l'Union énoncés respectivement aux articles 49 et 56 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Néanmoins, comme l'indique la Commission, il est nécessaire de faire en sorte que les entreprises de transport routier établies dans un État membre aient une activité réelle et permanente dans cet État membre et réalisent leurs activités depuis celui-ci.

Il convient de renforcer les contrôles et d'appliquer des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives pour les entreprises qui ne respectent pas la législation nationale ou communautaire, et ce de manière délibérée. Ce comportement, même s'il reste minoritaire et que l'on ne peut pas l'extrapoler au reste du secteur, constitue une concurrence déloyale, cause une distorsion du fonctionnement du marché intérieur et ne garantit pas de conditions de travail appropriées pour les travailleurs.

Dans l'Union européenne, le transport routier assure 5 millions d'emplois directs et représente près de 2 % du PIB de l'Union. Néanmoins, l'Union fait face à une pénurie de conducteurs professionnels. Pour cette raison, et compte tenu du fait qu'un ralentissement des transports entraînerait une paralysie de l'économie, l'Union doit adopter des mesures pouvant à la fois attirer des jeunes et maintenir les professionnels déjà en poste dans ce secteur.

La rapporteure pour avis convient que les conditions nécessaires pour se conformer au règlement (CE) n° 1071/2009 et au règlement (CE) n° 1072/2009 doivent être claires, adaptées à la nature de l'activité et à la taille de l'entreprise, sans ériger de barrière administrative excessive.

En ce sens, et étant donné que l'application partielle du règlement (CE) n° 1071/2009 aux véhicules utilitaires légers entraînerait une augmentation des coûts d'exploitation de 4 à 10 %, alors que ces véhicules ne représentent que 0,11 % du trafic international exprimé en tonnes-kilomètres, la proposition de supprimer complètement l'exemption en vigueur, visée à l'article 1, paragraphe 4, point a), sans disposer auparavant de données prouvant sa nécessité, est jugée disproportionnée.

Compte tenu du caractère mobile de la profession de transporteur et des difficultés réelles de prévoir la durée nécessaire pour la fourniture internationale de services, la rapporteure pour avis émet des doutes quant aux implications réelles en termes administratifs de l'inclusion du détachement de travailleurs comme critère pour évaluer l'honorabilité.

En ce qui concerne le cabotage, la rapporteure pour avis soutient l'importance de l'assouplissement et du fait d'appliquer des règles claires, simples et faciles à contrôler. En revanche, la possibilité que ces activités restent comprises dès le début dans le champ d'application de la directive sur le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier rendrait non seulement l'application de la législation plus difficile mais rendrait aussi les exportations plus onéreuses, ce qui aurait des conséquences négatives sur la rentabilité du transport international et par là, sur le marché intérieur et le marché du travail.

AMENDEMENTS

La commission de l'emploi et des affaires sociales invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) À ce jour, et sauf disposition contraire du droit national, les règles concernant l'accès à la profession de

Amendement

(2) À ce jour, et sauf disposition contraire du droit national, les règles concernant l'accès à la profession de

transporteur par route ne s'appliquent pas aux entreprises exerçant l'activité de transporteur routier au moyen uniquement de véhicules routiers dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules n'excédant pas cette limite. Le nombre d'entreprises de ce type *exerçant leurs activités sur le marché aussi bien national qu'international* est en augmentation. Plusieurs États membres ont dès lors décidé d'appliquer à ces entreprises les règles sur l'accès à la profession de transporteur routier prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Afin de garantir, *au moyen de règles communes*, un niveau minimal de professionnalisation des entreprises du secteur utilisant des véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes *et d'harmoniser ainsi les conditions de concurrence entre tous les opérateurs, cette disposition devrait être supprimée, tandis que les exigences en matière d'établissement stable et effectif et de capacité financière appropriée devraient revêtir un caractère obligatoire.*

transporteur par route ne s'appliquent pas aux entreprises exerçant l'activité de transporteur routier au moyen uniquement de véhicules routiers dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules n'excédant pas cette limite. Le nombre d'entreprises de ce type est en augmentation, *et ce principalement sur les marchés nationaux des transports en raison de l'utilisation d'utilitaires légers dans les villes et sur les trajets courts.* Plusieurs États membres ont dès lors décidé d'appliquer à ces entreprises les règles sur l'accès à la profession de transporteur routier prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Afin de garantir un niveau minimal de professionnalisation des entreprises du secteur, *d'empêcher l'exploitation de failles et de créer une concurrence plus équitable sur le marché intérieur, sans imposer de contraintes administratives et financières inutiles aux entreprises de transport, en particulier aux PME, les exigences relatives à l'exercice de la profession de transporteur routier devraient s'appliquer de manière uniforme aux entreprises utilisant des véhicules ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et effectuant des opérations de transport international ou de cabotage.*

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) La Commission estime, dans son analyse d'impact, que les entreprises économiseront entre 2,7 milliards d'EUR et 5,2 milliards d'EUR au cours de la période 2020 - 2035.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) ***À l'heure actuelle, les États membres ont le droit de subordonner l'accès à la profession de transporteur routier à des exigences supplémentaires à celles prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Il n'a pas été démontré que cette faculté répondait à un impératif, alors qu'elle est à l'origine de divergences en matière d'accès. Il convient donc de la supprimer.***

Amendement

(3) Les États membres ont le droit de subordonner l'accès à la profession de transporteur routier à des exigences supplémentaires à celles prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Bien que, dans l'Union européenne, l'activité de transport routier garantisse 5 millions d'emplois directs et représente près de 2 % du produit intérieur brut, l'Union fait face à une pénurie de conducteurs professionnels, en particulier parmi les jeunes et les femmes. Pour rendre la profession plus facile d'accès et plus attrayante pour les jeunes et les femmes, tout en retenant également les personnes actuellement employées dans le secteur, notamment dans le cas des PME, il convient de faire reculer le travail illégal et le travail indépendant fictif et d'assouplir les procédures administratives en vigueur pour éviter une charge disproportionnée pour les entreprises plus petites ou les travailleurs indépendants. L'évaluation des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009 a montré que des contraintes administratives et réglementaires inutiles pèsent aussi bien

sur les organismes publics que sur les entreprises de transport. Une clarification des règles et une nouvelle simplification administrative sont nécessaires pour un secteur des transports compétitif et efficace et une meilleure application de ces règles. Il convient également de continuer à soutenir et à exploiter les évolutions technologiques.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Il importe de faire en sorte que les entreprises de transport routier établies dans un État membre aient une activité réelle et permanente dans cet État membre et gèrent leurs activités depuis celui-ci. C'est pourquoi, et à la lumière de l'expérience acquise, il est nécessaire de clarifier les dispositions concernant l'existence d'un établissement stable et effectif.

Amendement

(4) Il importe de faire en sorte que les entreprises de transport routier établies dans un État membre aient une activité réelle et permanente dans cet État membre et gèrent leurs activités depuis celui-ci. ***La liberté d'établissement est une pierre angulaire du marché intérieur. Néanmoins, l'existence de sociétés dites «boîtes aux lettres» et le travail indépendant fictif dans le secteur du transport causent la prolifération de pratiques illégales qui portent atteinte à l'image du secteur, étant donné qu'elles réduisent de manière illicite les coûts de la main d'œuvre et ne garantissent pas le respect du droit du travail.*** C'est pourquoi, et à la lumière de l'expérience acquise, il est nécessaire de clarifier les dispositions ***du règlement (CE) n° 1071/2009 sur les conditions relatives à l'exigence d'établissement*** concernant l'existence d'un établissement stable et effectif, ***et d'en garantir et surveiller la mise en œuvre, en renforçant les contrôles et en mettant ainsi un terme à la pratique illégale des sociétés dites «boîtes aux lettres» et du travail indépendant fictif. Il est également nécessaire d'encourager le renforcement de la coopération, des contrôles conjoints, la définition d'objectifs plus ambitieux et l'échange de***

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Étant donné qu'elles sont susceptibles d'altérer sérieusement les conditions d'une concurrence loyale sur le marché du transport routier, les infractions graves aux règles fiscales nationales devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.

Amendement

(6) Étant donné qu'elles sont susceptibles d'altérer sérieusement les conditions d'une concurrence loyale sur le marché du transport routier, les infractions graves aux règles fiscales nationales devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité ***et devraient également faire l'objet de sanctions proportionnelles à l'infraction constatée, à des fins dissuasives.***

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Étant donné qu'elles sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur le marché du transport de marchandises par route et sur la protection sociale des travailleurs, les infractions graves aux règles de l'Union sur le détachement de travailleurs et au droit applicable aux obligations contractuelles devraient être ajoutées aux éléments utiles à l'évaluation de l'honorabilité.

Amendement

(7) Étant donné qu'elles sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur le marché du transport de marchandises par route et sur la protection sociale des travailleurs, les infractions graves aux règles de l'Union sur le détachement de travailleurs ***et sur le cabotage*** et au droit applicable aux obligations contractuelles devraient être ajoutées aux éléments utiles à l'évaluation de l'honorabilité.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Étant donné l'importance que revêt la concurrence loyale sur le marché, les infractions aux règles de l'Union applicables en la matière devraient être prises en compte lors de l'évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport et des entreprises de transport. Il convient de clarifier en ce sens l'autorisation donnée à la Commission de définir le degré de gravité des infractions concernées.

Amendement 9

**Proposition de règlement
Considérant 10**

Texte proposé par la Commission

(10) Les entreprises exerçant l'activité de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules ne dépassant pas cette limite devraient avoir une capacité financière **minimale** afin de garantir qu'elles disposent des moyens d'exercer leurs activités de manière stable et durable. Toutefois, étant donné que les opérations concernées portent en général sur un volume d'activités limité, les exigences correspondantes devraient être moins contraignantes que celles applicables aux transporteurs utilisant des véhicules ou des ensembles de véhicules dépassant cette limite de poids.

Amendement

(8) Étant donné l'importance que revêt la concurrence loyale sur le marché, les infractions aux règles de l'Union applicables en la matière **et pertinentes à l'égard des travailleurs concernés** devraient être prises en compte lors de l'évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport et des entreprises de transport. Il convient de clarifier en ce sens l'autorisation donnée à la Commission de définir le degré de gravité des infractions concernées.

Amendement

(10) Les entreprises exerçant l'activité de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules ne dépassant pas cette limite **utilisés pour le transport international** devraient avoir une capacité financière **suffisante** afin de garantir qu'elles disposent des moyens d'exercer leurs activités de manière stable et durable **et devraient disposer des moyens de remplir leurs obligations en matière de salaires et de cotisations sociales envers leurs employés**. Toutefois, étant donné que les opérations concernées portent en général sur un volume d'activités limité, les exigences correspondantes devraient être moins contraignantes que celles applicables aux transporteurs utilisant des véhicules ou des ensembles de véhicules dépassant cette limite de poids **et ne devraient pas représenter une charge excessive pour les entreprises plus petites ou les travailleurs**

indépendants.

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Les informations sur les transporteurs contenues dans les registres électroniques nationaux devraient être ***aussi complètes que possible*** pour permettre aux autorités nationales chargées du contrôle de l'application des règles pertinentes d'avoir un aperçu suffisant des opérateurs faisant l'objet d'une enquête. En particulier, les informations relatives au numéro d'immatriculation des véhicules dont disposent les transporteurs, le nombre de leurs salariés, leur catégorie de risque et leurs informations financières de base devraient faciliter l'application nationale et transfrontalière des dispositions des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009. Les règles concernant les registres électroniques nationaux devraient donc être modifiées en conséquence.

Amendement

(11) Les informations sur les transporteurs contenues dans les registres électroniques nationaux devraient être ***continuellement mises à jour*** pour permettre aux autorités nationales chargées du contrôle de l'application des règles pertinentes d'avoir un aperçu suffisant des opérateurs faisant l'objet d'une enquête. En particulier, les informations relatives au numéro d'immatriculation des véhicules dont disposent les transporteurs, le nombre de leurs salariés, leur catégorie de risque et leurs informations financières de base devraient faciliter l'application nationale et transfrontalière des dispositions des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009. ***En outre, les registres électroniques nationaux devraient être interopérables et les données qui y figurent devraient être directement accessibles aux fonctionnaires de tous les États membres effectuant des contrôles routiers.*** Les règles concernant les registres électroniques nationaux devraient donc être modifiées en conséquence.

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Les règles relatives aux transports nationaux effectués sur une base temporaire par des transporteurs non-résidents dans un État membre d'accueil («cabotage») devraient être claires, simples et faciles à faire respecter, tout en

Amendement

(13) ***L'objectif principal des transports de cabotage consiste à éviter un retour à vide vers le pays d'établissement, ce qui contribue à réduire la consommation de carburant et les émissions, à améliorer la rentabilité des entreprises et dès lors, le***

préservant **globalement** le niveau de libéralisation atteint jusqu'à présent.

marché intérieur et le marché du travail.
Les règles relatives aux transports nationaux effectués sur une base temporaire par des transporteurs non-résidents dans un État membre d'accueil («cabotage») devraient être claires, simples ***à appliquer pour les transporteurs*** et faciles à faire respecter. ***Ces règles devraient respecter le droit applicable*** tout en préservant le niveau de libéralisation atteint jusqu'à présent, ***sans porter atteinte au principe fondamental de la liberté de prestation de services dans le marché intérieur et à la protection des travailleurs détachés. Pour garantir le caractère temporaire et pour éviter tout abus ou distorsion du marché, ainsi que le danger de cabotage systématique causé par les sociétés dites «boîtes aux lettres» ou les chauffeurs «nomades», les règles de l'Union établies par la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil dans le secteur du transport routier s'appliquent aux transports de cabotage dès le premier jour.***

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) À cette fin, et pour faciliter les contrôles et supprimer toute incertitude, ***la limite imposée au*** nombre de transports de cabotage consécutifs à un transport international devrait être ***abolie, tandis que le nombre de jours pendant lesquels de tels transports sont possibles devrait être réduit.***

Amendement

(14) À cette fin, et pour faciliter les contrôles et supprimer toute incertitude, ***le*** nombre de transports de cabotage consécutifs à un transport international ***ne*** devrait ***pas*** être ***limité pendant une période de 48 heures.***

Amendement 13

Proposition de règlement
Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 bis) *Les entreprises de transport routier ne devraient pas être autorisées à effectuer d'autres transports de cabotage avec le même véhicule, ou lorsqu'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de cet ensemble, dans l'État membre d'accueil pendant un délai de sept jours à partir de la fin des transports de cabotage.*

Amendement 14

Proposition de règlement
Considérant 14 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 ter) *L'efficacité environnementale du transport routier est un aspect d'une importance considérable pour la réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020. En 2012, près d'un quart des véhicules de transport dans l'Union a effectué un retour à vide, dans de nombreux cas en raison des restrictions relatives aux transports de cabotage.*

Amendement 15

Proposition de règlement
Considérant 14 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 quater) *Le considérant 17 du règlement (CE) n° 1072/2009 dispose expressément que la directive 96/71/CE s'applique aux entreprises de transport qui pratiquent le cabotage. Considérant que le cabotage implique une participation directe au marché du*

transport de l'État membre d'accueil, cette approche est la seule façon de garantir des conditions de concurrence équitables.

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Il convient de clarifier par quels moyens les transporteurs routiers peuvent démontrer qu'ils respectent les règles en matière de cabotage. Il convient d'admettre comme tels moyens les informations de transport au format électronique, dont l'utilisation et la transmission devraient simplifier la fourniture de preuves pertinentes et leur traitement par les autorités compétentes. Le format utilisé à cette fin doit garantir la fiabilité et l'authenticité des informations. Étant donné le recours croissant à l'échange électronique efficace d'informations dans le secteur des transports et de la logistique, il importe de s'assurer que les cadres réglementaires et les dispositions visant à simplifier les procédures administratives sont cohérents.

Amendement

(15) ***Le 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 et à la protection des droits des travailleurs. Il est indispensable de poursuivre le passage au numérique du contrôle de l'application des règles, afin de libérer des capacités de contrôle, de supprimer les formalités administratives inutiles et de mieux cibler les opérateurs à haut risque dans le domaine des transports. Il est nécessaire de mettre à jour et d'utiliser sans plus tarder les tachygraphes intelligents et les documents de transport électroniques (eCMR).*** Il convient de clarifier par quels moyens les transporteurs routiers peuvent démontrer qu'ils respectent les règles en matière de cabotage. Il convient d'admettre comme tels moyens les informations de transport au format électronique, dont l'utilisation et la transmission devraient simplifier la fourniture de preuves pertinentes et leur traitement par les autorités compétentes. Le format utilisé à cette fin doit garantir la fiabilité et l'authenticité des informations. Étant donné le recours croissant à l'échange électronique efficace d'informations dans le secteur des transports et de la logistique, il importe de s'assurer que les cadres réglementaires et les dispositions visant à simplifier les procédures administratives sont cohérents.

Amendement 17

Proposition de règlement Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) *La poursuite de la numérisation des instruments de contrôle de l'application de la réglementation constitue une condition préalable au bon fonctionnement du marché intérieur car elle réduit les formalités administratives inutiles et permet un contrôle réel et efficace de l'application des règles dans le secteur du transport routier.*

Amendement 18

Proposition de règlement Article 1 – alinéa 1 – point a – sous-point i Règlement (CE) n° 1071/2009 Article 1 – paragraphe 4 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

i) le point a) est **supprimé**;

i) le point a) est **remplacé par le texte suivant**:

« a) exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules couplés dont la masse en charge autorisée est inférieure à 3,5 tonnes et effectuant exclusivement des transports nationaux;»

Amendement 19

Proposition de règlement Article 1 – alinéa 1 – point b Règlement (CE) n° 1071/2009 Article 1 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) le paragraphe 6 suivant est ajouté:

supprimé

«6. L'article 3, paragraphe 1, points b) et d), et les articles 4, 6, 8, 9, 14, 19 et 21 ne s'appliquent pas aux entreprises exerçant la profession de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules routiers dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes.

Les États membres peuvent cependant:

- (a) exiger de ces entreprises qu'elles appliquent certaines ou l'ensemble des dispositions visées au premier alinéa;**
- (b) abaisser la limite visée au premier alinéa pour l'ensemble ou une partie des catégories de transports par route.»;**

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 3 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2) à l'article 3, le paragraphe 2 est supprimé;

supprimé

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 3 – point a

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 5 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

« a) dispose de locaux dans lesquels elle conserve ses principaux documents d'entreprise, notamment les contrats commerciaux, les documents comptables, les documents de gestion du personnel, les contrats de travail, les documents contenant les données relatives au temps de

« a) dispose de locaux **adéquats, en rapport avec les activités de l'entreprise,** dans lesquels elle conserve ses principaux documents d'entreprise **ou dans lesquels elle assure qu'ils sont accessibles sous forme écrite ou électronique,** notamment les contrats commerciaux, les documents

conduite et de repos et tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect des conditions prévues par le présent règlement;»;

comptables, les documents de gestion du personnel, les contrats de travail, les documents contenant les données relatives ***au cabotage, au détachement des travailleurs, le cas échéant, et*** au temps de conduite et de repos et tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect des conditions prévues par le présent règlement;»

Amendement 22

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 3 – point a bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 5 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a bis) le point suivant est inséré:

«a bis) dispose d'aires de stationnement adaptées à son activité et à la taille de sa flotte de véhicules;»

Amendement 23

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 3 – point d bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) le paragraphe suivant est ajouté:

«1 bis. L'existence d'un établissement stable et effectif d'une entreprise est toujours appréciée de manière individuelle et globale en prenant en considération tous les éléments pertinents.»

Amendement 24

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 4 – point a – sous-point iii

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 3 – point b – sous-point xii bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

xii bis) le cabotage.

Amendement 25

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 4 – point c

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 6 – paragraphe 2 bis – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) définit le niveau de gravité des infractions en fonction du risque de décès ou de blessures graves *et* du risque de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers qu'elles peuvent représenter, notamment en compromettant les conditions de travail dans le secteur des transports;

(b) définit le niveau de gravité des infractions en fonction du risque de décès ou de blessures graves, du risque de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers qu'elles peuvent représenter, notamment en compromettant les conditions de travail dans le secteur des transports, *de même qu'en fonction du non-respect de la législation du travail de l'Union applicable*;

Amendement 26

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 5 – point a

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

«Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise est *constamment* en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. L'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elle dispose chaque année de capitaux propres

Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise est *à tout moment* en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. L'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elle dispose chaque année de capitaux et de

d'une valeur au moins égale à 9 000 EUR lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 5 000 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé. Les entreprises exerçant l'activité de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ***dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes*** ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes démontrent, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elles disposent chaque année de capitaux propres d'une valeur au moins égale à 1 800 EUR lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 900 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.»;

réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 EUR lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 5 000 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé ***de plus de 3,5 tonnes***. Les entreprises exerçant l'activité de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes démontrent, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elles disposent chaque année de capitaux propres d'une valeur au moins égale à 1 800 EUR lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 900 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.»;

Amendement 27

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 5 – point a
Règlement (CE) n° 1071/2009
Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Par ailleurs, les entreprises démontrent qu'elles disposent de moyens financiers correspondant à au moins un mois de salaire par travailleur mobile employé.

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 5 – point b
Règlement (CE) n° 1071/2009
Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Par dérogation au paragraphe 1, en l'absence de comptes annuels certifiés, l'autorité compétente accepte qu'une entreprise démontre sa capacité financière en produisant une attestation, telle qu'une

2. Par dérogation au paragraphe 1, en l'absence de comptes annuels certifiés, l'autorité compétente accepte qu'une entreprise démontre sa capacité financière en produisant une attestation, telle qu'une

garantie bancaire, un document délivré par une institution financière attestant l'ouverture d'un crédit au nom de l'entreprise, ou tout autre document contraignant attestant que l'entreprise dispose des montants indiqués au paragraphe 1, premier alinéa.»;

garantie bancaire, **une police d'assurance**, un document délivré par une institution financière attestant l'ouverture d'un crédit au nom de l'entreprise, ou tout autre document contraignant attestant que l'entreprise dispose des montants indiqués au paragraphe 1, premier alinéa.

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 8 – paragraphe 5

Texte en vigueur

Les États membres peuvent promouvoir une formation périodique dans les matières énumérées à l'annexe I à des intervalles de **dix** ans, afin d'assurer que **les gestionnaires de transport** soient au courant de l'évolution du secteur.

Amendement

(5 bis) l'article 8, paragraphe 5, est remplacé par le texte suivant:

«Les États membres peuvent promouvoir une formation périodique dans les matières énumérées à l'annexe I à des intervalles de **trois** ans, afin d'assurer que **la ou les personnes visées au paragraphe 1** soient **suffisamment** au courant de l'évolution du secteur.»;

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>)

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 8

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 12 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

(8) à l'article 12, paragraphe 2, le deuxième alinéa est **supprimé**;

Amendement

(8) à l'article 12, paragraphe 2, le deuxième alinéa est **remplacé par le texte suivant:**

«Les États membres procèdent à des contrôles au moins les trois ans afin de vérifier que les entreprises satisfont aux exigences prévues à l'article 3.»;

Amendement 31

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 11 – sous-point -a (nouveau)

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 16 – paragraphe 1 – sous-point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(-a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est supprimé.

Amendement 32

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 11 – point a – sous-point -i (nouveau)

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 16 – paragraphe 2 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(-i) le point suivant est inséré:
«a bis) «Afin de renforcer l'efficacité de l'application transfrontalière de la législation, les autorités compétentes des autres États membres ont pleinement accès, en temps réel, aux données contenues dans les registres électroniques nationaux.»;

Amendement 33

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 11 – point a – sous-point -i bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 16 – paragraphe 2 – point c

Texte en vigueur

Amendement

(c) nom des gestionnaires de transport désignés pour remplir les **conditions** d'honorabilité et de capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom

(-i bis) le point c) est remplacé par le texte suivant:

(c) nom des gestionnaires de transport désignés pour satisfaire les **exigences prévues à l'article 3 en matière** d'honorabilité et de capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom

d'un représentant légal;

d'un représentant légal; »

Amendement 34

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 11 – point a – sous-point -i ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 1 – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(-i ter) le point suivant est inséré:

c bis) les noms des entreprises de transport routier dont les gestionnaires de transport ont assuré la gestion par le passé;

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 11 – point a – sous-point i

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 16 – paragraphe 2 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

(h) ***l'effectif;***

(h) ***le nombre de salariés, leur identité, leur pays de résidence, le droit du travail applicable à leur contrat de travail, le pays dans lequel les contributions sociales sont versées et leur numéro de sécurité sociale;***

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 11 – point a – sous-point ii

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 16 – paragraphe 2 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À des fins d'efficacité du contrôle de l'application transfrontalière de la législation, les autorités compétentes de

l'ensemble des États membres ont pleinement accès, en temps réel, aux données contenues dans les registres électroniques nationaux.»

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1071&from=FR>)

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 11 – point b bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 16 – paragraphe 5

Texte en vigueur

Amendement

5. *Sans préjudice des paragraphes 1 et 2*, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que les registres électroniques nationaux soient interconnectés et *accessibles* dans toute la *Communauté par l'intermédiaire des points de contact nationaux définis à l'article 18. L'accessibilité par l'intermédiaire des points de contact et de l'interconnexion est mise en œuvre au plus tard le 31 décembre 2012* de manière à ce *qu'une autorité compétente d'un État membre puisse consulter les registres électroniques nationaux de tout État membre.*

(b bis) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que les registres électroniques nationaux soient interconnectés et *interopérables* dans toute l'Union *et reliés au portail mentionné dans le règlement (UE) n° 165/2014*, de manière à ce *que les données visées au paragraphe 2 soient directement accessibles à l'ensemble des autorités compétentes et des organismes de contrôle de tous les États membres.»*;

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/ALL/?uri=CELEX:32009R1071>)

Amendement 38

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 12

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 18 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *Afin de faciliter la coopération entre les administrations et l'échange de bonnes pratiques en matière de contrôles, les États membres travaillent de concert avec la plateforme de lutte contre le travail non déclaré et l'Autorité européenne du travail.*

Amendement 39

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 12

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 18 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Lorsqu'il lui est difficile ou impossible de donner suite à une demande d'information ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre sollicité en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables, en précisant ses motifs. Les États membres concernés ***se concertent*** pour trouver une solution à tout problème soulevé.

5. Lorsqu'il lui est difficile ou impossible de donner suite à une demande d'information ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre sollicité en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables, en précisant ses motifs. Les États membres concernés ***coopèrent*** pour trouver une solution à tout problème soulevé.

Amendement 40

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 12

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 18 – paragraphe 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 bis. *Les États membres conduisent des contrôles transfrontaliers de sociétés de transport apparentées (sociétés mères-filiales) afin de mettre au jour les transferts disproportionnés de bénéficiaires ou les infractions de sous-facturation.*

Amendement 41

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 1

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 1 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis

Texte proposé par la Commission

«Le transport de conteneurs ou de palettes vides est considéré comme un transport pour compte d'autrui **lorsqu'il fait l'objet d'un contrat de transport.**»;

Amendement

«Le transport de conteneurs ou de palettes vides **n'est pas** considéré comme un transport **international** pour compte d'autrui **aux fins du chapitre III.**»;

Amendement 42

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 1 – paragraphe 1 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) à l'article 1^{er}, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«Le présent règlement s'applique également au transport aller ou retour de marchandises par route représentant la partie initiale ou terminale d'un transport combiné selon les conditions définies par la directive 92/106/CEE du Conseil.»;

Amendement 43

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 1 ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 1 – paragraphe 2

Texte en vigueur

Amendement

(1 ter) L'article 1^{er}, paragraphe 2, est remplacé par le texte suivant:

2. Dans le cas d'un transport au départ

«2. Dans le cas d'un transport au départ

d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, le présent règlement est applicable à la partie du trajet effectuée sur le territoire de tout État membre traversé en transit. **Il** ne s'applique pas à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement tant que l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers concerné n'a pas été conclu.»

d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, le présent règlement est applicable à la partie du trajet effectuée sur le territoire de tout État membre traversé en transit. **Néanmoins, ce trajet en transit reste exclu du champ d'application de la directive concernant le détachement de travailleurs. Le présent règlement** ne s'applique pas à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement tant que l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers concerné n'a pas été conclu.»

Amendement 44

Proposition de règlement

Article 2 –alinéa 1 – paragraphe 1 quater (nouveau)

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 1 – paragraphe 5 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 quater) A l'article 1^{er}, paragraphe 5, le point c) est supprimé.

Amendement 45

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 2 – point a

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 2 – point 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. “transport de cabotage”, un transport national pour compte d'autrui assuré à titre temporaire dans un État membre d'accueil, impliquant l'enlèvement des marchandises en un **ou plusieurs points** de chargement jusqu'à leur livraison à un **ou plusieurs points** de livraison, **comme prévu dans la lettre de**

6. “transport de cabotage”, un transport national pour compte d'autrui assuré à titre temporaire dans un État membre d'accueil, impliquant l'enlèvement des marchandises en un **point** de chargement jusqu'à leur livraison à un **point** de livraison; »;

voiture;»;

Amendement 46

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 3 – paragraphe 1

Texte en vigueur

Les transports internationaux sont **exécutés sous le couvert** d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur.

Amendement

(2 bis) à l'article 3, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

Les transports internationaux sont **soumis à la possession d'un tachygraphe intelligent tel que visé au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil^{1bis}**, d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur.

^{1bis} Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).»;

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>)

Amendement 47

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 5 – point a

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international en provenance d'un État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule, des transports de cabotage dans l'État membre d'accueil ***ou dans des États membres limitrophes***. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage a lieu dans un délai de **5 jours** à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours du transport international à destination de celui-ci.»;

Amendement

2. Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international en provenance d'un État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule, des transports de cabotage dans l'État membre d'accueil. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage a lieu dans un délai de **48 heures** à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours du transport international à destination de celui-ci.;

Les transports de cabotage autorisés conformément au premier alinéa ont un caractère temporaire et le travail du conducteur effectuant ces transports est organisé de façon à ce que le conducteur soit en mesure de se reposer à son lieu de résidence ou dans un autre lieu de son choix conformément au règlement (CE) n° 561/2006.

Amendement 48

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 5 – point a bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 8 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***a bis) le paragraphe suivant est inséré:
«2 bis. Les entreprises de transport ne sont pas autorisées à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou lorsqu'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de cet ensemble, dans l'État***

«membre d'accueil pendant sept jours à partir de la fin de son transport de cabotage.»

Amendement 49

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 5 – point a ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 8 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

*a ter) le paragraphe suivant est inséré:
«2 ter. Ces transports ont pour objectif le retour au sein de l'État membre d'établissement de l'entreprise.»*

Amendement 50

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 5 – point b

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 8 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

«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 apporter la preuve irréfutable du transport international qui a précédé.»;

«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 apporter la preuve irréfutable du *réel* transport international qui a précédé *et de chaque transport de cabotage consécutif effectué avec une lettre de voiture. Les lettres de voiture sont aisément accessibles dans le véhicule pour les contrôles routiers.*

Amendement 51

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 5 – point c

Texte proposé par la Commission

4 bis. **La preuve visée au paragraphe 3 est présentée ou transmise à l'agent chargé du contrôle de l'État d'accueil qui en fait la demande et au moment du contrôle sur route. Elle** peut être présentée **ou transmise** par voie électronique, en recourant à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, tel que le eCMR.* **Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité susceptible de fournir la preuve visée au paragraphe 3.**

* La lettre de voiture électronique en vertu de la «Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route».»;

Amendement 52

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 5 – point c bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 8 – paragraphe 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. **Chaque lettre de voiture doit contenir les numéros d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque utilisés. La lettre de voiture** peut être présentée par voie électronique, en recourant à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, tel que le eCMR.* **Les autorités compétentes de l'État membre dans lequel se déroule le transport de cabotage peuvent demander la vérification des données relatives au tachygraphe, conformément au règlement (UE) n° 165/2014. Les documents et enregistrements sont conservés et rendus accessibles conformément à la directive pour le détachement de conducteurs.**

* La lettre de voiture électronique en vertu de la «Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route».»;

c bis) le paragraphe suivant est inséré:
«4 ter. Afin de contrôler efficacement l'application du présent règlement, les entreprises de transport sur route transmettent par écrit, au moyen d'une déclaration, aux autorités nationales compétentes concernées de l'État membre dans lequel se déroule l'activité de cabotage, au plus tard au début de cette activité et dans la ou les langues

officielles de l'État membre d'accueil, ou dans une autre langue acceptée par ce dernier, les informations pertinentes nécessaires à un contrôle efficace des transports de cabotage, y compris, au minimum:

- (a) l'identité de l'expéditeur;*
- (b) la durée estimée du transport de cabotage;*
- (c) les informations suivantes concernant chacun des chauffeurs: nom, État membre de résidence, État membre dans lequel le contrat de travail est enregistré, État membre dans lequel les cotisations de sécurité sociale sont versées, numéro d'assurance sociale ou nationale.»;*

Amendement 53

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1072/2009

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) À l'article 9, paragraphe 1, le point suivant est ajouté:

«e bis) l'application des règles découlant de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier^{1bis}.»;

^{1bis} COM(2017)0278.

Amendement 54

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 7

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 10 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Chaque État membre organise les contrôles de telle sorte que, à compter du 1^{er} janvier 2020, au moins **2 %** de l'ensemble des transports de cabotage exécutés sur leur territoire fassent l'objet d'un contrôle au cours de chaque année civile. Ils augmentent ce pourcentage à **3 %** au moins à partir du 1^{er} janvier 2022. La base pour le calcul de ce pourcentage est le total des activités de cabotage dans l'État membre exprimé en tonnes-kilomètres pendant l'année t-2, comme indiqué par Eurostat.

Amendement 55

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 10 bis – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les États membres effectuent des contrôles concertés sur route portant sur les transports de cabotage au minimum **trois** fois par an. Ces contrôles sont effectués simultanément par les autorités nationales chargées de l'application de la réglementation dans le domaine des transports routiers de deux États membres ou plus, chacune opérant sur son propre territoire. Les points de contact nationaux désignés conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil**** échangent des informations sur le nombre et le type des infractions constatées à l'issue des contrôles concertés

Amendement

1. **Chaque État membre garantit une mise en application rigoureuse et effective sur son territoire. Dans ce cadre,** chaque État membre organise des contrôles de telle sorte que, à compter du 1^{er} janvier 2020, au moins **4 %** de l'ensemble des transports de cabotage exécutés sur leur territoire fassent l'objet d'un contrôle au cours de chaque année civile. Ils augmentent ce pourcentage à **6 %** au moins à partir du 1^{er} janvier 2022. La base pour le calcul de ce pourcentage est le total des activités de cabotage dans l'État membre exprimé en tonnes-kilomètres pendant l'année t-2, comme indiqué par Eurostat.

Amendement

3. Les États membres effectuent des contrôles concertés sur route portant sur les transports de cabotage au minimum **six** fois par an. **Les contrôles peuvent coïncider avec les contrôles réalisés conformément à l'article 5 de la directive 2006/22/CE.** Ces contrôles sont effectués simultanément par les autorités nationales chargées de l'application de la réglementation dans le domaine des transports routiers de deux États membres ou plus, chacune opérant sur son propre territoire. Les points de contact nationaux désignés conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil**** échangent des

sur route.

informations sur le nombre et le type des infractions constatées à l'issue des contrôles concertés sur route.

Amendement 56

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 7 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7 bis) L'article 10 ter suivant est inséré:

«Article 10 ter

Pour mieux faire respecter les obligations établies dans le présent chapitre, les États membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. Cette stratégie se concentre sur les entreprises présentant un risque élevé, comme prévu à l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil^{1bis}, et utilise les informations et les données enregistrées, traitées et stockées pour une période de 56 jours par les tachygraphes intelligents. Le tachygraphe intelligent équipera obligatoirement l'ensemble des véhicules utilisés pour le transport international et pour le cabotage d'ici le 2 janvier 2020 au plus tard.

**** Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).»***

Amendement 57

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 8

Règlement (CE) n° 1072/2009

«Article 14 bis

Texte proposé par la Commission

Les États membres prévoient des sanctions contre les expéditeurs, les transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III lorsqu'ils commandent des services de transport dont ils savent que l'exécution enfreint les dispositions du présent règlement.

Amendement

Les États membres prévoient des sanctions ***efficaces, proportionnées et dissuasives*** contre les expéditeurs, les transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III lorsqu'ils commandent des services de transport dont l'exécution enfreint les dispositions du présent règlement.

Amendement 58

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 10

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article 17 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. La Commission établit un rapport sur la situation du marché des transports routiers de l'Union avant la fin de 2022. Ce rapport contient une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles, et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession.

Amendement 59

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – paragraphe 10

Directive 1072/2009/CE

Article 17 – paragraphe 3 ter (nouveau)

3 ter. Chaque année, au plus tard le 31 janvier, les États membres informent la Commission du nombre de sociétés de transport qui disposent de filiales dans d'autres États membres et du nombre de sociétés de transport qui ont été contrôlées pour infractions de sous-facturation et/ou de transfert disproportionné de bénéfices.

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	Modification du règlement (CE) n° 1071/2009 et du règlement (CE) n° 1072/2009 en vue de les adapter aux évolutions du secteur	
Références	COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD)	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 15.6.2017	
Avis émis par Date de l'annonce en séance	EMPL 15.6.2017	
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Verónica Lope Fontagné 3.10.2017	
Examen en commission	23.1.2018	26.2.2018
Date de l'adoption	25.4.2018	
Résultat du vote final	+: 31 -: 19 0: 3	
Membres présents au moment du vote final	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Adam Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
Suppléants présents au moment du vote final	Georges Bach, Heinz K. Becker, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Helga Stevens, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Dominique Bilde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz	

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

31	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Elena Gentile, Karoline Graswander-Hainz, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Georgi Pirinski, Evelyn Regner, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

19	-
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
ECR	Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Heinz K. Becker, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Romana Tomc

3	0
ECR	Helga Stevens
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
S&D	Maria Grapini

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention