

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

2007/0099(COD) - 21/05/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 494 voix pour, 133 voix contre et 46 abstentions, une résolution législative modifiant 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).

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Mathieu **GROSCH** (PPE-DE, BE), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision - sont les suivants:

- les députés souhaitent clarifier que le règlement s'applique aux transports de cabotage. Ils précisent en outre que le règlement ne s'applique pas aux transports et aux déplacements à vide suivants effectués en relation avec ces transports puisqu'ils sont exclus du régime de la licence communautaire;
- la définition de transports de cabotage, à savoir « des opérations de transport national pour compte d'autrui assurées à titre temporaire dans un État membre d'accueil », doit faire référence aux conditions du chapitre III sur le cabotage, pour éviter que d'autres interprétations de l'expression « transport temporaire » soient utilisées. Le transport aller-retour de marchandises par route dans le cadre d'un transport combiné selon les conditions définies par la directive 92/106/CEE ne devrait pas entrer dans la définition du cabotage ;
- les députés estiment que les infractions mineures ne devraient pas être couvertes par des nouvelles propositions de la Commission tant qu'elles sont interprétées et traitées de manière différente dans les États membres;
- la définition de « trafic tiers » a été introduite, à savoir des opérations de transport international par un transporteur, effectuées entre deux États membres d'accueil, dont aucun n'est l'État de résidence de ce transporteur. 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 doit pouvoir demander l'application des conditions de travail et d'emploi applicables à ses transporteurs nationaux ;
- selon les députés, le cabotage doit être autorisé dès le premier déchargement même partiel au cours d'un transport international. De plus, les transports de cabotage pourront 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 transite par cet État membre et s'accomplisse dans un délai de 7 jours à partir du déchargement effectué dans le pays de délivrance ;
- un nouvel article précise que les restrictions concernant le nombre et la durée des opérations de cabotage devront être supprimées progressivement. Deux ans après l'entrée en vigueur du règlement, le nombre des opérations de cabotage visé au règlement devrait être porté à sept. Le 1^{er} janvier 2014, toutes les restrictions concernant le nombre et la durée des opérations de cabotage devraient être supprimées ;
- les députés ont introduit une nouvelle disposition stipulant que les États membres ne doivent pas demander de document spécifique supplémentaire ou de documents faisant double emploi pour prouver

que les conditions prévues au règlement sont remplies. Au plus tard le 1^{er} janvier 2010, la Commission devra établir, en suivant la procédure de réglementation avec contrôle, un modèle unique et harmonisé de lettre de voiture valable dans toute l'Union européenne pour le transport international, pour le transport national et pour le transport de cabotage. Les États membres et la Commission doivent s'engager à ce que les dispositions d'autres conventions avec des pays tiers soient alignées sur celles du règlement ;

- un État membre devrait pouvoir autoriser 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 visé par le règlement sur son territoire, et dans un délai pour le dernier déchargement illimité ou supérieur à celui prévu par le règlement. Les autorisations accordées avant l'entrée en vigueur du règlement resteront d'application. Les États membres devront informer la Commission sur les autorisations existantes et les autorisations qu'ils accordent après l'entrée en vigueur du règlement ;

- dans un souci d'efficacité, les députés jugent nécessaire de prévoir explicitement la possibilité d'amendes parmi les possibilités de sanctions. Ces sanctions doivent être déterminées après qu'une décision définitive a été arrêtée et après que toutes les voies juridiques de recours ouvertes au transporteur ont été épuisées. Quand une infraction grave a été constatée, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement doivent décider quelle sanction doit être infligée au transporteur concerné. Cette sanction peut aller d'un avertissement au retrait temporaire ou permanent de la licence communautaire ;

- la décision sur le retrait temporaire de tout document (licence communautaire, attestation du conducteur, copie conforme) devrait mentionner obligatoirement: a) la durée du retrait temporaire; b) les conditions régissant la suspension du retrait temporaire; c) les cas dans lesquels la licence communautaire doit être retirée de manière permanente, parce que les conditions définies en vertu du point b) n'ont pas été remplies au cours de la durée définie en vertu du point a) ;

- enfin, le règlement devrait être applicable à partir du 1^{er} janvier 2009.