

# Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 05/06/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté, par 587 voix pour, 54 voix contre et 6 abstentions, une résolution législative modifiant, en 1<sup>ère</sup> lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus (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.

Lors de la session précédente, le vote du rapport avait été reporté pour tenir compte d'un accord intervenu le 21 mai 2008 entre la Fédération européenne des transports (ETF) et l'Union internationale des transports routiers (IRU) pour résoudre la question de la dérogation des périodes de repos minimales suivant chaque période de conduite de douze jours consécutifs.

Un amendement de compromis, proposé par les trois principaux groupes politiques du Parlement et approuvé par la plénière reprend l'essentiel de cet accord. Ainsi, un conducteur assurant un service de transport international occasionnel pourra repousser son temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire régulier précédent, à condition que :

- le service de transport international occasionnel comprenne au moins une période de 24 heures dans un État membre ou un pays tiers autre que celui dans lequel le service a démarré;
- le temps de repos hebdomadaire après le recours à la dérogation soit au moins un temps de repos hebdomadaire normal de 45 heures; qu'un repos compensateur de 24 heures soit pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant le recours à cette dérogation; les modalités et conditions relatives à la prise du repos compensateur sont fixées à l'échelon national par les acteurs concernés;
- au cas où la conduite aurait lieu pendant toute la période entre 22 heures et 6 heures, il y ait deux conducteurs à bord du véhicule ou que la période de conduite visée à l'article 7 soit réduite à trois heures;
- à partir du 1er janvier 2014, le recours à cette dérogation ne sera possible que pour des véhicules équipés d'un appareil de contrôle.

Le Parlement a également adopté les amendements suivants :

- le règlement ne devrait s'appliquer ni aux transporteurs qui n'ont accès qu'au marché national des services de transport par autocars et autobus, ni aux licences que les États membres d'établissement des ces transporteurs leur délivrent ;

- les infractions mineures ne devraient pas être couvertes par le règlement tant qu'elles sont interprétées et traitées de manière différente dans les États membres;

- les députés souhaitent encadrer la possibilité d'utiliser temporairement et exceptionnellement des véhicules de renfort pour les services réguliers : dans ce cas, l'exploitant devra informer l'État membre sur le territoire duquel se trouve le point de départ, des raisons de cette situation temporaire et exceptionnelle;

- les États membres pourront dispenser de la procédure d'autorisation les services réguliers transfrontaliers qui ne vont pas au-delà de 50 km de la frontière. Ils en informeront la Commission ainsi que les pays voisins.

- l'autorité délivrante devra prendre une décision pour l'obtention ou le refus de l'autorisation dans un délai de trois mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur. Si l'autorité délivrante n'est pas en mesure de prendre une décision, la Commission, après consultation des États membres concernés, devra prendre, dans un délai de dix semaines à compter de la réception de la communication de l'autorité délivrante, une décision qui prendra effet trente jours après notification aux États membres concernés ;

- la Commission et les États membres doivent s'engager à prendre les mesures nécessaires afin que les dispositions concernant la feuille de route découlant d'autres conventions avec des pays tiers soient alignées, avant le premier janvier 2010, sur celles du présent règlement ;

- les carnets de feuilles de route doivent être délivrés, d'une manière efficace et simple à utiliser ;

- tout État membre pourra, en cas de perturbation grave du marché des transports nationaux à l'intérieur d'une zone géographique déterminée, due à l'activité de cabotage ou aggravée par celle-ci, saisir la Commission en vue de l'adoption de mesures de sauvegarde en lui communiquant les renseignements nécessaires et les mesures qu'il envisage de prendre à l'égard des transporteurs résidents. La Commission examinera la situation, décidera, dans le délai d'un mois suivant la réception de la demande de l'État membre, s'il y a lieu ou non de prendre des mesures de sauvegarde et, dans l'affirmative, les arrêtera. Les mesures prises resteront en vigueur pour une période n'excédant pas six mois, renouvelable une fois ;

- la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services devrait s'appliquer pour les opérations de cabotage ;

- dans un souci d'efficacité, les députés jugent nécessaire de prévoir explicitement dans le règlement la possibilité d'amendes parmi les possibilités de sanctions. Les sanctions consécutives à des infractions graves ne devraient être appliquées qu'après le prononcé d'un jugement définitif. En tout état de cause, les infractions graves devraient être suivies d'une sanction ;

- enfin, le règlement devrait être applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009.