

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

2007/0099(COD) - 09/01/2009 - Position du Conseil

La position commune du Conseil, adoptée à la majorité qualifiée, tient largement compte de la proposition de la Commission. Dans un grand nombre de cas, les amendements proposés par le Parlement européen ont été inclus quant au fond, partiellement ou intégralement, dans la position commune.

Les principales questions clés sont les suivantes :

Licence communautaire et attestation de conducteur : la proposition de la Commission prévoit que la licence communautaire sera délivrée pour une durée de 5 ans renouvelable. La position commune porte la validité de la licence communautaire renouvelable à 10 ans au maximum, introduit la procédure de réglementation avec contrôle (procédure de comité) pour procéder aux adaptations futures nécessaires de la validité de la licence communautaire et modifie en conséquence les dispositions relatives à la vérification des conditions de délivrance et de renouvellement de la licence.

En ce qui concerne l'obligation de consigner le numéro de série de l'attestation de conducteur dans le registre électronique national, la position commune s'écarte de la proposition de la Commission et rend cette disposition facultative.

Afin d'éviter d'éventuelles falsifications de ces documents, le Conseil a décidé de modifier les annexes I et II afin d'y ajouter une série d'éléments de sécurité, dont deux au moins doivent être utilisés lors de l'établissement desdits documents. Le Parlement européen a décidé de souscrire à l'approche de la Commission et n'a pas adopté d'amendements concernant ce point.

Cabotage : en vue d'éviter des déplacements à vide sur les routes communautaires, la position commune introduit une disposition autorisant les transporteurs à effectuer des transports de cabotage dans les États membres de transit. Ces cabotages seront limités à un transport par État membre traversé, dans un délai de trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre. Le nombre total de transports autorisés est néanmoins toujours limité à trois, dans un délai de sept jours.

Le Conseil a également réintroduit certaines dispositions de sauvegarde actuellement en vigueur qui permettent aux États membres, après approbation de la Commission, d'introduire des mesures de protection en cas de perturbation grave du marché national des transports routiers dans une zone géographique due au cabotage. La position commune oblige en outre la Commission à évaluer dans un futur rapport si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation de certaines règles (notamment le contrôle de l'application et les redevances pour l'utilisation des infrastructures routières) permettent de poursuivre l'ouverture des marchés nationaux des transports, y compris de cabotage.

Le Parlement européen a accepté la proposition de la Commission d'autoriser trois opérations de cabotage consécutives dans un délai de sept jours. Contrairement à l'approche adoptée par le Conseil et par la Commission, le Parlement européen a voté en faveur de la libéralisation totale des opérations de cabotage à partir du 1er janvier 2014.

Coopération entre États membres : s'alignant sur la proposition de la Commission, la position commune oblige les États membres à échanger des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux. Les États membres seront tenus de consigner dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des

transports ayant donné lieu à une sanction. En outre, les États membres devront consigner dans leur registre national, les retraits temporaires ou définitifs de la licence communautaire ou des copies certifiées conformes. Ces inscriptions au registre seront conservées dans la base de données pendant deux ans. Le Parlement a décidé de suivre la proposition de la Commission et n'a pas adopté d'amendements en ce qui concerne ce point.

Sanctions applicables en cas d'infraction : la position commune suit dans une large mesure l'approche de la Commission à l'égard des infractions graves. Toutefois, le Conseil s'est prononcé contre l'émission d'avertissements aux transporteurs et a décidé de laisser les États membres déterminer les mesures à prendre. L'approche à adopter pour les infractions mineures est laissée à l'appréciation des États membres. La position commune instaure également l'obligation pour l'autorité compétente de l'État membre d'établissement du transporteur de faire savoir à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel une infraction a été constatée si des sanctions ont été infligées et, le cas échéant, lesquelles. Ces informations doivent être communiquées dans les deux mois qui suivent la date à laquelle une décision définitive a été prise sur la question

En ce qui concerne la procédure à suivre par l'État membre qui constate une infraction grave commise par un transporteur non résident, la position commune prévoit un délai de deux mois (au lieu d'un mois) pour communiquer les informations à l'État membre d'établissement. En outre, le texte ne prévoit pas d'obligation pour l'État membre d'établissement du transporteur de notifier les suites données. Le Parlement européen s'est aussi déclaré opposé à l'inclusion de dispositions concernant les infractions mineures et répétées. Par contre, il a voté en faveur d'une disposition qui fait figurer les peines d'amende parmi les sanctions possibles.

Dans sa position commune, le Conseil a repris, intégralement ou dans leur principe, les amendements proposés en ce qui concerne la modification de la définition de l'exclusion prévue pour les transports postaux et la limitation des éléments de preuve à produire pour un transport international de marchandises comportant des opérations de cabotage. Les amendements qui n'ont pas été repris dans la position commune sont les suivants:

- un considérant portant sur la relation avec la directive 92/106/CEE relative aux transports combinés;
- un ajout à la définition du "cabotage";
- la date du 1^{er} janvier 2009 comme date fixe d'application de ce règlement;
- la référence à la directive concernant le détachement de travailleurs, dont les dispositions seraient jugées applicables aux transports de cabotage;
- la possibilité, accordée aux États membres, de régir le trafic tiers.