

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

2007/0099(COD) - 14/04/2014 - Document de suivi

Conformément au règlement (CE) n° 1072/2009 sur l'accès au marché du transport international de marchandises par route, la Commission a présenté un rapport sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne.

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,
- **une évaluation destinée à déterminer si les progrès accomplis** en ce qui concerne l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité, **permettent d'envisager de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris de cabotage.**

Situation du marché : les principales évolutions qui affectent le marché du transport de marchandises par route depuis l'adoption du règlement (CE) n° 1072/2009 tiennent à des tendances générales comme la crise économique et les élargissements successifs de l'Union. Le rapport met en évidence les évolutions suivantes :

- bien que le secteur ait semblé se remettre lentement de la crise économique jusqu'en 2011, **les volumes de transport ont de nouveau chuté** depuis, dans le sillage de l'évolution du reste de l'économie ;
- d'autres tendances majeures continuent de prendre une part importante dans la définition des mouvements de transport, comme **le rôle croissant des transitaires et des entreprises de logistique tierces** dans la consolidation des charges et les relations contractuelles avec les transporteurs ;
- l'adoption du paquet routier de 2009 a contribué à fournir aux transporteurs et aux autorités de contrôle des normes et des critères communs pour l'accès à la profession et au marché du transport international de marchandises par route. Cependant, **certaines dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 sont difficiles à appliquer**, en particulier celles qui ont trait à l'établissement stable des entreprises de transport de marchandises par route et au cabotage ;
- **la pénurie de chauffeurs** est atténuée par la crise, mais elle demeure une source de préoccupation, en particulier en ce qui concerne les chauffeurs spécialisés. À l'avenir, cette tendance engendrera de nouvelles demandes en termes de personnel et de qualifications, dans un contexte de vieillissement de la main-d'œuvre ;
- **les conditions de travail** restent difficiles dans le secteur du transport de marchandises par route, où les relations contractuelles se caractérisent encore par une proportion notable de travailleurs indépendants ;
- avec la **diminution des réserves de chauffeurs disponibles**, les entreprises doivent réduire les niveaux élevés de parcours à vide afin de tirer le meilleur parti de leurs effectifs.

Dans ces conditions, la Commission estime que l'amélioration de l'efficacité du secteur du transport de marchandises par route devrait contribuer à renforcer la compétitivité de l'économie de l'Union dans son ensemble.

Convergence des indicateurs du marché :

Convergence graduelle des niveaux de coûts : les États membres de l'Union ont des structures de coûts différentes dans le secteur du transport de marchandises par route. S'il est peu probable que les différences de coûts disparaissent entièrement, **l'écart n'a cessé de se réduire** : 1°) les transporteurs actifs dans les transports internationaux ont à supporter des dépenses comme les redevances routières et les coûts du carburant qui s'appliquent aux utilisateurs quel que soit l'État membre d'immatriculation ; 2°) dans les États membres qui ont rejoint l'Union en 2004 et 2007 en particulier, la participation des chauffeurs aux transports internationaux, où les rémunérations sont traditionnellement plus élevées, a entraîné une hausse des niveaux salariaux.

La convergence graduelle des niveaux de coûts oblige les transporteurs à intensifier leur concurrence en termes d'efficacité et de qualité des services. Toutefois, l'égalisation des coûts ne relève pas de la compétence de l'Union et ne fait pas partie des objectifs du marché unique.

Évolutions législatives : celles-ci ont renforcé l'harmonisation des conditions-cadres dans le secteur du transport de marchandises par route (ex : recours accru aux systèmes de redevance routière, harmonisation technique plus poussée, amélioration de la sécurité des véhicules de transport, coopération entre les États membres dans le domaine de la répression des infractions routières).

Ces évolutions limitent les risques que pourrait entraîner une augmentation de la pression concurrentielle pour la sécurité routière, notamment dans le cas d'une plus grande ouverture du marché.

La Commission estime qu'il est possible **d'aller plus loin dans l'harmonisation de l'application des dispositions relatives à l'accès au marché du transport de marchandises par route**, où apparaissent encore des divergences selon les États membres. En particulier, les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 en matière de cabotage et celles du règlement (CE) n° 1071/2009 concernant l'établissement stable et effectif ne semblent pas être appliquées de manière uniforme.

Des efforts pour remédier à ces lacunes contribueront à limiter la délocalisation illicite, qui a des répercussions négatives sur la concurrence et sur les conditions de travail.

Prochaines étapes : la Commission suggère :

- de **réfléchir à une nouvelle réforme** visant à clarifier les dispositions relatives à l'accès au marché européen du transport de marchandises par route. Des règles plus claires serviraient de base à une culture plus forte du respect des règles et limiteraient les possibilités de fraude (aussi bien dans le domaine fiscal que social) ;
- **d'assouplir les restrictions imposées en matière de cabotage**, étant donné que les marchés nationaux représentent environ deux tiers des volumes de transport routier. La levée progressive de ces restrictions pourrait contribuer à réduire les charges administratives engendrées par les règles actuelles. De plus, elle permettrait de rendre le secteur du transport routier plus économique et plus efficace, puisque les parcours à vide s'en trouveraient réduits, ce qui aiderait le secteur à accroître sa rentabilité et à réduire sa consommation de carburant ;
- de formuler des mesures visant à **restaurer l'attractivité de la profession et à améliorer l'environnement de travail des chauffeurs**. Cela passe par des mesures dans le domaine de l'application des réglementations, du contrôle et de l'atténuation de la fraude fiscale et sociale, ainsi que de l'amélioration des niveaux de formation et des compétences.
- enfin, dans tous les cas où les mesures envisagées feraient intervenir le **traitement de données personnelles**, cela devrait se faire dans le respect de la directive 95/46/CE sur la protection des données à caractère personnel et des dispositions nationales transposant cette directive.