

Exercice de la profession de transporteur par route et accès au marché du transport international de marchandises par route

2017/0123(COD) - 07/06/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'Ismail ERTUG (S&D, DE) 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.

La proposition vise à **améliorer le marché unique des transports par route** au moyen de modifications visant à éliminer les causes des disparités et à garantir une meilleure application de la réglementation. Elle s'inscrit dans le cadre d'un réexamen en cours portant plus largement sur la législation en matière de transport routier.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Champ d'application: la Commission européenne propose d'inclure dans le champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route les véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes («véhicules utilitaires légers»).

Les députés proposent d'exclure du champ d'application du règlement: i) les véhicules très légers dont la masse en charge autorisée est **inférieure à 2,4 tonnes**, ii) les véhicules légers dont la masse en charge autorisée est **inférieure à 3,5 tonnes et qui effectuent exclusivement des transports nationaux**.

Tout transport par route dont la finalité n'est pas de générer un profit pour le conducteur ou d'autres personnes, par exemple, si le service est fourni à des fins caritatives ou philanthropiques, devrait être considéré comme un transport effectué exclusivement à des fins non commerciales.

Exigences pour exercer la profession de transporteur par route: en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, les députés estiment que les **quatre exigences** devraient s'appliquer, à savoir les critères d'établissement stable et effectif dans un État membre, d'honorabilité, de capacité financière et de compétence professionnelle, ainsi que l'obligation d'obtenir une licence communautaire.

Les États membres devraient procéder à des contrôles au moins tous les trois ans afin de vérifier que les entreprises satisfont à ces exigences.

Conditions relatives à l'exigence d'établissement: pour lutter contre le phénomène des sociétés « boîtes aux lettres » (c'est-à-dire les sociétés enregistrées dans un autre État membre par exemple afin de réduire les coûts liés aux règles fiscales, alors que l'activité principale est exercée dans un autre État membre), les entreprises de transport routier établies dans un État membre devraient avoir **une activité réelle et permanente** dans cet État membre, gérer effectivement leurs activités de transport et accomplir des activités substantielles depuis celui-ci.

Les députés proposent de consolider et de préciser les exigences relatives à l'existence d'une véritable présence commerciale et de compléter les données à insérer dans les **registres électroniques nationaux**, afin de disposer d'un tableau plus complet de la propriété d'une entreprise. Les registres électroniques

nationaux devraient être réellement interopérables et les données qui y figurent devraient être **accessibles directement et en temps réel** à tous les agents de la force publique désignés de tous les États membres.

Cabotage: pour éviter que les transports de cabotage ne soient effectués de façon systématique, les députés proposent de définir plus précisément les opérations de transport international donnant droit au cabotage, en intégrant par exemple la valeur du contrat de l'opération internationale. En outre, ils proposent de **réduire la période durant laquelle le cabotage est autorisé**.

De plus, le texte amendé prévoit que les transporteurs ne devraient pas être autorisés à effectuer de nouveaux transports de cabotage dans le même État membre d'accueil pendant une certaine période de temps et jusqu'à ce qu'ils aient effectué un nouveau transport international en provenance de l'État membre dans lequel l'entreprise est établie.

Améliorer les contrôles: les députés estiment que 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. Ils proposent de renforcer les dispositions concernant **la coopération administrative et le contrôle de l'application**. Ils suggèrent également d'encourager l'utilisation du **tachygraphe intelligent** pour détecter des infractions et des anomalies plus rapidement et d'accroître les échanges de bonnes pratiques et de formations entre les États membres en ce qui concerne le contrôle de l'application des règles.

Les transports internationaux devraient être soumis à la possession d'un tachygraphe intelligent, d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur.