

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

2017/0123(COD) - 04/04/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 371 voix pour, 251 contre et 13 abstentions, une résolution législative 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 position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Champ d'application

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

Les députés ont proposé 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

Les véhicules utilitaires légers, qui sont de plus en plus utilisés par les opérateurs pour fournir des services de transport, devraient respecter les normes de l'UE pour les opérateurs de transport. En ce qui concerne ces véhicules, 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 ont proposé de renforcer les dispositions concernant l'existence d'un établissement stable et effectif, tout en évitant une charge administrative disproportionnée 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 (opérations effectuées par des entreprises de transport au sein d'un marché national extérieur à leur propre pays) ne soient effectués de façon systématique, les députés ont proposé de réduire la période durant laquelle le cabotage est autorisé.

Le Parlement souhaite que les entreprises soient autorisées à effectuer des livraisons dans un autre pays de l'UE pendant 3 jours après une livraison transfrontalière afin d'éviter les «trajets à vide» des camions. Après cette période, les transporteurs ne seraient plus autorisés à effectuer de nouvelles opérations de cabotage dans le même pays et avec le même véhicule dans les 60 heures suivant leur retour dans leur pays d'établissement.

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 ont suggéré 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.

La licence communautaire devrait être délivrée par un État membre à tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui effectue des transports internationaux avec des véhicules équipés d'un tachygraphe intelligent.

Les États membres devraient prendre des mesures d'accompagnement visant à encourager les échanges entre les fonctionnaires chargés de la coopération administrative et de l'assistance mutuelle entre États membres ainsi qu'entre les fonctionnaires qui sont chargés de surveiller le respect et l'exécution des dispositions applicables du règlement.