

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

2017/0123(COD) - 08/04/2020 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'un 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.

Cette proposition a été présentée dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité. Son objectif est de moderniser les règles régissant l'accès à la profession de transporteur par route et l'accès au marché du transport routier en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché unique dans le secteur du transport routier. Il s'agit en particulier :

- d'actualiser les règles relatives à l'exercice de la profession de transporteur par route afin de lutter contre les sociétés boîtes aux lettres et la concurrence déloyale ;
- d'étoffer les règles relatives au cabotage qui figurent dans le règlement (CE) n° 1072/2009 afin d'empêcher un recours abusif à ces dispositions.

La position du Conseil en première lecture reflète le compromis intervenu dans les négociations entre le Conseil et le Parlement européen. Elle comporte les principaux éléments suivants:

Véhicules utilitaires légers de 2,5 à 3,5 tonnes

Les exigences en matière d'accès à la profession de transporteur routier seraient rendues obligatoires pour les transporteurs utilisant des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes, et opérant dans le secteur du transport international.

La position du Conseil introduit une période de mise en œuvre progressive de 21 mois avant que les véhicules utilitaires légers concernés ne relèvent du champ d'application des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009.

Cette période devrait également être utilisée par la Commission pour adopter des actes d'exécution détaillant les fonctionnalités permettant le traitement de données liées 1) aux numéros d'immatriculation des véhicules d'une entreprise, 2) à l'effectif d'une entreprise et 3) au niveau de risque d'une entreprise à communiquer aux autorités compétentes lors de contrôles sur route, une fois adoptée une formule commune permettant de calculer le niveau de risque.

Conditions relatives aux exigences pour exercer la profession de transporteur par route

Pour lutter contre le phénomène des « sociétés boîtes aux lettres », la position du Conseil renforce le lien entre le lieu d'établissement du transporteur et ses activités. Afin de garantir que le lien soit réel, les camions utilisés pour le transport international devraient rentrer au centre opérationnel de l'entreprise au moins une fois toutes les huit semaines. Cette période de huit semaines est conçue pour permettre aux conducteurs de rentrer chez eux, avec le véhicule, à la fin de leur deuxième cycle de travail de quatre semaines.

Les États membres pourraient également exiger d'une entreprise, dans l'État membre d'établissement : i) qu'elle dispose dans ses locaux d'un personnel administratif dûment qualifié, ou que le gestionnaire de transport puisse être joint pendant les heures normales de bureau; ii) qu'elle dispose d'une infrastructure d'exploitation, notamment un bureau ouvert pendant les heures normales d'activité.

La position du Conseil clarifie et harmonise davantage l'évaluation de l'honorabilité. Elle inclut notamment le cabotage non autorisé dans la liste des infractions pénales graves ou des infractions graves. Elle harmonise (à un an) le délai minimal à l'issue duquel un gestionnaire de transport ayant perdu son honorabilité pourrait la voir rétablie. Le texte inclut également l'obligation pour un gestionnaire de transport ayant perdu son honorabilité de démontrer qu'il a suivi un minimum de formation ou réussi un examen démontrant les connaissances des sujets énumérés à l'annexe I.

Afin de faciliter l'entrée des entreprises nouvellement créées sur le marché, le Conseil propose de clarifier les modalités suivant lesquelles les entreprises peuvent prouver leur capacité financière.

Enfin en ce qui concerne la compétence professionnelle, le Conseil a introduit une disposition visant à permettre aux États membres de promouvoir la formation continue sur des sujets énumérés à l'annexe I à des intervalles de trois ans.

Application et contrôles

La position du Conseil prévoit que les États membres doivent envisager des inspections dans les locaux mêmes de l'entreprise et tenir compte du niveau de risque d'une entreprise, sur la base du système de classification par niveau de risque. Elle oblige les États membres à effectuer un nombre minimal de contrôles sur le cabotage et à organiser au moins deux contrôles concertés sur route par an. Chaque État membre devrait veiller à ce qu'une stratégie nationale de contrôle soit appliquée et qu'une telle stratégie se concentre sur les entreprises présentant un niveau de risque élevé.

Transport de cabotage

En ce qui concerne les règles relatives aux opérations effectuées par des entreprises de transport au sein d'un marché national extérieur à leur propre pays (le « cabotage »), le système actuel qui autorise un maximum de 3 opérations en 7 jours resterait inchangé.

Pour prévenir le cabotage systématique, une période transitoire de 4 jours serait introduite, avant laquelle il ne pourra être procédé à de nouveaux transports de cabotage dans le même pays et avec le même véhicule. Un État membre pourrait appliquer ces mêmes règles aux trajets routiers de transport combiné sur son territoire.

Responsabilité

Les États membres devraient établir des règles soumettant les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants à des sanctions dans les cas où ils savaient ou auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignait le règlement.

Coopération administrative

La position du Conseil inclut des éléments supplémentaires dans les registres électroniques nationaux et donne plus de détails sur la coopération administrative entre les États membres. Elle précise que le système d'échange de messages du registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) sur les condamnations et les sanctions en cas d'infraction grave et le système d'information du marché intérieur (IMI) devront tous deux être utilisés pour faciliter la coopération administrative et l'assistance mutuelle.