

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

2017/0123(COD) - 10/06/2020 - Recommandation déposée de la commission, 2e lecture

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Ismail ERTUG (S&D, DE) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route.

La commission compétente a recommandé que le Parlement européen approuve la position du Conseil en première lecture sans amendement.

La position en première lecture du Conseil est conforme à l'accord provisoire conclu lors des négociations interinstitutionnelles. L'accord général conclu par le Parlement avec le Conseil a renforcé encore la proposition en vue de garantir des conditions équilibrées de concurrence loyale et un contrôle rigoureux de l'application. Il a notamment été convenu ce qui suit:

Lutte contre les sociétés «boîtes aux lettres»

L'accord renforce et précise les dispositions relatives à l'existence d'un établissement effectif et permanent d'une véritable présence commerciale afin qu'un lien réel avec l'État membre d'établissement puisse être démontré. Il s'agit notamment d'exigences relatives à la présence des véhicules utilisés par le transporteur dans l'État membre d'établissement (une fois toutes les huit semaines) et au lieu de travail normal des conducteurs.

Inclusion des véhicules utilitaires légers

Les véhicules utilitaires légers utilisés exclusivement pour le transport national et les très petits véhicules utilitaires légers (moins de 2,5 tonnes) sont exclus du champ d'application. Les véhicules utilitaires légers qui sont inclus dans le champ d'application devraient faire l'objet de règles semblables à celles des véhicules utilitaires lourds afin que des conditions de concurrence loyale soient garanties.

Cabotage

Le régime actuel du cabotage serait maintenu. Toutefois, une période transitoire de quatre jours a été introduite afin de lutter contre le cabotage systématique pendant laquelle aucune autre opération de cabotage ne serait autorisée dans l'État membre concerné. Un État membre pourrait appliquer ces mêmes règles aux trajets routiers de transport combiné sur son territoire.

Coopération administrative

Des dispositions spécifiques ont été adoptées pour améliorer la coopération administrative entre les États membres, pour recueillir des données plus pertinentes sur les entreprises de transport dans les registres électroniques nationaux et pour permettre un accès plus facile à ces registres lors des contrôles routiers,

pour vérifier plus régulièrement que les exigences en matière d'octroi de licences sont toujours respectées, notamment par des inspections sur place, et pour concentrer les capacités nationales de contrôle sur les entreprises à haut risque.

Responsabilité

L'accord introduit une responsabilité partagée dans la chaîne d'approvisionnement afin de renforcer la responsabilité des parties en amont de la chaîne d'approvisionnement. Les États membres devraient ainsi établir des règles soumettant les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants à des sanctions dans les cas où ils savaient que l'exécution des services de transport commandés enfreignait le règlement.