



COMMISSION EUROPÉENNE

*Bruxelles, le 7.8.2018
C(2018) 5352 final*

Monsieur le Président,

La Commission tient à remercier l'Assemblée nationale pour son avis sur le premier «Paquet mobilité» {COM(2017) 275 final à COM(2017) 282 final}.

Ce train de mesures ambitieuses vise la réalisation d'un certain nombre d'objectifs, notamment l'amélioration des conditions favorisant une concurrence loyale sur le marché et des conditions de travail des conducteurs dans le secteur du transport routier et de la sécurité routière, ainsi que la réduction des émissions et autres effets externes négatifs du transport routier. Les propositions visent à simplifier et à clarifier les règles existantes, à rendre les contrôles de leur application plus efficaces et à alléger la charge administrative.

La Commission se félicite du large soutien accordé par l'Assemblée nationale à plusieurs aspects de ces propositions, notamment en ce qui concerne la lutte contre les sociétés boîtes aux lettres, l'amélioration des conditions de repos des conducteurs et un cadre de l'Union en matière de tarification routière, mais elle prend également note de ses préoccupations au sujet de plusieurs autres aspects, comme les règles sur le cabotage et les règles sectorielles spécifiques relatives au détachement de travailleurs. En réponse aux points soulevés par l'Assemblée nationale concernant divers aspects du train de mesures, la Commission invite cette dernière à consulter l'annexe ci-jointe.

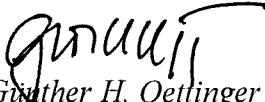
Les présentes clarifications se fondent sur les propositions initiales présentées par la Commission, qui sont actuellement soumises à la procédure législative associant le Parlement européen et le Conseil.

Les discussions progressent au sein du groupe de travail du Conseil. La Commission collabore étroitement avec la Présidence pour recenser les principales questions sur lesquelles les avis des États membres divergent et faciliter les discussions. Elle garde bon espoir que les colégislateurs adoptent les textes proposés dans un avenir proche.

*M. François de RUGY
Président de l'Assemblée nationale
Palais Bourbon
126, rue de l'Université
FR – 75007 PARIS*

En espérant que ces éclaircissements répondront aux points soulevés par l'Assemblée nationale, nous nous réjouissons, par avance, de la poursuite de notre dialogue politique.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre très haute considération.


Günther H. Oettinger
Membre de la Commission

ANNEXE

La Commission a examiné avec soin chacun des points soulevés par l'Assemblée nationale dans son avis et a l'honneur d'apporter les précisions suivantes.

Aspects relatifs au marché intérieur

En ce qui concerne le cabotage, et plus particulièrement les prescriptions de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009, l'objectif de la proposition de la Commission est de rendre le contrôle de l'application de la réglementation plus aisé et efficace, sans pour autant ouvrir ou fermer le marché du cabotage par rapport à la situation actuelle. L'analyse d'impact réalisée en amont de la proposition de la Commission ne conclut pas que les nouvelles règles pourraient mener à une augmentation des activités de cabotage, y compris du «cabotage systématique». Par ailleurs, la volonté d'améliorer le contrôle de l'application de la réglementation en matière de cabotage est à l'origine de plusieurs autres éléments proposés par la Commission, notamment du nouvel article 10 bis du règlement n° 1072/2009 relatif aux contrôles en matière de cabotage.

En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, la Commission considère qu'un niveau de réglementation minimal est nécessaire pour les opérateurs utilisant de tels véhicules afin de garantir la professionnalisation du secteur. L'élargissement des critères en matière d'établissement stable et effectif et de capacité financière appropriée en ce qui concerne les opérateurs de véhicules utilitaires légers devrait contribuer à rendre les conditions de concurrence plus équitables entre les opérateurs qui, actuellement, ne sont soumis à aucune réglementation européenne sur l'accès à la profession et les transporteurs utilisant des poids lourds, qui sont tenus d'appliquer intégralement la réglementation européenne dans ce domaine. Les mesures proposées prévoient que tous les opérateurs seraient soumis à une procédure de licence obligatoire, ce qui n'est pas le cas actuellement. La proposition de la Commission comporte une obligation, pour les États membres, de suivre étroitement et régulièrement l'évolution de la situation dans le marché du transport national de marchandises par route, en particulier en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers. Cela permettrait à la Commission de faire rapport au Conseil et au Parlement européen fin 2024 au plus tard sur l'opportunité de légiférer davantage dans ce secteur.

La Commission partage pleinement l'avis de l'Assemblée nationale, qui a souligné le besoin d'améliorer l'application de la réglementation en matière de transport routier. Pour renforcer et harmoniser cette application dans l'ensemble de l'Union européenne, la Commission a proposé plusieurs mesures, notamment une formule commune permettant de calculer le niveau de risque des entreprises de transport, l'élargissement du Registre européen des entreprises de transport routier pour inclure également les infractions aux règles en matière de détachement, et une meilleure exploitation des données tachygraphiques pour contrôler le respect des règles régissant le transport routier. La coopération administrative structurée entre les États membres, avec des dates limites fixées pour l'échange de données, comme le propose la Commission, constitue aussi l'une des mesures visant à améliorer l'application transfrontière des réglementations.

Il convient d'évaluer de manière plus approfondie la faisabilité technique et juridique de certaines des suggestions formulées par l'Assemblée nationale. À titre d'exemple, la proposition d'un accès direct et en temps réel des autorités compétentes d'un État membre aux registres électroniques nationaux d'autres États membres, notamment lors de contrôles sur la route, devra être analysée en détail. De même, en ce qui concerne l'installation de tachygraphes intelligents dans tous les véhicules, l'idée d'avancer le terme de la période de transition de 2034 à 2023 doit être évaluée, en tenant compte, entre autres, de la capacité des ateliers agréés chargés de l'installation et de l'étalonnage des tachygraphes. Selon une étude lancée par la Commission et publiée sur le site web Europa¹, une période de cinq ans serait nécessaire pour équiper le parc automobile existant avec la dernière génération de tachygraphes.

S'agissant de la proposition de l'Assemblée nationale de créer un organisme européen afin de garantir une uniformité dans l'application et le contrôle du respect des règles, la Commission tient à souligner qu'elle a adopté, le 13 mars 2018, un train de mesures en faveur de l'équité sociale, comprenant un projet de règlement établissant une Autorité européenne du travail {COM (2018) 131 final}. L'une des tâches de cette Autorité serait de soutenir et de coordonner les activités transfrontières des États membres relatives au contrôle de l'application de la législation pertinente de l'Union, qui couvre aussi la législation de cette dernière dans le domaine du transport routier. L'Autorité serait aussi chargée d'intervenir en tant que médiateur dans les litiges entre États membres en cas de divergences d'interprétation des règles de l'Union européenne, ce qui était l'une des idées avancées par l'Assemblée nationale.

La Commission ne partage pas les préoccupations de l'Assemblée nationale en ce qui concerne les éventuelles répercussions que la possibilité d'utiliser des véhicules loués en dehors du pays d'établissement d'un exploitant aurait sur la lutte contre les sociétés-écrans. Les États membres seraient à même de restreindre l'utilisation de tels véhicules dans une certaine mesure. Ces restrictions devraient rendre peu attractif, d'un point de vue économique, le fait de fragiliser le critère d'établissement de la manière que l'Assemblée nationale redoute. La Commission tient à souligner dans ce contexte qu'un certain nombre d'États membres autorisent déjà, aujourd'hui, l'utilisation par leurs opérateurs de véhicules loués dans d'autres États membres, et ils ne signalent aucun problème lié à l'établissement desdits opérateurs.

Questions sociales

La Commission apprécie le soutien de l'Assemblée nationale concernant la mesure proposée pour améliorer les conditions de repos des conducteurs, précisant le lieu où un conducteur sera en mesure de prendre son temps de repos hebdomadaire régulier. Elle tient toutefois à souligner que ce type d'action doit être considéré en liaison avec d'autres mesures qui autoriseront une certaine souplesse. Celle-ci est nécessaire afin de permettre aux conducteurs de rentrer chez eux pour une semaine de repos régulière et de compenser des temps de repos hebdomadaires antérieurs réduits.

¹ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en

La Commission considère que l'application de règles horizontales en matière de détachement des travailleurs dans le secteur du transport routier international doit prendre pleinement en compte le caractère hautement mobile de ce secteur. De l'avis de la Commission, cela implique l'adoption d'un cadre adapté pour l'application de la partie correspondante de ces règles au secteur du transport routier international. L'application des règles nationales en matière de détachement au secteur du transport routier de manière non coordonnée s'est avérée faire peser des charges administratives considérables sur les transporteurs. C'est pourquoi la Commission a proposé des règles sectorielles spécifiques pour le détachement des conducteurs et pour une harmonisation des mesures administratives et de contrôle en vue de garantir un bon équilibre entre la protection des droits sociaux des travailleurs et la liberté des opérateurs de fournir des services transfrontières. Dans l'intervalle, le Parlement européen et le Conseil ont convenu d'une révision des règles horizontales en matière de détachement des travailleurs.

Tarifification routière

La Commission se félicite du soutien de l'Assemblée nationale concernant une application plus large du principe du pollueur-payeur, et elle rappelle que la tarification routière fondée sur la distance constitue le seul instrument véritablement efficace pour tenir compte des différents effets des décisions en matière de transport routier. Dans le même temps, afin d'assurer aux États membres une grande marge d'appréciation pour faire face aux incidences du transport local et régional, la proposition permettrait cependant d'appliquer une tarification fondée sur la durée en dehors du réseau transeuropéen et du réseau autoroutier. La tarification routière urbaine ne relevant pas du champ d'application de la directive 1999/62/CE, et la Commission ne proposant pas de modifier cette situation, les États membres conservent une large marge discrétionnaire à cet égard.

L'objectif visé par une différenciation des redevances routières en fonction des émissions est d'accélérer le renouvellement du parc automobile. La variation des tarifs entre les véhicules respectant les normes Euro VI et les véhicules qui ne satisfont qu'aux normes antérieures (Euro 0 à V) devient peu à peu superflue étant donné que la part des véhicules plus anciens utilisés sur les routes à péage est déjà nettement inférieure à celle des véhicules Euro V et VI, et diminue chaque année. Il est proposé d'introduire la variation des redevances d'infrastructure en fonction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds dès que possible après la mise à disposition des données sur les émissions de CO₂ certifiées nécessaires². La tarification des coûts externes pour refléter le niveau réel des émissions de polluants des véhicules utilitaires lourds de toute classe d'émissions Euro est et restera possible. La Commission considère que, pour parvenir à une application véritablement globale du principe du pollueur-payeur, les opérateurs de péages de concession devraient également consentir des efforts pour différencier les tarifs en fonction de la performance environnementale des véhicules.

² Les données sur les émissions de CO₂ ne seront disponibles que pour les camions les plus récents et, par conséquent, eux seuls peuvent bénéficier de taxes réduites.

En ce qui concerne la réduction de la taxe routière minimale applicable aux poids lourds, et en fonction de l'évolution des débats devant les colégislateurs, la Commission est prête à prendre en considération les suggestions d'une période de transition plus courte, ainsi que les propositions relatives à un recours plus large aux majorations. Sur ce dernier point, et d'une manière générale, la Commission tient à souligner la nécessité de faire preuve d'objectivité. En conséquence, les frais supplémentaires appliqués en supplément des redevances d'infrastructures doivent être calculés dans le respect de normes minimales.