

Observations politiques d'IRU concernant la révision du cadre législatif européen sur le transport routier





Table des matières

1. Accès à la profession – transporteur routier	5
2. Accès au marché du transport de marchandises par route	7
3. Accès au marché international des services de transport par autocar et autobus	9
4. Tarification routière	10
5. La réglementation sociale dans le transport routier et son exécution	13

Introduction

IRU défend une approche « de la main légère » au niveau législatif, à savoir un renforcement de la réglementation existante et des contrôles plutôt que l'élaboration de nouvelles règles. Convaincue que les défaillances de l'actuelle législation proviennent en partie de la faiblesse des contrôles, IRU considère dès lors primordial de renforcer cet aspect.

Dans le contexte de la révision prochaine du cadre législatif sur le transport routier, IRU a formulé un certain nombre d'observations quant à la manière dont les règles actuelles pourraient être améliorées. Les fameuses « Initiatives routières » sont l'occasion d'évaluer l'efficacité du cadre existant, d'y apporter des améliorations et de garantir son application cohérente partout dans l'UE.

Le présent document politique énonce les positions d'IRU par rapport à la législation européenne sur le transport routier visée par les Initiatives routières et plus spécifiquement les aspects suivants :

- accès à la profession (règlement (CE) n°1071/2009),
- accès au marché du transport de marchandises et passagers (règlement (CE) n°1072/2009),
- tarification routière (directive (CE) 2004/52, décision (CE) 2009/750 et directive (CE) 1999/62)
- affaires sociales et de contrôles (règlement (CE) n°561/2006, directive 2002/15/CE et directive 2006/22/CE).

Le présent document se veut un document dynamique exposant les positions actuelles d'IRU et qui sera mis à jour à intervalles réguliers au cours des prochains mois dès l'annonce par la Commission européenne des propositions contenues dans les Initiatives routières.

En outre, certains points faisant encore l'objet de discussions au sein de l'organisation ne sont pas prêts à être publiés et pourraient être intégrés dans des versions ultérieures du présent document. Il s'agit notamment de l'application de la directive sur le détachement des travailleurs au secteur du transport routier et de la directive sur le transport combiné.

1. Accès à la profession – transporteur routier

Dans l'état actuel des choses, IRU est en mesure d'identifier un certain nombre d'enjeux liés au règlement (CE) 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur routier de marchandises et de personnes. Dans le contexte d'une prochaine révision du texte dans le cadre des « Initiatives routières », IRU propose les orientations politiques suivantes en vue d'améliorer les règles actuelles.

Champ d'application des règles

Une utilisation accrue des véhicules de moins de 3,5 tonnes pour le transport routier de marchandises transfrontalier intra-UE peut être observée dans plusieurs États membres. Pour ces véhicules, la plupart des États membres n'imposent pas les mêmes règles que celles, plus strictes, applicables aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. Par conséquent, les transports peuvent être réalisés de manière beaucoup plus flexible et à des tarifs plus avantageux.

Afin de lutter contre les distorsions de concurrence liées à la croissance du transport de marchandises transfrontalier intra-UE à l'aide de véhicules de moins de 3,5 tonnes, IRU soutient l'intégration, dans la législation européenne sur l'accès à la profession, du transport routier de marchandises pour compte d'autrui au moyen de ces véhicules. Vu que certains États membres ont déjà instauré des règles pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes mais ne considèrent pas nécessairement les mêmes seuils, il serait également important de fixer un seuil européen minimum (par exemple, 0 kg, 0,5 tonne, 2,8 tonnes). Par ailleurs, une version « allégée » du critère de « capacité financière » pourrait être développée pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Champ d'application des critères

Certains États membres imposent toujours plus de conditions aux transporteurs, bien que non contraignantes (souvent sous la forme de « systèmes d'accréditation »), qui s'ajoutent aux critères habituels à remplir pour accéder à la profession. Ce faisant, ils remettent indirectement en question la valeur des quatre conditions déjà fixées dans le règlement (CE) n°1071/2009 (établissement, honorabilité, capacité financière et capacité professionnelle).

En vue de favoriser un alignement futur des mises en œuvre nationales des règles sur l'accès à la profession, IRU recommande de supprimer la possibilité pour les États membres d'ajouter des critères aux 4 conditions déjà fixées dans le règlement. Il conviendrait d'empêcher les entreprises de délocaliser leurs activités vers les États membres imposant les critères juridiques les moins contraignants en matière d'accès à la profession.

Honorabilité

Les États membres appliquent des normes différentes en ce qui concerne la responsabilité de l'entreprise, de ses gestionnaires de transport et des conducteurs, ou les procédures d'évaluation entraînant la perte d'honorabilité et celles liées à la réhabilitation et à la pondération des infractions commises dans un État membre d'accueil.

IRU pourrait soutenir de nouvelles propositions visant un plus grand alignement du cadre juridique européen relatif à l'accès à la profession et à son contrôle. Ces propositions devraient tenir compte des différences entre les systèmes judiciaires nationaux, mais en même temps minimiser les divergences possibles (dans des domaines tels que la « proportionnalité » et l'établissement de la responsabilité de l'entreprise, du gestionnaire de transport et/ou du conducteur en cas d'infraction) sur le plan de l'interprétation, de la mise en œuvre, de l'exemption et du contrôle des règles européennes. En particulier, les règles relatives à la procédure de réhabilitation pour les personnes physiques ou morales qui ont perdu leur honorabilité devraient faire l'objet d'un plus grand alignement (autrement dit, chaque État membre devrait mettre en place une procédure de réhabilitation).

Établissement

Le concept d'entreprise « boîte aux lettres » est interprété dans les États membres d'une manière qui laisse encore la possibilité d'établir ce genre d'entreprises sans pour autant enfreindre les règles nationales ou européennes. En outre, les États membres se retrouvent parfois dans l'impossibilité d'appliquer cette règle, soit par crainte de voir baisser

les recettes fiscales soit par manque de ressources. IRU estime que la priorité devrait être accordée au futur alignement des mises en œuvre nationales, qui pourrait être réalisé en supprimant la disposition stipulant que les « États membres peuvent prévoir que les établissements situés sur leur territoire tiennent aussi d'autres documents à disposition dans leurs locaux, en permanence ». Concernant l'obligation de conserver des documents d'entreprise au siège de la société dans l'État membre d'établissement, il conviendrait de prendre en considération la tendance actuelle à la numérisation et le fait que les données commerciales de base pourraient ne plus être forcément disponibles en format papier.

Registre européen des entreprises de transport routier (ERRU)

Le nombre d'autorités de contrôle compétentes variant d'un État membre à l'autre implique que les différents registres soient connectés entre eux. Les règles d'accès au(x) registre(s) varient elles aussi. Plusieurs

approches d'« évaluation des risques » sont utilisées, rendant la comparaison entre États membres difficile. La pondération des infractions n'est pas uniforme, y compris pour celles commises dans un État membre d'accueil.

IRU déplore les reports successifs dans la mise en œuvre de l'ERRU (fixée au 30 janvier 2019) et est favorable à une action juridique décisive de la Commission à l'encontre des États membres qui n'ont pas encore pleinement mis en œuvre l'ERRU. Une harmonisation des spécifications concernant les données à inscrire dans l'ERRU et l'accès au registre (contrôles routiers compris) est aussi nécessaire. Il faudrait par ailleurs réfléchir à la manière d'intégrer au mieux les différents registres existants (comme l'ERRU, Tachonet et les fichiers du contrôle technique). Enfin, la saisie des données dans l'ERRU devrait se faire à partir des informations disponibles dans les bases de données existantes plutôt qu'au moyen de nouveaux sondages ou d'enquêtes auprès des opérateurs de transport. Il convient d'alléger les procédures administratives.



2. Accès au marché du transport de marchandises par route

Dans l'état actuel des choses, IRU est en mesure d'identifier un certain nombre d'enjeux liés au règlement (CE) 1072/2009 sur l'accès au marché du transport de marchandises par route. Dans le contexte d'une prochaine révision du texte dans le cadre des « Initiatives routières », IRU propose les orientations politiques suivantes en vue d'améliorer les règles actuelles.

Champ d'application des règles

Une utilisation accrue des véhicules de moins de 3,5 tonnes pour le transport routier de marchandises transfrontalier intra-UE peut être observée dans plusieurs États membres. Pour ces véhicules, la plupart des États membres n'imposent pas les mêmes règles que celles, plus strictes, applicables aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. Par conséquent, les transports peuvent être réalisés de manière beaucoup plus flexible et à des tarifs plus avantageux ; ce qui peut créer des distorsions de concurrence.

Afin de lutter contre les distorsions de concurrence liées à la croissance du transport de marchandises transfrontalier intra-UE à l'aide de véhicules de moins de 3,5 tonnes, IRU soutient l'intégration, dans la législation européenne sur l'accès à la profession, du transport routier de marchandises pour compte d'autrui au moyen de ces véhicules. Vu que certains États membres ont déjà instauré des règles pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes mais ne considèrent pas nécessairement les mêmes seuils, il serait également important de fixer un seuil européen minimum (par exemple, 0 kg, 0,5 tonne, 2,8 tonnes).

Documents de transport

Malgré la numérisation accélérée à l'œuvre dans la société et de nombreux pans de l'économie, y compris le secteur du transport routier de marchandises et de la logistique, le format papier reste la règle pour les documents de contrôle dans la législation européenne.

IRU appelle la Commission européenne à promouvoir activement l'instauration et la reconnaissance pleine et entière des documents électroniques (telles les versions électroniques de la copie certifiée conforme

de la licence communautaire et de la feuille de route) dans le secteur européen du transport routier in EU, susceptibles d'alléger les procédures administratives pour les entreprises.

Cabotage

En l'absence d'orientations claires de la part de la Commission européenne, les États membres continuent à interpréter les dispositions relatives au cabotage dans le transport routier de manières différentes.

IRU considère que les règles actuelles relatives au cabotage et leur interprétation ne devraient pas être fondamentalement modifiées – autrement dit qu'un assouplissement des règles existantes et/ou de nouvelles restrictions ne sont pas nécessaires à ce stade. Il conviendrait néanmoins de les clarifier, par exemple en intégrant au Règlement les données recueillies par la Commission européenne au travers de son questions/réponses sur le cabotage routier.

Afin de renforcer et de faciliter les contrôles, il conviendrait de remplacer la liste actuelle des preuves à examiner, imposée par l'article 8.3 du règlement (CE) n°1072/2009, par une obligation de présence à bord du véhicule d'une feuille de route papier (CMR par exemple) ou de sa version électronique.

Lien avec la directive 2006/1/CE sur les véhicules loués

Plusieurs dispositions du règlement (CE) n°1072/2009 s'appliquent également à la location de véhicules sans chauffeur. Sans prôner la libéralisation ou l'instauration de restrictions, IRU considère que toute modification du Règlement ou de la Directive doit viser à la cohérence et à la consolidation des règles sur l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur. Les éventuels amendements de la directive 2006/1/CE ne doivent pas conduire de manière indirecte à une libéralisation accrue du marché ou à l'instauration de nouvelles restrictions.

La proposition que ferait la CE en vue de fournir des orientations à propos de la directive 2006/1/CE

devrait aussi faire référence aux dispositions ad hoc du règlement (CE) n°1072/2009. IRU serait également favorable à une clarification de la directive 2006/1/CE sur les véhicules loués et du règlement (CE) n°1072/2009

en ce qui concerne la location temporaire d'un véhicule effectuée pour remplacer un véhicule tombé en panne à l'étranger durant une opération de transport.



3. Accès au marché international des services de transport par autocar et autobus

La libéralisation récente du marché national du transport par autobus et autocars dans plusieurs États membres de l'UE a été une réussite et a démontré le véritable potentiel de ce qui peut être considéré comme le mode de transport le plus sûr, le plus durable et le plus inclusif pour les citoyens européens.

Ci-dessous, IRU présente une série de suggestions pour la révision du règlement (CE) n°1073/2009 sur l'accès au marché international des services de transport par autocar et autobus, qui ont pour objectif de soutenir la croissance du transport par autobus et autocar en favorisant la concurrence au bénéfice des passagers et en récompensant l'esprit d'entreprise.

Organisation des marchés de services de transport réguliers nationaux et internationaux

IRU soutient l'instauration de règles européennes communes visant à garantir la non-discrimination en matière d'accès au marché dans les États membres qui ont libéralisé leurs marchés nationaux ou prévoient de le faire.

Terminaux de passagers

L'IRU soutient la mise en place de règles européennes communes en matière de gouvernance des terminaux de passagers (terminaux d'autocars et terminaux multimodaux). Ces règles communes doivent viser à garantir un accès non discriminatoire et égalitaire aux terminaux de passagers, à leurs infrastructures et installations essentielles pour tous les opérateurs autorisés à fournir des services réguliers nationaux et internationaux, quel que soit leur État membre d'établissement. Ces règles communes devraient porter sur la définition d'un terminal, l'attribution des responsabilités, le calcul des redevances, la répartition des capacités et les limites de capacité.

Concurrence entre les modes de transport et protection des services couverts par un contrat de service public

Dans l'optique de stimuler la concurrence, au bénéfice des passagers, et de récompenser l'esprit d'entreprise, IRU est favorable à une révision des motifs et critères justifiant le refus d'autoriser des services réguliers de transport par autobus et autocar. S'il est naturel de protéger les services fournis dans le cadre d'un contrat de service public, le niveau de protection (articles 8 (d) et 15 (c) du Règlement) devrait être plus élevé pour les services de transport par autobus et autocar fournis dans le cadre d'un contrat de service public octroyé au terme d'un appel d'offres concurrentiel que pour ceux prestés dans le cadre d'un contrat de service public attribué directement à des opérateurs internes et pour les services prestés par d'autres modes de transport.

Autorisations pour les services réguliers internationaux et les opérations de cabotage

IRU est favorable à un système dans lequel les procédures d'autorisation seraient plus simples, plus claires, plus rapides et plus transparentes que ce qui se fait actuellement dans la plupart des États membres de l'UE.

Formalités administratives

IRU propose d'abandonner l'utilisation des feuilles de route pour les services de transport par autocar occasionnels et de s'atteler à la numérisation de tous les autres documents de contrôle, notamment la licence communautaire, les autorisations de services réguliers et leurs copies certifiées.

4. Tarification routière

Introduction

Quinze années d'expérience et deux révisions de la législation Eurovignette nous ont enseigné que la tarification routière ne peut en aucun cas se mettre au service d'une politique de transfert modal forcé en échec.

Ci-dessous, IRU présente une série de suggestions visant à garantir que la future révision de la directive (CE) n°1999/62 favorise l'écologisation « à la source » du transport routier commercial – transport routier de marchandises et transport collectif par autobus et autocar.

Finalité de la législation

IRU considère que le principe qui sous-tend la législation de l'UE en matière de tarification routière ne doit pas être de pénaliser le secteur du transport routier de marchandises. En échange de sa contribution, ce dernier devrait recevoir des avantages et des incitations qui favoriseraient pleinement l'amélioration de sa viabilité, la reconnaissance de ses performances économiques et environnementales et son acceptation sociale.

Contribution du secteur européen du transport routier de marchandises

Avec le cadre Eurovignette actuel, les poids lourds interviennent à hauteur de 130% dans les coûts d'infrastructure et les coûts externes imputables à leur utilisation du réseau autoroutier européen par le biais des redevances d'infrastructure, des droits d'accises sur les carburants et des taxes sur le véhicule. Par conséquent, toute révision de la directive « Eurovignette » qui impliquerait une hausse de la charge fiscale pour les opérateurs de transport routier de marchandises ne pourrait être interprétée que comme une tentative de gonfler artificiellement les prix dans le secteur sans lien aucun avec les coûts d'infrastructure et les coûts externes réels.

Contribution du secteur européen du transport par autobus et autocar

IRU ne peut être favorable à une révision de la législation européenne actuelle en matière de tarification routière qui supposerait une hausse

de la charge fiscale sur le secteur du transport par autobus et autocar. Des éléments probants venant de plusieurs pays indiquent que le transport collectif par autobus et autocar couvre déjà amplement ses coûts d'infrastructure et ses coûts externes. Si le secteur doit payer plus pour ses infrastructures et ses externalités, il s'attend à une rétribution équivalente sous la forme d'avantages et d'incitations. Étant donné que la Commission a récemment annoncé son intention de promouvoir le développement du transport par autobus et autocar via la révision du règlement (CE) n°1073/2009, IRU considère prévoir une hausse de la charge fiscale sur les opérateurs d'autobus et d'autocars serait contreproductif au regard de cet objectif politique prioritaire.

Tarification des infrastructures et des coûts externes des différents modes de transport

Aujourd'hui, le secteur du transport commercial par route contribue déjà pour un montant bien supérieur aux investissements consentis dans l'infrastructure routière et pâtit d'un traitement moins favorable que les autres modes de transport en matière de taxation des produits énergétiques et de subventions diverses. Personne ne sait si les autres modes de transport contribuent ou non suffisamment pour l'utilisation des infrastructures et les externalités, il n'y a pas de transparence à ce sujet. IRU appelle donc à une approche non discriminatoire entre les différents modes de transport, où les autres modes de transport couvriraient également leurs coûts d'infrastructures et leurs coûts externes.

Les recettes provenant de la tarification des infrastructures routières et des coûts externes devraient être réaffectées à des projets en rapport avec le transport routier, et notamment des projets d'infrastructure ou visant à améliorer les performances environnementales. L'utilisation des revenus de la tarification des infrastructures routières et des coûts externes pour subsidier d'autres modes de transport est inacceptable.

Vignette contre péages

IRU n'est pas favorable à une suppression progressive des vignettes. Les États membres doivent pouvoir choisir entre les deux systèmes. Aucune mesure



susceptible d'augmenter les droits payés par les opérateurs commerciaux de transport routier de marchandises pour l'utilisation des infrastructures routières ne devrait être instaurée, puisqu'il est établi que le secteur paie déjà trop. Il faut à tout prix éviter la double imposition. De plus, les systèmes de télépéage sont beaucoup plus coûteux en termes d'investissement initial et de frais de maintenance que les systèmes de vignettes.

Coûts externes

IRU estime que la tarification des coûts externes ne devrait pas être obligatoire et que la décision doit revenir aux États membres comme c'est le cas actuellement. Aucune autre externalité ne devrait être incluse dans le champ d'application de la législation. Le risque de double imposition concerne également les émissions de CO₂ qui, généralement, sont déjà internalisées via la taxation des carburants et le coût des accidents qui est lui déjà internalisé par le biais des assurances et des régimes de sanctions dans les États membres. Il faut plus de transparence mais pas via une nouvelle redevance pour coût externe.

Des éléments probants démontrent que le montant versé en taxes, redevances et droits par le secteur du transport routier de marchandises dépasse le seuil nécessaire à la couverture des coûts externes actuellement exclus du champ d'application de la directive « Eurovignette ». Même en ajoutant un coût accidents et un coût changement climatique à la liste des coûts externes visés par la directive « Eurovignette », le secteur du transport routier de marchandises couvrirait encore plus de 100% de ses coûts d'infrastructure et de ses coûts externes sous le régime fiscal actuel.

Tarification pour congestion

IRU estime que les embouteillages pénalisent déjà le secteur en occasionnant des pertes de revenus, des retards et des frais/taxes additionnels. Toute forme de tarification supplémentaire pour congestion, y compris la différenciation actuellement autorisée, est considérée comme une double imposition et une pénalisation inacceptables. Au lieu de chercher à élargir la portée d'une redevance pour congestion, il conviendrait de proposer au secteur du transport routier de marchandises des mesures de remplacement concrètes pour éviter les embouteillages, comme un droit d'utiliser les infrastructures 24h/24. Quant au transport collectif par autobus et autocar, il doit être perçu

comme une solution aux problèmes de congestion car non seulement il remplace l'équivalent de plus de 30 voitures mais contribue déjà à faire du système de mobilité européen un système plus durable.

Affectation des recettes

IRU considère que les recettes provenant de la tarification des infrastructures routières et des coûts externes devraient être réinvesties dans des projets en rapport avec le transport routier, dont des projets d'infrastructure ou visant à améliorer les performances environnementales du secteur. Ces revenus ne doivent pas être utilisés pour subsidier d'autres modes de transport. Si le transport commercial par route doit payer plus pour ses coûts d'infrastructures et ses externalités, il s'attend à une rétribution équivalente sous la forme d'avantages et d'incitations qui favoriseraient pleinement l'amélioration de sa viabilité.

Mise en place de l'EETS

IRU soutient les objectifs de l'EETS (« une seule unité – un seul contrat – une seule facture ») et, de ce fait, la création d'un marché unique au sein duquel les opérateurs de transport routier de marchandises auraient le choix de traiter avec un seul fournisseur sous un seul contrat donnant lieu à une seule facture, à condition que cela réduise leurs coûts et allège les procédures administratives. Cette solution doit permettre aux opérateurs de réaliser des économies substantielles, étant donné qu'ils ne devraient plus payer de frais administratifs qu'à un seul fournisseur et investir dans un seul système électronique pour s'acquitter de leurs droits d'usage. Cette solution nécessitera l'adoption d'une feuille de route contraignante afin de rendre compatible les systèmes de péage actuels et futurs couvrant l'ensemble des États membres de l'UE. Les sociétés de télépéage doivent être tenues de libéraliser les contrats actuels et de ne pas limiter les nouveaux contrats aux marchés nationaux. L'harmonisation technique des systèmes de télépéage nationaux doit être garantie et les fournisseurs du système européen de télépéage (EETS) éventuellement contraints de fournir une même garantie financière couvrant l'ensemble de l'UE.

La réalisation du marché unique des systèmes de télépéage devrait déboucher sur une baisse générale des coûts pour les transporteurs de marchandises européens et l'utilisation de l'EETS ne devrait entraîner de majoration des redevances ou des droits d'usage par rapport aux systèmes nationaux et locaux actuels.

5. La réglementation sociale dans le transport routier et son exécution

Concernant la prochaine révision du cadre législatif du transport routier, IRU dit préférer la clarification et la simplification des points non résolus plutôt que l'introduction de nouvelles règles, et souhaite voir plus d'efficacité et de transparence au niveau des contrôles. En règle générale, le cadre réglementaire européen est accepté par le secteur. Les opérateurs de transport sont parvenus à adapter leurs modèles d'entreprise en conséquence et ce, malgré le manque de transparence de certaines dispositions et les divergences d'interprétations et de pratiques répressives dont elles font l'objet.

Clarification

IRU suggère la clarification des concepts suivants au niveau de la législation sociale : accès à la profession/au marché et règles relatives au tachygraphe numérique ; repos hebdomadaire dans la cabine, enregistrement des autres tâches, enregistrement des périodes hors du véhicule, périodes de disponibilité et règles concernant les ferrys. Outre ces dispositions, les projets TRACE et CLOSER ont mis le doigt sur d'autres définitions et dispositions qui nécessitent une clarification, notamment les questions concernant le cabotage (début/fin d'une opération de cabotage, opérations comportant des arrêts fréquents, etc.), l'enregistrement des activités mixtes, le calcul des arrêts fréquents (CEJ, affaire Charlton C116/9), durées de conduite journalières prolongées (et la question de savoir, lorsqu'une durée de conduite journalière prolongée est à cheval sur deux semaines, sur quelle semaine doit-on la comptabiliser), première heure de conduite en équipage, définition de trajet.

Flexibilité/Règles inadaptées aux besoins du secteur

IRU soutient davantage de souplesse dans l'application de certaines règles afin de tenir compte des circonstances imprévues qui pourraient en entraver le respect. Cette flexibilité pourrait par exemple permettre au conducteur de prendre son repos journalier/hebdomadaire à domicile ou à la base opérationnelle seulement si le temps de conduite (distance) qui l'en sépare est insignifiant. Les livraisons locales avec arrêts fréquents ou d'autres opérations de transport spécifiques pourraient aussi en bénéficier. Les transporteurs ne seraient pas les seuls à

tirer profit de cette marge de manœuvre supplémentaire, qui augmenterait la productivité des opérations. Les conducteurs professionnels verraient aussi leurs conditions de travail s'améliorer, vu qu'ils devraient moins souvent prendre leurs repos journaliers/hebdomadaires en déplacement.

Propositions spécifiques d'IRU concernant le secteur du transport de personnes

Le segment du transport occasionnel de personnes revêt une importance particulière parce que ses spécificités (saisonnalité, modèles de conduite) le rendent incompatible avec les dispositions de l'actuel règlement 561/2006. Les exigences assez rigides en matière de repos hebdomadaire, la règle des douze jours et la répartition journalière empêchent la réalisation du plein potentiel de ce segment, pas seulement du point de vue des opérateurs, mais aussi de celui des conducteurs. C'est pourquoi IRU défend vivement qu'une règle des douze jours adaptée, le repos hebdomadaire et la répartition journalière soient traités comme des dérogations aux règles générales concernant les temps de conduite et de repos en vigueur dans le transport de personnes et de marchandises. Sur le plan infrastructurel, le manque de zones de stationnement dans les villes et en particulier le manque de mesures visant à faciliter les déplacements des véhicules assurant le transport collectif de personnes tels que les autobus (mais aussi les autocars de touristes) posent problème.

Temps de travail

IRU est d'avis que la directive 2002/15 rend plus difficile le respect des règles actuelles, déjà complexes, par les conducteurs et les opérateurs. De même, ses exigences alourdissent le fardeau administratif pour les opérateurs. Selon IRU, il faudrait voir si un niveau de protection suffisant n'est déjà pas garanti par le règlement 561/2006 et la directive générale sur l'aménagement du temps de travail 2003/88. L'on devrait aussi analyser la faisabilité et l'opportunité d'une fusion du règlement 561/2006 et de la directive 2002/15, en mettant comme condition qu'aucune flexibilité opérationnelle ne soit perdue par la redéfinition des notions de période de disponibilité et de temps de travail.

Bien qu'IRU soit en principe disposée à discuter d'une telle fusion, les répercussions que cette dernière pourrait avoir, ainsi que les interactions avec la directive générale sur l'aménagement du temps de travail 2003/88, doivent être rigoureusement analysées.

Sanctions

La forte variabilité des sanctions est un problème majeur en ce sens qu'elle engendre beaucoup d'incertitude chez les opérateurs de transport concernant la manière dont telle ou telle règle doit être interprétée, mise en œuvre, appliquée, et son non-respect éventuellement pénalisé, dans un État membre. Certains transporteurs vont jusqu'à provoquer une inspection dans un État membre afin d'éviter d'être sanctionné dans un autre où les sanctions seraient plus élevées. IRU n'est cependant pas favorable à ce que la CE propose des exigences minimales concernant le niveau et le type de sanction ; cette décision doit relever des autorités nationales.

IRU a activement participé aux travaux sur la catégorisation des infractions, qu'elle considère comme une des conditions préalables au fonctionnement correct du marché européen des transports routiers. Dans ce cas-ci, les omissions administratives ou les simples erreurs humaines (sur lesquelles l'entreprise a très peu de contrôle si elles sont commises par le conducteur) ne devraient pas être traitées avec la même sévérité que des comportements mettant directement en péril la sécurité routière ou la falsification/manipulation délibérée. À la lumière de ce qui précède, la classification des infractions ne doit contenir que les infractions qui ont pour conséquence directe un risque de décès ou de blessure grave.

Contrôles

IRU est favorable à des contrôles fondés sur le renseignement et ayant davantage recours aux documents électroniques, à des systèmes de classification alignés, à l'échange électronique d'informations et aux inspections au sein des entreprises. Cette évolution contribuerait à la création d'une situation équitable au sein du secteur des transports routiers. IRU soutient le principe de l'alignement des pratiques de contrôle, et pourrait donc soutenir aussi la synchronisation des contrôles sociaux et du marché. Le but ne doit pas être de multiplier les inspections mais d'améliorer leur efficacité en basant le nombre minimum de contrôles sur l'évaluation du risque. Tant les contrôles routiers que les inspections en entreprise restent des outils de contrôle valides.

Registre européen électronique des entreprises de

transport (ERRU) : IRU souligne la nécessité de rendre l'ERRU opérationnel une bonne fois pour toutes. IRU est favorable à ce que la CE prenne des mesures à l'encontre des États membres qui n'ont pas encore terminé la mise en œuvre de l'ERRU au niveau national. Par ailleurs, les exigences relatives aux données qui doivent être incluses dans l'ERRU et les instances qui fournissent l'accès à celui-ci (y compris pour les contrôles routiers) doivent être davantage alignées. La mesure dans laquelle les différents registres tels que l'ERRU, Tachonet et le registre « contrôle technique » pourraient être intégrés pourrait aussi être étudiée. Les informations introduites dans l'ERRU devraient provenir uniquement de bases de données existantes, et non de nouvelles études et collectes d'informations auprès des opérateurs de transport. Le fardeau administratif doit rester minime.

Plate-forme en ligne : Les États membres devraient disposer d'un espace où publier des informations complètes et détaillées relatives aux règles, interprétations, pratiques répressives, documents, etc. en vigueur au niveau national.

Coopération entre États membres et formation : IRU soutient un renforcement induit par la CE de la coopération entre les États membres. IRU soutient aussi l'instauration de dispositions concernant la formation des agents de contrôle, telles qu'elles existent dans le règlement (CE) n° 165/2014 dans d'autres domaines. Les initiatives existantes telles que TRACE et CLOSER pourraient servir de base à cette fin.

Établissement : IRU est prête à explorer l'instauration d'un nombre minimum de contrôles concernant les conditions d'établissement et de normes minimales pour ces contrôles. IRU veut cela dit éviter toute situation où les autorités des États membres augmentent les contrôles dans le seul but de respecter les nouveaux seuils imposés.

Contrôles concernant les opérations de cabotage : Afin d'améliorer et de faciliter les contrôles, la liste actuelle d'éléments à prouver – à savoir l'article 8.3 du règlement (CE) n° 1072/2009 – doit être remplacée par la présence obligatoire d'une lettre de voiture papier (telle que la lettre CMR) ou électronique à bord du véhicule. L'introduction de normes minimales et d'un nombre minimum de contrôles dans le cas du cabotage est une idée qui mérite d'être développée. Elle ne doit cependant mener à une situation où les autorités des États membres augmentent les contrôles dans le seul but de respecter les nouveaux seuils fixés. Il faut aussi tenir compte du fait que dans certains États membres, le cabotage est une activité peu fréquente.



IRU

La Voie-Creuse 16, CP 44
CH-1211 Geneva 20, Switzerland
+41-22-918 27 00 (tel)
+41-22-918 27 41 (fax)
iru@iru.org

iru.org

