**Suite donnée à la résolution du Parlement européen du 18 mai 2017 sur
le transport routier dans l’Union européenne**

**2017/2545 (RSP)**

**1.** **Résolution présentée, conformément à l’article 123, paragraphe 2, du règlement du Parlement européen, par la commission des transports et du tourisme (TRAN)**

**2.** **Numéro de référence du PE:** B8-0290/2017 / P8\_TA-PROV(2017)0228

**3.** **Date d’adoption de la résolution:** 18 mai 2017

**4.** **Objet:** le transport routier dans l’Union européenne

**5.** **Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu’elle contient:**

La Commission partage l’avis du Parlement selon lequel le transport routier dans l’Union est confronté à de nombreux défis importants.

Comme l’affirme la résolution, les initiatives dans le domaine routier devraient donner l’impulsion nécessaire pour parvenir à un secteur routier européen plus durable, plus sûr, plus innovant et plus compétitif, développer les infrastructures routières européennes en vue d’améliorer l’efficacité du transport routier et de la logistique, assurer des conditions équitables aux opérateurs sur le marché mondial ainsi que la réalisation et l’amélioration du fonctionnement du marché intérieur pour le transport par route de passagers et de marchandises, et définir une stratégie à long terme pour le secteur routier européen.

La Commission est également d’avis qu’une mobilité transfrontalière efficace dépend en grande partie d’une interprétation et d’une mise en œuvre communes de la réglementation de l’Union ainsi que d’une application efficace de celle-ci. Au regard de la nature très mobile du transport routier, la Commission admet qu’une meilleure coopération entre les États membres est nécessaire, tout comme une amélioration des moyens de contrôle des transporteurs.

La Commission partage l’avis selon lequel les conditions sociales et les règles de sécurité dans le secteur du transport routier doivent être améliorées. La liberté fondamentale de fournir des services de transport pour les opérateurs dans l’Union doit être sauvegardée tout en garantissant les droits des travailleurs ainsi que des conditions de travail adéquates, y compris des salaires minimaux lorsque cela est approprié.

La Commission partage le point de vue selon lequel la mobilité à faible taux d'émissions doit être encouragée en améliorant l’efficacité des ressources du transport routier – ainsi que du système de transport en général –  notamment en prévoyant une mise en œuvre plus stricte des principes de l’«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur» dans le secteur du transport routier.

**6.** **Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre**

* *Concernant les appels à présenter un marché intérieur pour le transport qui fonctionne bien (paragraphes 7, 12, 16, 18, 23 et 25):*

La Commission partage l’avis du Parlement concernant la nécessité de réexaminer la réglementation actuelle relative l’établissement des entreprises de transport afin d’éliminer les sociétés-écran, qui sont illégales et portent atteinte à la libre concurrence et aux droits des travailleurs. Elle propose également de revoir la réglementation actuelle relative au cabotage ainsi qu’aux véhicules utilitaires légers et, comme le demande la résolution, de clarifier ces réglementations dans le but d’améliorer leur mise en œuvre et de mettre en place des conditions équitables.

En outre, la Commission partage l’avis selon lequel il est nécessaire de réduire la charge administrative indue qui pèse sur le secteur du transport afin de faciliter la prestation de services de transport dans l’Union. Dans ce contexte, il est effectivement crucial de garantir une utilisation plus étendue des documents électroniques (par exemple e-CMR), des technologies numériques (par exemple le tachygraphe numérique) et les systèmes communs permettant l’échange d’informations entre les États membres.

En ce qui concerne les véhicules loués, la Commission cherchera également à créer un marché interne moins fragmenté grâce à la création de règles communes dans tous les États membres en faveur des transporteurs et de l’environnement.

* *S’agissant des appels à améliorer l’application des règles de l’Union en matière de transport routier (paragraphes 10, 17 et 33):*

Bien qu’il incombe principalement aux États membres d’appliquer les règles de l’Union, la Commission partage l’avis selon lequel l’application de ces règles dans le domaine du transport doit être améliorée et rendue plus efficace.

La Commission admet que les moyens électroniques (documents électroniques) et les technologies numériques (par exemple le tachygraphe intelligent) peuvent mener à une application plus efficace pour les États membres, et donc à diminuer la fraude ainsi qu’à accroître la conformité aux règles de l’Union. Dans ce contexte, rassembler des informations au sujet des transporteurs dans le cadre du registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), comme demandé par la résolution, permettra des contrôles plus ciblés grâce à une classification des risques améliorée et harmonisée.

* *S’agissant des appels à améliorer les conditions sociales dans le domaine du transport routier (paragraphes 24, 27, 28, 30, 31 et 35):*

La Commission partage l’avis selon lequel les règles en matière de respect des temps de conduite et de repos doivent prévenir la fatigue des conducteurs et garantir la sécurité des opérations de transport. La Commission admet que des aires de repos correctes sont essentielles pour garantir le bien-être des conducteurs ainsi que des conditions sûres pour les marchandises transportées. De manière plus globale, de bonnes conditions de travail pour les conducteurs – hommes et femmes –  sont effectivement nécessaires pour répondre à la pénurie croissante de conducteurs professionnels.

Dans ce contexte, des bourses sont accessibles au titre du Mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) pour les États membres, à qui il incombe de mettre à disposition ces infrastructures conformément aux lignes directrices RTE-T. De concert avec le Parlement, la Commission mènera en outre une étude sur la sécurité et la sûreté des zones de stationnement, et mettra en place d’autres activités de sensibilisation et de promotion des bonnes pratiques.

En ce qui concerne le détachement des travailleurs, la Commission estime que ces règles doivent s’appliquer au transport routier. Il est nécessaire de clarifier ces règles afin de prendre en compte le fait que le transport routier est un secteur mobile. Ainsi, la Commission partage l’avis selon lequel il est nécessaire de garantir la libre prestation de services, de limiter la charge administrative qui pèse sur les transporteurs tout en sauvegardant les droits des travailleurs lorsqu’ils réalisent leurs tâches dans un autre État membre.

* *S’agissant des appels à un transport routier plus durable et moins discriminatoire grâce à une tarification routière interopérable (paragraphes 13, 14, 15 ,43 ,44 et 53):*

La Commission partage l’avis selon lequel les règles actuelles de l’Union en matière de tarification routière ne permettent pas une réduction suffisante des dommages et des nuisances causés par le transport routier, c’est-à-dire les dommages causés aux infrastructures et les coûts externes. Cela s’applique à tous les véhicules, y compris les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les autobus et les poids lourds. La mise en œuvre de la tarification routière reposant sur les principes de l’utilisateur-payeur et du pollueur-payeur contribuera effectivement à rendre le transport routier plus durable en encourageant l’utilisation de véhicules propres.

Au même titre, la Commission veillera, grâce à sa proposition législative, à ce que la tarification routière soit proportionnelle afin de prévenir la discrimination à l’égard de certains utilisateurs, conformément à la demande contenue dans la résolution. Tous les utilisateurs en tireront parti, y compris les utilisateurs des pays périphériques.

La Commission partage également l’avis selon lequel les péages routiers doivent être rendus plus interopérables en facilitant l’accès des prestataires du SET (service européen de télépéage) aux marchés nationaux et grâce à l’harmonisation des normes techniques qui en découle.

*-* *S’agissant des appels à utiliser des carburants plus propres, notamment des infrastructures appropriées, et des zones à faibles émissions (paragraphes 45, 49 et 52):*

Comme annoncé dans la communication intitulée «L’Europe en mouvement», la Commission communiquera sur la mise en œuvre de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs et prévoit de publier un plan d’action connexe visant à promouvoir l’utilisation la plus large possible des carburants alternatifs, en se concentrant en particulier sur la mobilité électrique.

La Commission a commandé une étude sur la réglementation relative à l’accès des véhicules aux zones urbaines et sur les nombreuses bonnes pratiques. Sur la base de cette étude, la Commission prévoit d’élaborer des actions supplémentaires dans le courant de 2018.

*-* *S’agissant des appels à améliorer la sécurité routière (paragraphes 36, 37 et 39):*

La Commission partage l’avis selon lequel les objectifs de l’Union en ce qui concerne les décès sur les routes sont un facteur important des diminutions drastiques observées dans de nombreux pays de l’Union. La Commission réfléchit actuellement à la forme et au contenu à donner à un futur cadre stratégique pour la prochaine période, soit l’après-2020.

La fatigue des conducteurs est une importante cause d’accidents. Les effets de la fatigue sont bien documentés et l’accent doit désormais être mis sur la prévention des circonstances qui mènent les conducteurs à prendre la route en état de fatigue. Il est essentiel de garantir le respect de la législation en matière de temps de conduite dans ce contexte. En outre, la technologie peut contribuer à détecter la fatigue et la somnolence; elle peut également prévenir les accidents dus à la fatigue en prévenant le conducteur d’une situation de danger.

*-* *S’agissant des appels à réviser le règlement (CE) nº 661/2009 relatif à la sécurité générale et à établir des normes d’émissions de CO2 pour les camions et les autobus (paragraphes 38 et 42):*

Dans le cadre de sa communication intitulée «L’Europe en mouvement», adoptée le 31 mai 2017, la Commission a annoncé qu’elle procédera à une révision des exigences générales de sécurité applicables aux voitures, camions et autobus d’ici la fin de 2017 en vue de tenir compte des progrès technologiques les plus récents, et qu’elle proposera des normes d’émissions pour l’après-2020 applicables aux voitures et aux camionnettes ainsi qu’aux véhicules utilitaires lourds.