

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 février 2014

RESPONSABILISATION DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DES DONNEURS D'ORDRE - (N° 1686)

Adopté

AMENDEMENT

N° AS29

présenté par
M. Savary, rapporteur

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:**

À la seconde phrase de l'article L. 3421-3 du code des transports, les mots : « et titulaire d'une licence communautaire » sont supprimés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le premier paragraphe de l'article 8 du chapitre III concernant le cabotage du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route prévoit que *"tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire (...) est admis, aux conditions fixées par le présent chapitre, à effectuer des transports de cabotage"*. Cette disposition a été reprise à l'article L. 3421-3 du code des transports.

Également, le paragraphe 5 de l'article 8 de ce règlement prévoit que tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation de cet État membre, à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1er, paragraphe 5, points a), b) et c), est autorisé, aux conditions fixées au présent chapitre, à effectuer, selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.

Le point c) du paragraphe 5 de l'article 1er de ce règlement prévoit en particulier que les transports de marchandises par véhicule automobile dont la masse en charge autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes ne sont pas soumis à l'exigence d'une licence communautaire et sont dispensés de toute autorisation de transport.

De ceci, il ressort que les entreprises non résidentes qui utilisent des véhicules légers, c'est-à-dire dont la masse en charge autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes, sont habilitées à effectuer des transports de cabotage dans les conditions fixées par le paragraphe 2 de l'article 8 du règlement précité.

Ces conditions prévoient deux cas :

1 - une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule, ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil a lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international à destination de celui-ci ;

2 - dans le délai visé au premier alinéa, les transporteurs peuvent effectuer une partie ou l'ensemble des transports de cabotage autorisés en vertu dudit alinéa dans tout État membre, à condition qu'ils soient limités à un transport de cabotage par État membre dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre.

Dans ces conditions, les dispositions de l'article L. 3421-3 du code des transports qui ne prévoient la possibilité de cabotage que pour les entreprises non résidentes qui sont titulaires d'une licence communautaire ne sont pas conformes à la législation européenne, car elles ne prennent pas en compte les entreprises qui n'en sont pas titulaires et qui peuvent néanmoins effectuer du cabotage. Il convient donc de supprimer la mention des licences communautaires dans cet article.

Cette modification de l'article L. 3421-3 du code des transports permettra ainsi de conforter les instruments à la disposition des corps de contrôle relevant respectivement du ministère chargé des transports, du ministère de l'intérieur et du ministère chargé de la douane. Ce renforcement du champ de leur contrôle est essentiel afin de pouvoir lutter contre le phénomène qui consiste, pour des opérateurs non établis, à détourner les règles du cabotage issues de la réglementation européenne pour faire opérer en permanence leurs véhicules sur le territoire français. Les pratiques de concurrence déloyale sont notamment de plus en plus fréquemment constatées dans le secteur des transports au moyen de véhicules légers.

Cette situation aboutit aujourd'hui à évincer les opérateurs nationaux de leur propre marché domestique, compte tenu du fait que le dumping social, notamment en termes de rémunération, auquel se livrent ces transporteurs non établis, ne permet plus aux opérateurs français d'affronter cette concurrence à armes égales.