



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

réglementation

Question écrite n° 26254

Texte de la question

M. Dominique Paillé demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement de lui donner son avis sur certaines situations qu'il n'est pas rare de rencontrer dans le domaine du transport routier. Deux exemples : un ensemble routier assuré en Angleterre, composé d'un tracteur autrichien et d'une semi-remorque hongroise effectuant des transports de fraises hollandaises au départ de la Belgique et à destination de l'Espagne, traverse la France en prenant son carburant au Luxembourg, avec à son bord un double équipage bulgare, payé en Deutsche Marks. Est-ce légal ? Un transport de cabotage en Allemagne (voitures) effectué par des véhicules immatriculés en France, conduits par des conducteurs biélorusses : est-ce possible ? Il semble que les professionnels rencontrent des difficultés pour obtenir un avis de l'administration sur ces pratiques.

Texte de la réponse

Le transport routier international de marchandises est régi par un ensemble de dispositions qui relèvent de différents domaines. En premier lieu, l'exécution d'un transport routier international s'effectue sous le couvert d'une autorisation administrative qui est délivrée par les autorités du pays dans lequel est implantée l'entreprise de transport. Ce régime d'autorisation est différent selon que l'entreprise est établie, ou pas, dans l'Espace économique européen. Lorsque l'entreprise est établie dans un pays membre de l'Espace économique européen, cette autorisation est constituée par une licence communautaire, dont une copie conforme doit être à bord du véhicule tracteur. Ce document, d'un modèle unique pour tous les Etats membres, est délivré aux entreprises qui satisfont aux conditions d'accès à la profession définies par la directive 96/26 du Conseil du 29 avril 1996 modifiée et qui souhaitent effectuer des transports intra-communautaires. Les conditions de délivrance de la licence communautaire et des copies conformes sont définies par le règlement (CEE) 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres. La licence communautaire autorise en outre son titulaire à effectuer des transports de cabotage en vertu du règlement (CEE) 3118/93 du 23 octobre 1993 modifié, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre, qui est libéralisé depuis le 1er juillet 1998. En l'état actuel du droit communautaire, la location d'un véhicule pour effectuer des transports intra-communautaires ou des transports de cabotage n'est autorisée que si les véhicules sont immatriculés et loués dans le pays d'établissement du transporteur. Lorsque le transporteur est établi dans un pays tiers à l'Espace économique européen, cette autorisation est constituée soit par un document spécifique issu d'un contingent bilatéral échangé chaque année avec les autorités compétentes du pays d'établissement de ce transporteur, soit d'une autorisation issue du contingent multilatéral mis en place également chaque année par la Conférence européenne des ministres des transports. L'autorisation de transport permet de couvrir un voyage à destination du territoire français ou en transit par ce territoire mais ne permet pas d'effectuer des transports de cabotage. Qu'elle soit issue d'un contingent bilatéral ou du contingent multilatéral, elle doit être placée à bord du véhicule tracteur lequel est obligatoirement immatriculé dans le pays d'établissement du transporteur bénéficiaire. Les accords bilatéraux et les résolutions adoptées par la

Conférence européenne des ministres des transports précisent en outre les transports pour lesquels il n'est pas exigé d'autorisations de transport (transports humanitaires, transport d'un faible poids par exemple) et les conditions d'exécution des transports triangulaires lorsque ceux-ci sont autorisés. Dans tous les cas, pour déterminer la validité de l'opération de transport au regard des règles exposées ci-dessus, il n'est pas tenu compte de l'immatriculation des remorques ou des semi-remorques. En deuxième lieu, dans le domaine du droit du travail, les conducteurs étrangers employés par des entreprises françaises relèvent des règles applicables au détachement, établies par l'article L. 341-5 du code du travail. Ces règles prévoient que le salarié étranger, détaché dans un établissement situé sur le territoire français, bénéficie des mêmes conditions d'emploi que le salarié français, et ce, dès le premier jour. Elles s'appliquent sans distinction de la nature des transports ou des trajets effectués : transport intérieur, transport international, transport de cabotage dans un autre Etat membre. Ces dispositions ne s'appliquent pas au conducteur étranger réalisant une opération de cabotage sur le territoire national pour le compte d'une entreprise établie dans l'un des Etats membres de la Communauté. Le transport de cabotage est en effet défini comme un transport intérieur effectué dans un Etat de l'Union par un transporteur d'un autre Etat membre, sans disposer de siège ou d'établissement, dans l'Etat où est réalisé le transport. En l'absence d'établissement, l'application du droit du travail du pays d'accueil n'est pas possible. Dans cette situation, les seules règles nationales qui s'appliquent sont celles qui sont relatives aux prix et aux conditions du contrat du transport, aux poids et dimensions des véhicules, aux prescriptions relatives aux transports de certaines catégories de marchandises (matières dangereuses, denrées périssables par exemple), à la taxe sur la valeur ajoutée, et en matière sociale aux temps de conduite et de repos. En troisième lieu, les carburants contenus dans les réservoirs normaux des véhicules (c'est-à-dire fixés à demeure par le constructeur) sont admis en franchises fiscale totale lorsque le véhicule circule au sein de la Communauté européenne ; cette franchise est limitée à 300 litres pour les véhicules provenant des Etats tiers et 200 litres pour les réservoirs des véhicules des véhicules frigorifiques.

Données clés

Auteur : [M. Dominique Paillé](#)

Circonscription : Deux-Sèvres (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26254

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 mars 1999, page 1353

Réponse publiée le : 2 août 1999, page 4740