



Bruxelles, le 29 janvier 2016
(OR. en)

5688/16
ADD 1

TRANS 33

NOTE POINT "I/A"

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	14879/15
N° doc. Cion:	14877/15 + ADD 1
Objet:	Règlement (UE)/.... de la Commission du XXX complétant le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la classification des infractions graves aux règles de l'Union pouvant porter préjudice à l'honorabilité des transporteurs par route, et modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil. <ul style="list-style-type: none">- Décision de ne pas s'opposer à l'adoption (procédure de réglementation avec contrôle)- Déclaration de la délégation autrichienne

L'Autriche vote contre l'adoption du règlement (UE)/.... de la Commission du XXX complétant le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la classification des infractions graves aux règles de l'Union pouvant porter préjudice à l'honorabilité des transporteurs par route, et modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil.

Les raisons de ce vote sont les suivantes:

Par cette proposition, la Commission européenne vise pour la deuxième fois déjà à compléter le règlement (CE) n° 1071/2009. Le premier projet a échoué en 2014, en raison de l'opposition du Parlement européen (proposition de résolution du Parlement européen du 4.12.2014, BB-0325/2014). Le Parlement avait invoqué des motifs d'ordre juridique (excès de pouvoir de la Commission européenne) et également, plus particulièrement, des considérations liées à la politique en matière de transports (contradiction avec les objectifs définis dans l'acte juridique de base). L'Autriche estime que le nouveau projet, dont le texte figure dans le document 14877/15 + ADD 1, ne diffère pas en substance du projet qui avait alors été rejeté par le Parlement européen. Les arguments présentés à l'époque par le Parlement pour justifier ce rejet sont donc, selon elle, toujours valables.

Les actes juridiques sur lesquels ce règlement est fondé (notamment le règlement (CE) n° 1071/2009) visent tous, pour l'essentiel, les objectifs suivants: 1. contribuer à "améliorer la sécurité routière" (considérant 1 du règlement (CE) n° 1071/2009); 2. assurer l'application du règlement en prévoyant des contrôles stricts et des sanctions effectives et dissuasives - au sens de la jurisprudence de la Cour de justice (considérants 20 et 21). La poursuite de ces objectifs s'explique principalement par le fait que les conséquences néfastes pouvant résulter des infractions à ces dispositions (telles que par exemple le non-respect des temps de conduite et de repos, les manipulations de tachygraphe, l'absence de déclaration ou les déclarations mensongères dans les documents de transport de marchandises dangereuses, le dépassement des dimensions et du poids des véhicules etc..) sont dans la plupart des cas dramatiques (accidents, morts et/ou blessés graves, mais également dommages matériels importants pour l'environnement et les infrastructures).

L'Autriche estime que l'actuel projet de règlement enfreint plusieurs principes de droit, à savoir:

1. le principe de proportionnalité, étant donné que les critères et la catégorisation sont dans une large mesure contraires aux actes juridiques de base et à leurs objectifs, qu'un contrôle efficace est donc pratiquement impossible à réaliser et que, par ailleurs, l'application de ces dispositions entraîne une charge bureaucratique et financière disproportionnée. Cela vaut notamment pour l'annexe II, censée établir le rapport entre les différents niveaux de gravité des infractions.

Cette annexe prévoit donc des règles d'application pour les infractions moyennement graves ou mineures. Un élément a toutefois manifestement été oublié, à savoir le fait qu'aucune précision n'ait été donnée sur les conséquences des infractions les plus graves pour les entrepreneurs, ce qui d'après l'Autriche n'est pas non plus conforme aux objectifs du règlement de base (règlement (CE) n° 1071/2009). Or, il est urgent de se pencher sur la question eu égard au registre qui doit être mis en place;

2. le principe de répartition des compétences, étant donné que le projet modifie le contenu d'un acte juridique légitimé par une base démocratique large (à savoir le Conseil et le Parlement européen), en ajoutant une quatrième catégorie de gravité, et qu'il introduit dans la catégorisation relative à la gravité des infractions une certaine "banalisation" des infractions (ce qui a des conséquences très graves). Parmi les exemples les plus graves, il convient de citer ici l'introduction de nouvelles tolérances en matière de dimensions et de poids, mais également la "nouvelle catégorisation" des temps de conduite et de repos (qui permettrait, de fait, des durées de travail hebdomadaire de plus de 100 heures). Par conséquent, la Commission n'enfreint pas seulement les droits du Parlement européen (procédure de codécision). Du point de vue de la politique des transports également, il est totalement irresponsable d'"autoriser" de manière générale pour les poids-lourds des tolérances de largeur allant jusqu'à 20 % (ce qui signifie des véhicules de 3,12 m de large) et des tolérances de poids total (+ 8 tonnes, c'est-à-dire 48 à 53 tonnes), (en considérant ces dimensions uniquement comme des infractions graves), ou de spécifier ces tolérances de manière générale.
3. En outre, l'Autriche estime que la proposition ne tient pas compte de la jurisprudence de la Cour de justice, selon laquelle les sanctions doivent être effectives et dissuasives. Tel n'est pas le cas si les sanctions prévues dans la proposition de règlement sont moins sévères que celles prévues dans le règlement de base (CE) n° 1071/2009.