

TABLEAU COMPARATIF

Texte de la commission des affaires européennes	Texte de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire
<p align="center">Proposition de résolution européenne sur la circulation des mégacamions et le fret routier européen (texte E 8284)</p>	<p align="center">Proposition de résolution européenne sur la circulation des mégacamions et le fret routier européen (texte E 8284)</p>
Le Sénat,	Alinéa sans modification
Vu l'article 88-4 de la Constitution,	Alinéa sans modification
Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil COM (2013) 195 tendant à modifier la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (E 8284),	Alinéa sans modification
Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil COM (2011) 451 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (E 6479),	Alinéa sans modification
Vu la directive rectifiée 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté,	Alinéa sans modification
Vu la décision 2009/750/CE de la Commission européenne, du 6 octobre 2009, relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques,	Alinéa sans modification
Vu la communication COM (2012) 474 de la Commission européenne, du 30 août 2012, portant sur la mise en oeuvre du service européen de télépéage,	Alinéa sans modification
- Sur les mégacamions :	Alinéa sans modification
Rappelle son attachement à une répartition modale du fret plus conforme au développement durable , ce qui suppose de développer notamment le fret ferroviaire et fluvial et de contenir la part du fret routier ;	Rappelle son attachement à une répartition modale du fret plus <u>respectueuse de l'environnement</u> , ce qui suppose de développer le fret ferroviaire et fluvial et de <u>réduire</u> la part du fret routier ;

**Texte de la commission
des affaires européennes**

~~Estime toutefois~~ que le franchissement d'une seule frontière intracommunautaire par les poids lourds de 25,25 mètres ~~n'est pas de nature à compromettre le bon fonctionnement du marché~~, dès lors que chacun des États membres concernés a autorisé la circulation de tels trains routiers sur son territoire pour le transport national de marchandises ;

~~Demande au Gouvernement, dans une perspective d'harmonisation européenne évitant les distorsions de concurrence, de ne pas s'opposer à une expérimentation de ces poids lourds par la profession sur des itinéraires dédiés et pour un laps de temps limité ;~~

- Sur les moyens de contrôle :

~~Partage la volonté de la Commission européenne de mettre en oeuvre au plus vite le service européen de télépéage, dont l'introduction en France devrait être simultanée à l'introduction de la taxe poids-lourds, actuellement prévue pour le 1^{er} octobre 2013 ;~~

Approuve la volonté formulée par la Commission européenne de faciliter la mise en service d'équipements modernes permettant de repérer plus facilement les poids-lourds dont le chargement ou la vitesse enfreignent le droit en vigueur ;

Soutient le projet de « tachygraphe intelligent », qui devrait permettre de vérifier les temps de conduite des chauffeurs routiers ;

~~Estime~~ cependant que le calendrier repousse à une échéance trop lointaine la nécessaire généralisation de cet équipement, ~~et demande qu'elle soit effective en 2020 ;~~

- Sur le dumping social :

**Texte de la commission
du développement durable, des infrastructures, de
l'équipement et de l'aménagement du territoire**

Estime que le franchissement d'une seule frontière intracommunautaire par les poids lourds de 25,25 mètres est compatible avec le principe du respect de la concurrence internationale dans le secteur des transports, dès lors que chacun des États membres concernés a autorisé la circulation de tels trains routiers sur son territoire pour le transport national de marchandises ;

Exprime son opposition à toute perspective de généralisation de la circulation de tels véhicules à l'échelle européenne ;

Considère qu'il n'est pas opportun d'autoriser l'expérimentation de ces mégacamions en France ;

Demande au Gouvernement, dans le cadre de l'action pour le climat, d'inciter les autorités européennes à orienter davantage la réglementation européenne vers des objectifs de développement durable ;

- Sur le télépéage et les moyens de contrôle de la réglementation relative aux poids et dimensions des véhicules et de la réglementation sociale ;

Partage la volonté de la Commission européenne de mettre en oeuvre au plus vite le service européen de télépéage et salue les efforts réalisés en ce sens par la France dans le cadre de la mise en oeuvre de la taxe poids lourds ;

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Regrette cependant que le calendrier repousse à une échéance trop lointaine la nécessaire généralisation de cet équipement, l'accord informel conclu entre le Parlement européen et le Conseil le 14 mai 2013 n'ayant pas retenu l'échéance de 2020 initialement adoptée par le Parlement européen ;

Alinéa sans modification

**Texte de la commission
des affaires européennes**

Constate que le cabotage routier aboutit à une concurrence ~~déloyale au détriment des entreprises de fret routier~~ situées dans les États membres importateurs ;

Constate que l'ampleur de cette menace ~~pour le fonctionnement normal du marché~~ s'accroît avec la taille de l'État membre où se déroulent des opérations de cabotage routier ;

Estime que cette distorsion de concurrence est aggravée par la pratique de basses rémunérations dans certaines entreprises dont l'activité principale se déroule dans des États membres ~~dépourvus de législation sur le salaire minimum~~ ;

Juge en conséquence indispensable de maintenir le contingentement actuel des opérations de cabotage routier, voire d'en restreindre la pratique ;

Rappelle son attachement à une harmonisation accrue au sein de l'Union européenne, notamment sur les plans fiscal et social ;

Invite le Gouvernement à soutenir ces orientations et à les faire valoir dans les négociations en cours.

**Texte de la commission
du développement durable, des infrastructures, de
l'équipement et de l'aménagement du territoire**

Constate que la réglementation européenne actuelle relative au cabotage routier aboutit à une concurrence déséquilibrée dans les États membres importateurs ;

Considère que l'ampleur de cette menace d'une concurrence faussée s'accroît avec la taille de l'État membre où se déroulent des opérations de cabotage routier ;

Estime que cette distorsion de concurrence est aggravée par la pratique de basses rémunérations dans certaines entreprises dont l'activité principale se déroule dans des États membres où le coût du travail est plus faible ;

Alinéa sans modification

Rappelle son attachement à une harmonisation accrue au sein de l'Union européenne des règles encadrant les opérations de transport routier de marchandises, notamment sur les plans fiscal et social ;

Alinéa sans modification

Invite le Gouvernement à réfléchir à la question de l'harmonisation sociale nécessaire à l'existence d'un marché concurrentiel non faussé, en particulier en ce qui concerne les travailleurs très mobiles.