



Communiqué

Concerne : nouvelle réglementation communautaire relative au cabotage routier

Le 14 mai 2010 sont entrées en vigueur de nouvelles dispositions relatives au cabotage dans le domaine des transports routiers (articles 8 et 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009).

1) Qu'est-ce que le cabotage ?

Le cabotage est un transport national dont les points de chargement et de déchargement se trouvent dans un même Etat membre et qui est effectué par un transporteur établi dans un autre Etat membre.

Exemple : Un transporteur établi au Luxembourg effectue un transport de Metz (chargement) à Strasbourg (déchargement). Ce transport est un transport intérieur en France, donc un transport de cabotage.

2) Quels transports de cabotage peuvent être effectués ?

Les nouvelles règles communautaires limitent le nombre de transports de cabotage **successifs** que peut effectuer un transporteur, mais pas le nombre de transports de cabotage en général.

Ainsi, un transporteur pourra à l'avenir, **consécutivement à un transport international en charge**, effectuer au maximum **trois** transports de cabotage **successifs** dans ce pays d'accueil. Ensuite, il doit quitter l'Etat membre d'accueil. Le dernier déchargement de ces opérations de cabotage doit avoir lieu au plus tard sept jours après le dernier déchargement du transport international ayant conduit le véhicule dans le pays d'accueil.

Le premier transport de cabotage ne peut être commencé qu'après déchargement complet du transport international.

D'éventuels voyages à vide entre les opérations de cabotage ne sont pas comptés.

La limite des trois transports de cabotage est toujours vérifiée par rapport au véhicule moteur (principe du véhicule tracteur).

Dès que le transporteur effectue un transport international, le compteur est remis à zéro et il peut à nouveau effectuer trois transports de cabotage. De même, le délai maximal de sept jours recommence à zéro après chaque transport international.

Exemple : Un transporteur luxembourgeois effectue le lundi matin un transport international en charge Luxembourg – Allemagne. Après déchargement complet, il fait deux transports de cabotage en Allemagne, puis un voyage à vide vers la France, suivi d'un transport en charge France – Allemagne (le compteur est remis à zéro), avant de conclure la journée par un autre transport de cabotage en Allemagne. Du mardi au samedi il effectue chaque jour le matin deux transports de cabotage en Allemagne et l'après-midi un voyage à vide vers la France, un transport en charge France – Allemagne, suivi d'un transport de cabotage en Allemagne (Cabotage 1 = celui de l'après-midi ; cabotages 2 et 3 = ceux du matin du lendemain). Le samedi soir, il revient à vide au Luxembourg, alors que le chauffeur doit prendre son repos hebdomadaire après six jours de conduite et que la conduite de poids-lourds est interdite le dimanche en Allemagne et en France.

Dans cet exemple, le transporteur fait donc en sept jours :

- 1 transport international en charge Luxembourg – Allemagne ;
 - 18 transports de cabotage en Allemagne ;
 - 6 six voyages à vide Allemagne – France ;
 - 6 transports internationaux en charge France – Allemagne, et
 - 1 voyage à vide Allemagne – Luxembourg.
- + 1 jour de repos pour le chauffeur.

Attention : On ne peut pas prendre de charge de cabotage en cours de route avant qu'on n'ait complètement déchargé les marchandises du transport international !

Exemple : Un transporteur luxembourgeois effectue un transport de Bettembourg (LU) (chargement) à Strasbourg (FR) (déchargement). Il aurait l'occasion de charger deux palettes supplémentaires à Metz (FR) qu'il devrait décharger également à Strasbourg (FR).

Le transport de ces deux palettes constituerait un transport de cabotage non autorisé, alors que le transporteur n'a pas encore déchargé complètement son transport international ! Il ne peut donc pas prendre en charge ces deux palettes à Metz.

3) Quelles sont les possibilités quand le transport international préalable est à destination d'un autre Etat membre que celui où le transporteur veut effectuer un transport de cabotage ?

Quand le transporteur effectue un transport international vers un Etat membre et entre ensuite à vide dans un autre Etat membre, il peut faire un seul transport de cabotage dans cet Etat membre. Ce transport de cabotage doit être fini au plus tard trois jours après l'entrée à vide du véhicule (tracteur) dans le pays d'accueil.

Le transporteur peut faire au maximum trois opérations de cabotage successives de ce genre (dans trois Etats membres différents), mais doit respecter la limite générale des sept jours (depuis le déchargement complet du transport international).

Attention : Il faut toujours effectuer un transport international avant de pouvoir faire du cabotage ! La seule entrée à vide ne suffit pas.

Exemple : Un transporteur luxembourgeois fait un transport international France – Slovénie. Après avoir déchargé, il entre à vide en Italie où il effectue un premier transport de cabotage. Ensuite, il entre à vide en Autriche où il effectue un deuxième transport de cabotage. Puis, il entre à vide en Allemagne où il effectue son troisième transport de cabotage. La limite des trois opérations de cabotage est alors atteinte et le transporteur doit faire un transport international en charge avant de pouvoir effectuer à nouveau un transport de cabotage.

Il est également possible de combiner les restrictions énoncées aux points 2) et 3).

Exemple : Un transporteur luxembourgeois fait un transport international France – Italie. Après avoir déchargé, il effectue deux transports de cabotage en Italie. Ensuite, il entre à vide en Allemagne où il effectue son troisième transport de cabotage.

4) Faut-il attendre sept jours avant de pouvoir effectuer à nouveau des transports de cabotage ?

Non. Chaque transport international interrompt les restrictions et les compteurs recommencent à zéro.

Or, même après sept jours, on ne peut pas effectuer des transports de cabotage sans faire auparavant un transport international.

5) Exception : Benelux

Les limitations décrites ci-dessus aux points 2) et 3) ne sont pas applicables au territoire BENELUX quand les transports sont effectués par des transporteurs établis au Luxembourg, en Belgique ou aux Pays-Bas.

En effet, sur base de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, la décision du Conseil de ministres Benelux du 16 décembre 1991 ayant libéralisée le cabotage pour le territoire BENELUX reste en vigueur.

Cette exception ne vaut que pour les transporteurs établis au Luxembourg, en Belgique ou aux Pays-Bas.

Par conséquent, les transporteurs luxembourgeois peuvent, même après le 14 mai 2010, effectuer des transports de cabotage en Belgique et aux Pays-Bas sans aucune limite.

6) Quels documents doivent être présentés en cas de contrôle ?

En cas de contrôle, le transporteur doit fournir la preuve qu'il a respecté les dispositions relatives au cabotage par des lettres de voiture CMR ou des documents similaires reprenant les mêmes informations.

Ces documents doivent mentionner au moins (art.8 du règlement (CE) n° 1072/2009) :

- 1) le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur ;
- 2) le nom, l'adresse et la signature du transporteur ;
- 3) le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées ;
- 4) le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison ;
- 5) la dénomination courante de la nature des marchandises et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros ;
- 6) la masse brute des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière ;
- 7) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

Attention : Il est important d'avoir toujours les documents justificatifs nécessaires à bord du véhicule pour prouver les transports de cabotage et le transport international préalable, alors que dans certains Etats membres, les amendes sont considérables et la sanction peut même inclure l'immobilisation du véhicule en cas de cabotage illégal.

7) **Législation sur le détachement des travailleurs**

Les dispositions de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services s'appliquent aux sociétés de transport effectuant un transport de cabotage.