

RÈGLEMENT (CE) N° 12/98 DU CONSEIL
du 11 décembre 1997

fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité ⁽³⁾,

(1) considérant que le règlement (CEE) n° 2454/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre ⁽⁴⁾, a été annulé par la Cour de justice dans son arrêt rendu le 1^{er} juin 1994 ⁽⁵⁾;

(2) considérant que l'instauration d'une politique commune des transports comporte, entre autres et selon les termes de l'article 75 paragraphe 1 point b) du traité, l'établissement des conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre;

(3) considérant que ladite disposition implique l'élimination de toute restriction à l'égard du prestataire des services en raison de sa nationalité ou du fait qu'il est établi dans un État membre autre que celui où la prestation doit être fournie;

(4) considérant qu'il convient de soumettre ces prestataires à des régimes comparables, de manière à limiter les inégalités dans les conditions de concurrence en raison de leur nationalité et de leur pays d'établissement et à favoriser ainsi le rapprochement progressif des législations nationales;

(5) considérant qu'il convient que les définitions des différents services de transport en autocar et autobus soient les mêmes que celles retenues dans le cadre du transport international;

(6) considérant qu'il convient d'assurer l'accès des transporteurs non résidents à certaines modalités de

service de transport en autocar et autobus en tenant compte des caractéristiques spéciales de chaque modalité de service;

(7) considérant qu'il convient de déterminer les dispositions applicables aux transports de cabotage;

(8) considérant que 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 ⁽⁶⁾, s'appliquent dans le cas où, pour la prestation de services réguliers spécialisés, les transporteurs détachent, à partir de l'État membre où ils travaillent habituellement, des travailleurs ayant une relation de travail avec eux;

(9) considérant que, en ce qui concerne les services réguliers, il convient d'admettre au cabotage, selon certaines conditions et notamment l'application de la législation de l'État membre d'accueil, uniquement les services réguliers exécutés durant un service régulier international, à l'exclusion des services urbains et suburbains;

(10) considérant qu'il importe d'adopter des dispositions permettant d'intervenir sur le marché des transports concernés en cas de perturbation grave;

(11) considérant qu'il convient de créer un comité consultatif chargé d'assister la Commission dans l'établissement de documents relatifs à l'exécutif des transports de cabotage sous forme de services occasionnels, et de conseiller la Commission en matière de mesures de sauvegarde;

(12) considérant qu'il convient que les États membres s'accordent mutuellement assistance en vue de la bonne application du présent règlement, notamment en matière de sanctions applicables en cas d'infractions;

(13) considérant qu'il incombe aux États membres de prendre les mesures nécessaires à l'exécution du présent règlement;

(14) considérant qu'il convient de suivre l'application du présent règlement sur la base d'un rapport à présenter par la Commission;

⁽¹⁾ JO C 60 du 29. 2. 1996, p. 10.

JO C 124 du 21. 4. 1997, p. 73.

⁽²⁾ JO C 30 du 30. 1. 1997, p. 40.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 28 novembre 1996 (JO C 380 du 16. 12. 1996, p. 35), position commune du Conseil du 14 avril 1997 (JO C 164 du 30. 5. 1997, p. 17) et décision du Parlement européen du 16 juillet 1997 (JO C 286 du 22. 9. 1997, p. 84).

⁽⁴⁾ JO L 251 du 29. 8. 1992, p. 1.

⁽⁵⁾ Arrêt du 1^{er} juin 1994, affaire C-388/92: Parlement européen contre Conseil (Recueil 1994, p. I-2081).

⁽⁶⁾ JO L 18 du 21. 1. 1997, p. 1.

(15) considérant que l'arrêt précité de la Cour de justice, qui a annulé le règlement (CEE) n° 2454/92, maintient les effets dudit règlement jusqu'à ce que le Conseil ait adopté une nouvelle réglementation en la matière; que le présent règlement ne sera mis en application que dix-huit mois après son entrée en vigueur; qu'il convient, par conséquent, de considérer que les effets du règlement annulé sont maintenus jusqu'à la mise en application complète du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Tout transporteur de voyageurs par route pour compte d'autrui, titulaire de la licence communautaire prévue à l'article 3 *bis* du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil, du 16 mars 1992, établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus⁽¹⁾, est admis, selon les conditions fixées par le présent règlement et sans discrimination en raison de sa nationalité ou de son lieu d'établissement, à effectuer, à titre temporaire, des transports nationaux de voyageurs par route pour compte d'autrui dans un autre État membre, ci-après dénommé «État membre d'accueil», sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement.

Ces transports nationaux sont, ci-après, dénommés «transports de cabotage».

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «services réguliers»: les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver.

Le caractère régulier du service n'est pas affecté par le fait d'une adaptation des conditions d'exploitation du service;

2) «services réguliers spécialisés»: les services réguliers qui assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs, selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés.

Les services réguliers spécialisés comprennent notamment:

- a) le transport «domicile-travail» des travailleurs;
- b) le transport «domicile-établissement d'enseignement» des scolaires et étudiants;
- c) le transport «domicile-lieu de casernement» des militaires et de leurs familles.

Le caractère régulier des services spécialisés n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des utilisateurs;

- 3) «services occasionnels»: les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, y compris les services spécialisés, et qui sont notamment caractérisés par le fait qu'ils transportent des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même. Ces services ne perdent pas le caractère de services occasionnels par le fait qu'ils sont effectués avec une certaine fréquence;
- 4) «véhicules»: les véhicules automobiles qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et destinés à cet effet.

Article 3

Les transports de cabotage sont admis pour les services suivants:

- 1) les services réguliers spécialisés, à condition d'être couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur;
- 2) les services occasionnels;
- 3) les services réguliers, à condition que ceux-ci soient exécutés par un transporteur non résident dans l'État membre d'accueil durant un service régulier international conformément au règlement (CEE) n° 684/92.

Le transport de cabotage ne peut être exécuté indépendamment de ce service international.

Les services urbains et suburbains sont exclus du champ d'application du présent point.

On entend par «services urbains et suburbains»: les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins du transport entre ce centre ou cette agglomération et les banlieues.

Article 4

1. L'exécution des transports de cabotage prévus à l'article 3 est soumise, sous réserve de l'application de la réglementation communautaire, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil, en ce qui concerne les domaines suivants:

⁽¹⁾ JO L 74 du 20. 3. 1992, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 11/98 (page 1 du présent Journal officiel).

- a) les prix et les conditions régissant le contrat de transport;
- b) les poids et les dimensions des véhicules routiers. Les valeurs des poids et dimensions peuvent, le cas échéant, dépasser celles applicables dans l'État membre d'établissement du transporteur, mais elles ne peuvent, en aucun cas, dépasser les valeurs techniques inscrites dans le certificat de conformité;
- c) les prescriptions relatives aux transports de certaines catégories de voyageurs, à savoir les écoliers, les enfants et les personnes à mobilité réduite;
- d) les temps de conduite et de repos;
- e) la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport. Dans ce domaine, l'article 21 paragraphe 1 point a) de la directive 77/388/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires — Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme⁽¹⁾, s'applique aux prestations visées à l'article 1^{er} du présent règlement.

2. L'exécution des transports de cabotage pour les services prévus à l'article 3 point 3 est soumise, sous réserve de l'application de la réglementation communautaire, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil relatives aux exigences concernant les autorisations, les procédures d'appel d'offres, les liaisons à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence ainsi que les itinéraires.

3. Les normes techniques concernant la construction et l'équipement des véhicules auxquelles doivent satisfaire les véhicules utilisés pour effectuer des transports de cabotage sont celles qui sont imposées aux véhicules admis à la circulation en transport international.

4. Les dispositions nationales visées aux paragraphes 1 et 2 doivent être appliquées par les États membres aux transporteurs non résidents dans les mêmes conditions que celles appliquées à leurs propres ressortissants, afin d'empêcher, d'une manière effective, toute discrimination, manifeste ou déguisée, fondée sur la nationalité ou le lieu d'établissement.

5. S'il est constaté qu'il est nécessaire, au vu de l'expérience, de modifier la liste des domaines des dispositions de l'État membre d'accueil visés au paragraphe 1, le Conseil statue à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission.

⁽¹⁾ JO L 145 du 13. 6. 1977, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 96/95/CE (JO L 338 du 28. 12. 1996, p. 89).

Article 5

La licence communautaire ou une copie certifiée conforme doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à la demande des agents chargés du contrôle.

Article 6

1. Les transports de cabotage sous forme de services occasionnels sont exécutés sous le couvert d'un document de contrôle, feuille de route, qui doit se trouver à bord du véhicule et être présenté à la demande des agents chargés du contrôle.

2. La feuille de route, dont le modèle est arrêté par la Commission selon la procédure prévue à l'article 8, doit comporter les éléments d'information suivants:

- a) les points de départ et de destination du service;
- b) les dates de départ et de fin de service.

3. Les feuilles de route sont délivrées en carnets certifiés par l'autorité ou l'organisme compétents de l'État membre d'établissement. Le modèle du carnet de feuilles de route est arrêté par la Commission selon la procédure prévue à l'article 8.

4. Dans le cas des services réguliers spécialisés, le contrat conclu entre le transporteur et l'organisateur de transport ou une copie certifiée conforme du contrat tient lieu de document de contrôle.

Toutefois, la feuille de route est remplie sous forme de récapitulatif mensuel.

5. Les feuilles de route utilisées sont renvoyées à l'autorité ou l'organisme compétents de l'État membre d'établissement selon les modalités à déterminer par cette autorité ou cet organisme.

Article 7

1. À la fin de chaque trimestre et dans un délai de trois mois, ce délai pouvant être ramené par la Commission à un mois dans le cas visé à l'article 9, l'autorité ou l'organisme compétent de chaque État membre communique à la Commission les données concernant les opérations de cabotage sous forme des services réguliers spécialisés et occasionnels, effectuées pendant le trimestre en question par les transporteurs résidents.

Cette communication est effectuée au moyen d'un tableau qui est établi conformément au modèle arrêté par la Commission selon la procédure prévue à l'article 8.

2. Les autorités compétentes de l'État membre d'accueil transmettent à la Commission, une fois par an, un relevé statistique sur le nombre d'autorisations de services de cabotage exécutés sous forme des services réguliers visés à l'article 3 point 3.

3. La Commission communique aux États membres, dans les meilleurs délais, des relevés récapitulatifs établis sur la base des données qui lui sont transmises au titre du paragraphe 1.

Article 8

Lorsqu'il est fait référence à la procédure définie au présent article, la Commission est assistée par le comité consultatif visé à l'article 10.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Article 9

1. En cas de perturbation grave du marché des transports nationaux à l'intérieur d'une zone géographique déterminée, due à l'activité de cabotage ou aggravée par celle-ci, tout État membre peut saisir la Commission en vue de l'adoption de mesures de sauvegarde, en lui communiquant les renseignements nécessaires et les mesures qu'il envisage de prendre à l'égard des transporteurs résidents.

2. Aux fins du paragraphe 1, on entend par:

- «perturbation grave du marché des transports nationaux à l'intérieur d'une zone géographique déterminée»: l'apparition, sur ce marché, de problèmes spécifiques à celui-ci, de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande, impliquant une menace pour l'équilibre financier et la survie de nombreuses entreprises de transport de voyageurs par route,
- «zone géographique»: une zone englobant une partie ou l'ensemble du territoire d'un État membre ou s'étendant à une partie ou à l'ensemble du territoire d'autres États membres.

3. La Commission examine la situation et, après consultation du comité consultatif visé à l'article 10, décide, dans le délai d'un mois suivant la réception de la demande de l'État membre, s'il y a lieu ou non de prendre des mesures de sauvegarde et, dans l'affirmative, elle les arrête.

Les mesures prises conformément au présent article restent en vigueur pour une période n'excédant pas six mois, renouvelable une fois dans les mêmes limites de validité.

La Commission notifie sans délai aux États membres et au Conseil toute décision prise en vertu du présent paragraphe.

4. Si la Commission décide de prendre des mesures de sauvegarde concernant un ou plusieurs États membres, les autorités compétentes des États membres concernés sont tenues de prendre des mesures de portée équivalente à l'égard des transporteurs résidents et en informent la Commission.

Ces dernières mesures sont appliquées au plus tard à partir de la même date que les mesures de sauvegarde décidées par la Commission.

5. Chaque État membre peut déférer au Conseil la décision de la Commission visée au paragraphe 3, dans un délai de trente jours à compter de la notification de celle-ci.

Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai de trente jours à compter de la date à laquelle il a été saisi par un État membre ou, s'il a été saisi par plusieurs États membres, à compter de la date de la première saisine.

Les limites de validité prévues au paragraphe 3 deuxième alinéa sont applicables à la décision du Conseil.

Les autorités compétentes des États membres concernés sont tenues de prendre des mesures de portée équivalente à l'égard des transporteurs résidents et en informent la Commission.

Si le Conseil ne prend pas de décision dans le délai visé au deuxième alinéa, la décision de la Commission devient définitive.

6. Si la Commission estime que les mesures visées au paragraphe 3 doivent être reconduites, elle présente une proposition au Conseil, qui statue à la majorité qualifiée.

Article 10

1. La Commission est assistée par un comité consultatif composé de représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

Le comité, agissant selon la procédure prévue à l'article 8, assiste la Commission dans l'établissement des modèles de la feuille de route, du carnet de feuilles de route et du tableau, visés aux articles 6 et 7.

2. En outre, le comité a pour tâche de conseiller la Commission sur:

- toute demande émanant d'un État membre au titre de l'article 9 paragraphe 1,
- les mesures destinées à résoudre la perturbation grave du marché visées à l'article 9, et notamment sur l'application pratique de ces mesures.

3. Le comité établit son règlement intérieur.

Article 11

1. Les États membres se prêtent assistance pour l'application du présent règlement.

2. Sans préjudice de poursuites en matière pénale, l'État membre d'accueil peut prendre des sanctions contre le transporteur non résident qui a commis sur son territoire des infractions au présent règlement ou aux réglementations communautaires et nationales en matière de transports à l'occasion d'un transport de cabotage.

Ces sanctions sont prises sur une base non discriminatoire et conformément au paragraphe 3.

3. Les sanctions visées au paragraphe 2 peuvent notamment consister en un avertissement ou, en cas d'infraction grave ou d'infractions mineures et répétées, en une interdiction temporaire des transports de cabotage sur le territoire de l'État membre d'accueil où l'infraction a été commise.

En cas de présentation d'une licence communautaire, d'une autorisation ou d'une copie certifiée conforme falsifiées, le document falsifié est immédiatement retiré et, le cas échéant, transmis dès que possible à l'autorité compétente de l'État membre d'établissement du transporteur.

4. Les autorités compétentes de l'État membre d'accueil notifient à celles de l'État membre d'établissement les infractions constatées et les sanctions éventuellement prises à l'égard du transporteur et peuvent, en cas d'infraction grave ou d'infractions mineures et répétées, accompagner la notification susvisée d'une demande de sanction.

En cas d'infraction grave ou d'infractions mineures et répétées, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement apprécient s'il y a lieu de prendre une sanction appropriée à l'encontre du transporteur concerné; elles doivent tenir compte de la sanction éventuellement intervenue dans l'État membre d'accueil et s'assurer que les sanctions prises à l'encontre du transporteur concerné sont, dans leur ensemble, proportionnelles à la ou aux infractions qui ont donné lieu à ces sanctions.

La sanction prise par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement, après consultation des autorités

compétentes de l'État membre d'accueil, peut aller jusqu'au retrait de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur de voyageurs par route.

Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement peuvent également, en application du droit interne, traduire le transporteur concerné devant une instance nationale compétente.

Elles informent les autorités compétentes de l'État membre d'accueil des décisions prises conformément au présent paragraphe.

Article 12

Les États membres garantissent que les transporteurs peuvent former un recours juridictionnel contre toute sanction de nature administrative prise à leur égard.

Article 13

1. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, avant le 30 juin 1998, sur les résultats de l'application du règlement (CEE) n° 2454/92 et sur le fonctionnement des «services réguliers» dans les États membres.

2. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 31 décembre 1999, sur l'application du présent règlement et notamment sur l'incidence des transports de cabotage sur le marché des transports nationaux.

Article 14

Les États membres mettent en vigueur, en temps utile, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement. Ils les communiquent à la Commission.

Article 15

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable à partir du 11 juin 1999.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 décembre 1997.

Par le Conseil

Le président

M. DELVAUX-STEHRES