ISSN 1725-2431

Journal officiel de l'Union européenne

C 62 E

Édition de langue française

52e année

17 mars 2009

Communications et informations

Numéro d'information — Sommaire — Page

III *Actes préparatoires*

CONSEIL

2009/C 62 E/01 Position commune (CE) nº 5/2009 du 9 janvier 2009 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil [1] 1

2009/C 62 E/02 Position commune (CE) nº 6/2009 du 9 janvier 2009 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus (refonte) [1] 25

2009/C 62 E/03 Position commune (CE) nº 7/2009 du 9 janvier 2009 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) [1] 46

FR

[1] Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

III

(Actes préparatoires)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) Nº 5/2009

arrêtée par le Conseil le 9 janvier 2009

en vue de l'adoption du règlement (CE) nº …/2009 du Parlement européen et du Conseil du … établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/C 62 E/01)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

vu l'avis du contrôleur européen de la protection des données [2],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [3],

considérant ce qui suit:

(1) La réalisation d'un marché intérieur du transport par route avec des conditions loyales de concurrence exige l'application uniforme de règles communes concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route («profession de transporteur par route»). Ces règles communes contribuent à atteindre un niveau plus élevé de qualification professionnelle pour les transporteurs par route, à rationaliser le marché, à augmenter la qualité du service, dans l'intérêt des transporteurs par route, de leurs clients et de l'économie dans son ensemble, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière. Elles favorisent aussi l'exercice effectif du droit d'établissement des transporteurs par route.

(2) La directive 96/26/CE du Conseil, du 29 avril 1996, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux [4] a établi les conditions minimales régissant l'accès à la profession de transporteur par route et la reconnaissance mutuelle des documents requis à cette fin. L'expérience, une analyse d'impact et diverses études réalisées en la matière montrent néanmoins que cette directive est appliquée de façon disparate par les États membres. Cette disparité a plusieurs conséquences négatives, notamment une distorsion de concurrence, un manque de transparence du marché et de contrôle uniforme ainsi que le risque que des entreprises employant du personnel à faible niveau de qualification professionnelle puissent être négligentes ou moins respectueuses des règles de sécurité routière et des règles sociales, ce qui peut nuire à l'image du secteur.

(3) Ces conséquences sont d'autant plus négatives qu'elles sont susceptibles de perturber le bon fonctionnement du marché intérieur des transports par route, le marché des transports internationaux de marchandises et de certaines opérations de cabotage étant accessible aux entreprises de toute la Communauté. La seule condition imposée à ces dernières est d'être titulaires d'une licence communautaire, qu'elles peuvent obtenir si elles remplissent les conditions d'accès à la profession de transporteur par route établies dans le règlement (CE) nº …/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) [5] et au règlement (CE) nº …/2009 du Parlement européen et du

[1] JO C 151 du 17.6.2008, p. 16.
[2] JO C 14 du 19.1.2008, p. 1.
[3] Avis du Parlement européen du 21 mai 2008 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 9 janvier 2009, position du Parlement européen du … (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du …

[4] JO L 124 du 23.5.1996, p. 1.
[5] JO L …

Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus (refonte) ([1]).

(4) Il convient donc de moderniser les règles existantes concernant l'accès à la profession de transporteur par route afin d'en assurer une application plus homogène et effective. Puisque le respect de ces règles constitue la principale condition régissant l'accès au marché communautaire et que les règlements sont les instruments communautaires applicables dans le domaine de l'accès au marché, un règlement paraît être l'instrument le plus approprié pour régir l'accès à la profession de transporteur par route.

(5) Il convient de permettre aux États membres d'adapter les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité, afin de tenir compte des caractéristiques et contraintes particulières de ces régions. Toutefois, les entreprises établies dans ces régions qui ne respectent les conditions pour exercer la profession de transporteur par route que grâce à cette adaptation ne devraient pas être autorisés à obtenir une licence communautaire. L'adaptation des conditions à remplir pour exercer la profession de transporteur par route ne devrait pas empêcher les entreprises qui auraient eu accès à la profession de transporteur routier et respectant les conditions générales fixées par le présent règlement d'exercer des activités de transport dans les régions ultrapériphériques.

(6) Dans un souci de concurrence loyale, les règles communes qui régissent l'exercice de la profession de transporteur par route devraient s'appliquer aussi largement que possible à toutes les entreprises. Il n'est toutefois pas nécessaire d'inclure dans le champ d'application du présent règlement les entreprises qui effectuent uniquement des transports ayant une très faible incidence sur le marché des transports.

(7) C'est à l'État membre d'établissement qu'il devrait incomber de vérifier qu'une entreprise remplit à tout moment les conditions prévues par le présent règlement pour que les autorités compétentes de cet État membre puissent décider, le cas échéant, de suspendre ou de retirer les autorisations qui permettent à cette entreprise d'opérer sur le marché. Pour assurer un respect et un contrôle fiable des conditions régissant l'accès à la profession de transporteur par route, il faut que les entreprises soient établies de façon stable et effective.

(8) Il convient que les personnes physiques qui ont l'honorabilité et la capacité professionnelle requises soient clairement identifiées et désignées auprès des autorités compétentes. Ces personnes, («gestionnaires de transport»), devraient être celles qui assurent la gestion effective et permanente des activités de transport des entreprises de transport par route. Il y a, dès lors, lieu de préciser dans quelles conditions une personne est réputée assurer la gestion effective et permanente des activités de transport d'une entreprise.

([1]) JO L …

(9) L'honorabilité d'un gestionnaire de transports exige qu'il n'ait pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ou qu'on ne lui ait pas infligé de sanction pour avoir gravement enfreint, notamment, les réglementations communautaires dans le domaine du transport par route. Une condamnation prononcée à l'encontre d'un gestionnaire de transport ou d'une entreprise de transport par route ou une peine infligée à ces derniers dans un ou plusieurs États membres pour les infractions les plus graves aux réglementations communautaires devraient aboutir à la perte d'honorabilité pour autant que l'autorité compétente se soit assurée qu'une procédure d'enquête dûment clôturée et documentée a précédé sa décision définitive, dans le respect des droits procéduraux essentiels, et que les droits de recours appropriés ont été observés.

(10) Les entreprises de transport par route doivent disposer d'une capacité financière minimale pour assurer leur démarrage correct et une bonne gestion. Une garantie bancaire ou une assurance responsabilité professionnelle peuvent constituer pour les entreprises une méthode simple et présentant un bon rapport coût-efficacité d'apporter la preuve qu'elles disposent de cette capacité financière.

(11) Un niveau élevé de qualification professionnelle devrait permettre d'augmenter l'efficacité socioéconomique du secteur du transport par route. Il convient par conséquent que les candidats à la fonction de gestionnaire de transport possèdent des connaissances professionnelles de qualité. Pour assurer une meilleure homogénéité des conditions d'examen et favoriser un niveau élevé de formation, il y a lieu de prévoir que les États membres peuvent habiliter, selon des critères qu'il leur appartient de définir, les centres d'examen et de formation. Les gestionnaires de transport devraient avoir les connaissances nécessaires pour diriger des opérations de transport tant nationales qu'internationales. La liste des matières dont la connaissance est exigée pour obtenir une attestation de capacité professionnelle et les modalités d'organisation des examens étant susceptibles d'évoluer avec le progrès technique, il faudrait prévoir de les mettre à jour. Les États membres devraient avoir la possibilité de dispenser des examens les personnes qui peuvent apporter la preuve d'une certaine expérience continue en matière de gestion d'activités de transport.

(12) Une concurrence loyale et un transport par route pleinement respectueux des règles requièrent que les États membres assurent un niveau homogène de surveillance et de suivi. Les autorités nationales chargées de surveiller les entreprises et la validité de leurs autorisations ont à cet égard un rôle crucial à jouer et il convient de veiller à ce que ces autorités prennent, le cas échéant, les mesures adéquates, notamment la suspension ou le retrait des autorisations, ou la déclaration d'inaptitude des gestionnaires de transport qui ont commis des négligences à plusieurs reprises ou qui sont de mauvaise foi.

(13) Une coopération administrative mieux organisée entre États membres améliorerait l'efficacité de la surveillance des entreprises opérant dans plusieurs États membres et réduirait les coûts administratifs à l'avenir. Dans le respect des règles communautaires relatives à la protection des données à caractère personnel, des registres électroniques d'entreprises interconnectés au niveau européen faciliteraient cette coopération et réduiraient le coût inhérent

aux contrôles tant pour les entreprises que pour les administrations. Des registres nationaux existent déjà dans plusieurs États membres. Des infrastructures d'interconnexion ont également été mises en place en vue de favoriser l'interconnexion entre ces derniers. Le recours plus systématique à des registres électroniques et à leur interconnexion pourrait donc contribuer à réduire de façon importante les coûts administratifs des contrôles tout en améliorant leur efficacité.

(14) Certaines des données qui sont contenues dans ces registres électroniques nationaux et qui concernent les infractions et les sanctions revêtent un caractère personnel. Les États membres devraient donc prendre les mesures nécessaires pour garantir le respect de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ([1]), notamment en ce qui concerne le contrôle du traitement des données à caractère personnel par des autorités publiques, le droit d'information des personnes concernées, leur droit d'accès et leur droit d'opposition. Aux fins du présent règlement, il apparaît nécessaire de conserver ce type de données pendant au moins deux ans pour éviter que des entreprises disqualifiées s'établissent dans d'autres États membres.

(15) Il est essentiel d'interconnecter progressivement les registres électroniques nationaux pour permettre un échange d'informations rapide et efficace entre États membres et pour garantir que les transporteurs par route ne seront pas tentés de commettre, ou de prendre le risque de commettre, des infractions graves dans des États membres autres que leur État membre d'établissement. Pour ce faire, il convient de définir en commun le format précis des données à échanger ainsi que les procédures techniques d'échange de ces données.

(16) Pour que l'échange d'informations entre États membres soit efficace, des points de contacts nationaux devraient être désignés et certaines procédures communes concernant, au moins, les délais et la nature des informations à transmettre devraient être définies.

(17) Pour faciliter la liberté d'établissement, il y a lieu d'accepter comme preuve suffisante de l'honorabilité pour l'accès à la profession de transporteur par route dans l'État membre d'établissement la production de documents appropriés délivrés par une autorité compétente de l'État membre dans lequel le gestionnaire de transport résidait habituellement, à condition que les personnes concernées n'aient pas été déclarées inaptes à l'exercice de cette profession dans d'autres États membres.

(18) En ce qui concerne la capacité professionnelle, pour faciliter la liberté d'établissement, un modèle unique d'attestation délivrée conformément au présent règlement devrait être accepté comme preuve suffisante par l'État membre d'établissement.

(19) Un suivi plus étroit de l'application du présent règlement est nécessaire au niveau de la Communauté. Ceci suppose que des rapports réguliers, établis sur la base des registres nationaux, soient transmis à la Commission sur l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle des entreprises du secteur du transport par route.

(20) Il convient que les États membres prévoient des sanctions applicables aux violations du présent règlement. Il y a lieu que ces sanctions soient effectives, proportionnées et dissuasives.

(21) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la modernisation des règles régissant l'accès à la profession de transporteur par route afin d'assurer une application plus homogène et effective de ces règles dans les États membres, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(22) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([2]).

(23) Il convient en particulier d'autoriser la Commission à établir une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions aboutissant à une perte de l'honorabilité pour les transporteurs par route, à adapter au progrès technique les annexes I, II et III du présent règlement, relatives aux connaissances à prendre en considération pour la constatation de la capacité professionnelle par les États membres et au modèle d'attestation de capacité professionnelle, et à établir une liste des infractions qui, outre celles qui figurent à l'annexe IV du présent règlement, pourraient aboutir à une perte d'honorabilité. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

(24) Il y a lieu d'abroger la directive 96/26/CE,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement régit l'accès à la profession de transporteur par route et l'exercice de cette profession.

([1]) JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

([2]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2. Le présent règlement s'applique à toutes les entreprises établies dans la Communauté qui exercent la profession de transporteur par route. Il s'applique également aux entreprises qui ont l'intention d'exercer la profession de transporteur par route. Les références aux entreprises exerçant la profession de transporteur par route sont réputées, le cas échéant, inclure les entreprises qui ont l'intention d'exercer cette profession.

3. En ce qui concerne les régions visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité, les États membres concernés peuvent adapter les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route pour autant que le transport soit effectué intégralement dans ces régions par des entreprises qui y sont établies.

4. Par dérogation au paragraphe 2, le présent règlement ne s'applique pas, sauf disposition contraire du droit national:

a) aux entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont le poids en charge autorisé ne dépasse pas 3,5 tonnes. Toutefois, les États membres peuvent abaisser ce seuil pour toutes les catégories de transports par route ou pour certaines d'entre elles;

b) aux entreprises qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou à titre gratuit, ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route;

c) aux entreprises exerçant la profession de transporteur par route au moyen exclusivement de véhicules à moteur dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km/h.

5. Les États membres peuvent dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions du présent règlement les transporteurs par route qui effectuent exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison:

a) de la nature de la marchandise transportée; ou

b) des faibles distances parcourues.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «profession de transporteur de marchandises par route»: l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit de véhicules à moteur, soit d'ensembles de véhicules, le transport de marchandises pour le compte d'autrui;

2) «profession de transporteur de voyageurs par route»: l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen de véhicules automobiles aptes, d'après leur type de construction et leur équipement, à transporter plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et affectés à cette utilisation, des transports de voyageurs, offerts au public ou à certaines catégories d'usagers contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur de transport;

3) «profession de transporteur par route»: la profession de transporteur de voyageurs par route ou la profession de transporteur de marchandises par route;

4) «entreprise»: toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique, avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité, transportant des passagers, ou toute personne physique ou morale transportant des marchandises à des fins commerciales;

5) «gestionnaire de transport»: une personne physique employée par une entreprise ou, si cette entreprise est une personne physique, cette personne ou, si une telle possibilité est prévue, une autre personne physique que l'entreprise désigne au moyen d'un contrat, qui dirige effectivement et en permanence les activités de transport de cette entreprise;

6) «autorisation d'exercer la profession de transporteur par route»: une décision administrative qui autorise une entreprise qui remplit les conditions prévues par le présent règlement à exercer la profession de transporteur par route;

7) «autorité compétente»: une autorité nationale, régionale ou locale d'un État membre, qui, aux fins d'autoriser l'exercice de la profession de transporteur par route, vérifie si une entreprise remplit les conditions prévues par le présent règlement et qui est habilitée à délivrer, à suspendre ou à retirer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route;

8) «État membre d'établissement»: l'État membre dans lequel une entreprise est établie, indépendamment du pays de provenance de son gestionnaire de transport.

Article 3

Exigences pour exercer la profession de transporteur par route

1. Les entreprises qui exercent la profession de transporteur par route:

a) sont établies de façon stable et effective dans un État membre;

b) sont honorables;

c) ont la capacité financière appropriée;

d) ont la capacité professionnelle requise.

2. Les États membres peuvent décider d'imposer des exigences supplémentaires proportionnées et non discriminatoires, que les entreprises doivent remplir pour exercer la profession de transporteur par route.

Article 4

Gestionnaire de transport

1. Une entreprise qui exerce la profession de transporteur par route désigne au moins une personne physique, le gestionnaire de transport, qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3, paragraphe 1, points b) et d), et qui:

a) dirige effectivement et en permanence les activités de transport de l'entreprise;

b) a un lien réel avec l'entreprise en étant, par exemple, employé, directeur, propriétaire ou actionnaire ou en la dirigeant, ou, si l'entreprise est une personne physique, est cette personne; et

c) réside dans la Communauté.

2. Si une entreprise ne satisfait pas à l'exigence de capacité professionnelle prévue à l'article 3, paragraphe 1, point d), l'autorité compétente peut l'autoriser à exercer la profession de transporteur par route sans avoir désigné de gestionnaire de transport en application du paragraphe 1 du présent article, à condition que:

a) l'entreprise désigne une personne physique résidant dans la Communauté qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3, paragraphe 1, points b) et d), et qui est habilitée par un contrat à exercer les tâches d'un gestionnaire de transport pour le compte de l'entreprise;

b) le contrat liant l'entreprise à la personne visée au point a) précise les tâches que cette personne doit accomplir de façon effective et permanente et précise ses responsabilités en tant que gestionnaire de transport. Les tâches ainsi précisées incluent notamment la gestion de l'entretien des véhicules, la vérification des contrats et des documents de transport, la comptabilité de base, l'affectation des chargements ou des services aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité;

c) la personne visée au point a) puisse diriger, en tant que gestionnaire de transport, les activités de transport de quatre entreprises différentes au maximum, effectuées avec une flotte totale maximale de cinquante véhicules pour l'ensemble de ces entreprises. Les États membres peuvent décider de réduire le nombre d'entreprises et/ou la taille de la flotte totale de véhicules pouvant être dirigés par cette personne; et

d) la personne visée au point a) accomplisse les tâches précisées uniquement dans l'intérêt de l'entreprise et exerce ses responsabilités en toute indépendance à l'égard de toute entreprise pour laquelle l'entreprise exécute des transports.

3. Les États membres peuvent décider qu'un gestionnaire de transport désigné conformément au paragraphe 1 ne peut pas être, en outre, désigné conformément au paragraphe 2 ou peut l'être uniquement pour ce qui concerne un nombre limité d'entreprises ou une flotte de véhicules plus restreinte que celle visée au paragraphe 2, point c).

4. L'entreprise notifie à l'autorité compétente le ou les gestionnaires de transport désignés.

CHAPITRE II

CONDITIONS À RÉUNIR POUR REMPLIR LES EXIGENCES PRÉVUES À L'ARTICLE 3

Article 5

Conditions relatives à l'exigence d'établissement

Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a), une entreprise, dans l'État membre concerné:

a) dispose d'un établissement, situé dans ledit État membre, avec des locaux dans lesquels elle peut mettre à la disposition de l'autorité compétente, à la demande de celle-ci, ses documents d'entreprise, notamment ses documents comptables, les documents de gestion du personnel, les documents contenant les données relatives au temps de conduite et de repos et tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect des conditions prévues par le présent règlement. Les États membres peuvent prévoir que les établissements situés sur leur territoire tiennent ces documents à disposition dans leurs locaux en permanence;

b) une fois qu'une autorisation est accordée, dispose d'un ou de plusieurs véhicules, qui sont immatriculés ou mis en circulation par un autre moyen conformément à la législation dudit État membre, que ces véhicules soient détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail (leasing);

c) dirige effectivement et en permanence ses activités, et en disposant des équipements nécessaires dans un centre d'exploitation situé dans cet État membre.

Article 6

Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité

1. Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, les États membres déterminent les conditions que doivent remplir des entreprises et des gestionnaires de transport pour satisfaire à l'exigence d'honorabilité prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b).

Pour déterminer si une entreprise satisfait à cette exigence, les États membres tiennent compte de la conduite de l'entreprise, de ses gestionnaires de transport et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre. Toute référence faite dans le présent article à une condamnation, à une sanction ou à une infraction inclut les condamnations prononcées à l'encontre de l'entreprise elle-même, de ses gestionnaires de transport et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre, ainsi que les sanctions qui leur sont infligées et les infractions qu'ils ont commises.

Les conditions visées au premier alinéa comprennent au moins ce qui suit:

a) aucun motif sérieux ne met en doute l'honorabilité du gestionnaire de transport ou de l'entreprise de transport, tel que des condamnations ou des sanctions pour toute infraction grave aux réglementations nationales en vigueur dans les domaines:

   i) du droit commercial,

   ii) du droit de l'insolvabilité,

   iii) des conditions salariales et de travail dans la profession,

   iv) du trafic routier,

   v) de la responsabilité professionnelle; et

b) le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport n'a pas fait l'objet, dans un ou plusieurs États membres, d'une condamnation pénale grave ou on ne lui a pas infligé de sanction pour avoir gravement enfreint les réglementations communautaires qui concernent notamment:

   i) les temps de conduite et de repos des conducteurs, le temps de travail et l'installation et l'utilisation des appareils de contrôle;

   ii) les poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires utilisés dans le trafic international;

   iii) la qualification initiale et la formation continue des conducteurs;

   iv) le contrôle technique des véhicules utilitaires, y compris les inspections techniques obligatoires des véhicules à moteur;

   v) l'accès au marché du transport international de marchandises par route ou, selon le cas, l'accès au marché du transport par route de voyageurs;

   vi) la sécurité du transport de marchandises dangereuses par route;

   vii) l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse dans certaines catégories de véhicules;

   viii) le permis de conduire;

   ix) l'accès à la profession;

   x) le transport des animaux.

2. Aux fins du paragraphe l, troisième alinéa, point b):

a) si le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a fait l'objet, dans un ou plusieurs États membres, d'une condamnation pénale grave ou qu'on lui a infligé une sanction pour une des infractions les plus graves aux réglementations communautaires, visées à l'annexe IV, l'autorité compétente de l'État membre d'établissement mène, d'une manière appropriée et en temps opportun, une procédure administrative en bonne et due forme comprenant, s'il y a lieu, un contrôle effectué dans les locaux de l'entreprise concernée.

   La procédure détermine si, compte tenu de circonstances spécifiques, la perte de l'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée dans le cas d'espèce. Toute conclusion dans ce sens doit être dûment motivée et justifiée.

   Si l'autorité compétente conclut que la perte de l'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée, elle peut décider que l'honorabilité n'est pas remise en cause. Dans ce cas, les motifs qui sous-tendent cette décision sont inscrits dans le registre national. Le nombre de ces décisions est indiqué dans le rapport visé à l'article 26, paragraphe 1.

   Si l'autorité compétente ne conclut pas que la perte de l'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée, la condamnation ou la sanction entraînent la perte de l'honorabilité;

b) la Commission établit une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions aux règles communautaires qui, outre celles qui figurent à l'annexe IV, peuvent aboutir à une perte de l'honorabilité. Les États membres tiennent compte des informations portant sur ces infractions, notamment des informations qui leur sont transmises par d'autres États membres, lorsqu'ils fixent les priorités en matière de contrôles conformément à l'article 12, paragraphe 1.

   Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant et se rapportant à cette liste, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

   À cette fin, la Commission:

   i) définit les catégories et les types d'infractions qui sont les plus fréquemment rencontrés;

   ii) définit le niveau de gravité des infractions en fonction du risque de décès ou de blessures graves qu'elles peuvent représenter; et

   iii) établit la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme plus graves, en tenant compte du nombre de conducteurs affectés aux activités de transport dont le gestionnaire de transport assure la gestion.

3. L'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b), n'est pas remplie tant qu'une réhabilitation ou toute autre mesure ayant un effet équivalent n'est pas intervenue en application des dispositions applicables de droit national.

Article 7

Conditions relatives à l'exigence de capacité financière

1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise est à tout moment en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. À cette fin, l'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elle dispose chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 EUR lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 5 000 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.

Aux fins du présent règlement, la valeur de l'euro dans les devises des États membres ne participant pas à la troisième phase de l'Union monétaire européenne est fixée tous les cinq ans. Les taux appliqués sont ceux obtenus le premier jour ouvrable d'octobre et publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Ils ont effet à partir du 1er janvier de l'année civile suivante.

Les postes comptables visés au premier alinéa s'entendent comme ceux définis dans la quatrième directive 78/660/CEE du Conseil du 25 juillet 1978 fondée sur l'article 54, paragraphe 3, sous g), du traité et concernant les comptes annuels de certaines formes de sociétés ([1]).

2. Par dérogation au paragraphe 1, l'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, telle qu'une assurance en responsabilité professionnelle, d'une ou plusieurs banques ou d'un ou plusieurs autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance, se portant caution solidaire de l'entreprise pour les montants fixés au paragraphe 1, premier alinéa. Les États membres peuvent décider que la garantie peut être appelée avec l'accord de l'autorité compétente qui a autorisé l'exercice de la profession de transporteur par route et ne peut être libérée sans l'accord de cette autorité.

3. Les comptes annuels visés au paragraphe 1, ainsi que la garantie visée au paragraphe 2, qui doivent être vérifiés, sont ceux de l'entité économique établie sur le territoire de l'État membre dans lequel une autorisation a été demandée et non ceux d'une autre entité établie dans un autre État membre.

Article 8

Conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle

1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point d), la ou les personnes concernées possèdent les connaissances correspondant au niveau prévu à l'annexe I, section I, dans les matières qui y sont énumérées. Ces connaissances sont démontrées au moyen d'un examen écrit obligatoire qui peut, si un État membre le décide, être complété par un examen oral. Ces examens sont organisés conformément à l'annexe I, section II. À cette fin, les États membres peuvent décider d'imposer une formation préalable à l'examen.

2. Seules les autorités ou instances dûment autorisées à cet effet par un État membre, selon des critères qu'il définit, peuvent organiser et certifier les examens écrits et oraux visés au paragraphe 1. Les États membres vérifient régulièrement que les conditions dans lesquelles ces autorités ou instances organisent les examens sont conformes à l'annexe I.

3. Les États membres peuvent dûment autoriser, selon des critères qu'ils définissent, les instances à même d'offrir aux candidats des formations de qualité pour leur permettre de se préparer aux examens, ainsi que des formations continues pour permettre aux gestionnaires de transport qui le souhaitent de mettre à jour leurs connaissances.

4. Un État membre peut dispenser les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique qui ont été délivrés dans ce même État membre, désignés spécialement à cet effet et impliquant la connaissance de toutes les matières énumérées à l'annexe I, de l'examen dans les matières couvertes par ces diplômes. Cette dispense ne s'applique qu'aux sections de l'annexe I pour lesquelles le diplôme couvre toutes les matières énumérées sous le titre de ladite section.

Un État membre peut dispenser de certaines parties des examens les titulaires d'attestations de capacité professionnelle permettant d'effectuer des transports nationaux dans cet État membre.

5. Une attestation délivrée par l'autorité ou l'instance visée au paragraphe 2 est produite à titre de preuve de la capacité professionnelle. Cette attestation n'est pas cessible. Elle est établie conformément aux éléments de sécurité et au modèle d'attestation figurant aux annexes II et III et porte le cachet de l'autorité ou de l'instance dûment autorisée qui l'a délivrée.

6. La Commission adapte l'annexe I, II et III au progrès technique. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

7. La Commission encourage et facilite les échanges d'expériences et d'informations entre États membres, ou par l'intermédiaire de toute instance qu'elle peut désigner, en matière de formations, d'examens et d'autorisations.

Article 9

Dispense de l'examen

Les États membres peuvent décider de dispenser des examens visés à l'article 8, paragraphe 1, les personnes qui fournissent la preuve qu'elles ont géré en permanence une entreprise de transport de marchandises par route ou une entreprise de transport de voyageurs par route dans un État membre durant la période de quinze années précédant … (*).

CHAPITRE III

AUTORISATION ET SURVEILLANCE

Article 10

Autorités compétentes

1. Chaque État membre désigne une ou plusieurs autorités compétentes chargées de veiller à la mise en œuvre correcte du présent règlement. Ces autorités compétentes sont habilitées:

a) à examiner les demandes introduites par les entreprises;

b) à délivrer des autorisations d'exercer la profession de transporteur par route, et à suspendre ou retirer ces autorisations;

c) à déclarer une personne physique inapte à gérer, en tant que gestionnaire de transport, les activités de transport d'une entreprise;

d) à procéder aux contrôles requis pour vérifier si une entreprise satisfait aux exigences prévues à l'article 3.

([1]) JO L 222 du 14.8.1978, p. 11.

(*) La date d'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Les autorités compétentes publient l'ensemble des conditions fixées au titre du présent règlement, toute autre disposition nationale, les procédures à suivre par les candidats intéressés ainsi que les explications correspondantes.

Article 11

Examen et enregistrement des demandes

1. Une entreprise de transport qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3 est autorisée, sur demande, à exercer la profession de transporteur par route. L'autorité compétente vérifie qu'une entreprise qui introduit une demande satisfait aux exigences prévues audit article. Les États membres peuvent préciser dans la législation nationale pertinente la durée des autorisations d'exercer la profession de transporteur par route.

L'évaluation d'une demande peut aboutir à la délivrance d'une licence communautaire conformément aux règlements (CE) nº …/2009 et (CE) nº …/2009. Un État membre peut délivrer un type d'autorisation autre qu'une licence communautaire pour les entreprises qui effectuent des transports uniquement sur le territoire de l'État membre.

2. L'autorité compétente inscrit dans le registre électronique national visé à l'article 16 les données concernant les entreprises qu'elle autorise et qui sont visées à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, points a) à d).

3. Le délai pour l'examen par une autorité compétente d'une demande d'autorisation est aussi court que possible et n'excède pas trois mois à compter de la date à laquelle l'autorité compétente reçoit l'ensemble des documents nécessaires pour évaluer la demande. L'autorité compétente peut proroger ce délai de deux mois supplémentaires dans des cas dûment justifiés.

4. Jusqu'au 31 décembre 2012, l'autorité compétente vérifie, en cas de doute lorsqu'elle évalue l'honorabilité d'une entreprise, si, au moment de la demande, le gestionnaire ou les gestionnaires de transport désignés ont été déclarés, dans un des États membres, inaptes à gérer les activités de transport d'une entreprise en vertu de l'article 14.

À partir du 1er janvier 2013, lorsqu'elle évalue l'honorabilité d'une entreprise, l'autorité compétente vérifie, en accédant aux données visées à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, point f), soit par un accès direct et sécurisé à la partie concernée des registres nationaux, soit par une demande, si, au moment de la demande, le gestionnaire ou les gestionnaires de transport désignés ont été déclarés, dans un des États membres, inaptes à gérer les activités de transport d'une entreprise en vertu de l'article 14.

Les mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement et relatives à un report pour une durée maximale de trois ans des dates visées au présent paragraphe, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

5. Les entreprises qui disposent d'une autorisation d'exercer la profession de transporteur par route notifient à l'autorité compétente qui leur a délivré cette autorisation les changements éventuels concernant les données visées au paragraphe 2, dans un délai de 28 jours ou dans un délai plus bref fixé par l'État membre d'établissement.

Article 12

Contrôles

1. Les autorités compétentes vérifient que les entreprises qu'elles ont autorisées à exercer la profession de transporteur par route continuent de satisfaire aux exigences prévues à l'article 3. À cette fin, les États membres procèdent à des contrôles ciblant les entreprises qui sont classées comme présentant un risque accru. Pour ce faire, les États membres étendent le système de classification des risques qu'ils ont mis en place en application de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) nº 3820/85 et (CEE) nº 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier [1] à l'ensemble des infractions visées à l'article 6 du présent règlement.

2. Jusqu'au 31 décembre 2014, les États membres procèdent à des contrôles au moins tous les cinq ans afin de vérifier que les entreprises satisfont aux exigences prévues à l'article 3.

Les mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement et relatives à un report de la date visée au premier alinéa, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

3. Un État membre procède aux contrôles individuels requis pour vérifier si une entreprise remplit toujours les conditions d'accès à la profession de transporteur par route lorsque la Commission lui en fait la demande, dans des cas dûment motivés. Il informe la Commission des résultats de ces contrôles et des mesures prises s'il est constaté que l'entreprise ne satisfait plus aux exigences fixées par le présent règlement.

Article 13

Procédure de suspension et de retrait des autorisations

1. Si l'autorité compétente constate qu'une entreprise risque de ne plus remplir l'une des exigences prévues à l'article 3, elle en informe ladite entreprise. Si elle constate qu'une ou plusieurs de ces exigences ne sont plus remplies, elle peut accorder l'un des délais suivants à l'entreprise pour lui permettre de régulariser sa situation:

a) un délai ne dépassant pas six mois, prorogeable de six mois en cas de décès ou d'incapacité physique du gestionnaire de transport, en vue du recrutement d'un remplaçant pour le gestionnaire de transport si celui-ci ne remplit plus les exigences d'honorabilité ou de capacité professionnelle;

b) un délai ne dépassant pas six mois lorsque l'entreprise doit régulariser sa situation en démontrant qu'elle est établie de façon stable et effective;

[1] JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

c) un délai ne dépassant pas six mois si l'exigence de capacité financière n'est pas remplie, afin de démontrer que cette exigence sera de nouveau remplie de façon permanente.

2. L'autorité compétente peut exiger d'une entreprise dont l'autorisation a été suspendue ou retirée qu'elle veille à ce que ses gestionnaires de transport aient réussi les examens visés à l'article 8, paragraphe 1, avant que toute mesure de réhabilitation ne soit prise.

3. Si l'autorité compétente constate que l'entreprise ne satisfait plus à une ou plusieurs des exigences prévues à l'article 3, elle suspend ou retire, dans les délais visés au paragraphe 1 du présent article, l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route.

Article 14

Déclaration d'inaptitude du gestionnaire de transport

1. Lorsqu'un gestionnaire de transport perd son honorabilité conformément à l'article 6, l'autorité compétente le déclare inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise.

2. Tant qu'une mesure de réhabilitation n'a pas été prise conformément aux dispositions applicables de droit national, l'attestation de capacité professionnelle du gestionnaire de transport déclaré inapte, visée à l'article 8, paragraphe 5, n'est plus valable dans aucun État membre.

Article 15

Décisions des autorités compétentes et recours

1. Les décisions négatives prises par les autorités compétentes des États membres en vertu du présent règlement, y compris le rejet d'une demande, la suspension ou le retrait d'une autorisation existante et la déclaration d'inaptitude d'un gestionnaire de transport, indiquent les motifs qui les fondent.

Ces décisions prennent en compte les informations disponibles sur les infractions commises par l'entreprise ou par le gestionnaire de transport qui sont susceptibles d'entacher l'honorabilité de l'entreprise, ainsi que toute autre information à la disposition de l'autorité compétente. Elles précisent les mesures de réhabilitation applicables en cas de suspension d'une autorisation ou de déclaration d'inaptitude.

2. Les États membres prennent des mesures pour garantir que les entreprises et les personnes concernées aient la possibilité de faire appel des décisions visées au paragraphe 1 devant au moins un organe indépendant et impartial ou une instance juridictionnelle.

CHAPITRE IV

SIMPLIFICATION ET COOPÉRATION ADMINISTRATIVE

Article 16

Registres électroniques nationaux

1. Aux fins de la mise en œuvre du présent règlement, et notamment de ses articles 11 à 14 et 26, chaque État membre tient un registre électronique national des entreprises de transport par route qui ont été autorisées par une autorité compétente qu'il a désignée à exercer la profession de transporteur par route. Les données contenues dans ce registre sont traitées sous le contrôle de l'autorité publique désignée à cet effet. Les données pertinentes qui figurent dans le registre électronique national sont accessibles à toutes les autorités compétentes de l'État membre concerné.

Au plus tard le 1er juin 2009, la Commission formule des orientations concernant les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national dès sa création afin de faciliter l'interconnexion future des registres. Elle peut recommander l'inclusion du numéro d'immatriculation des véhicules en plus des données visées au paragraphe 2.

2. Les registres électroniques nationaux contiennent au moins les données suivantes:

a) nom et forme juridique de l'entreprise;

b) adresse de son établissement;

c) nom des gestionnaires de transport désignés pour remplir les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom d'un représentant légal;

d) type d'autorisation, nombre de véhicules qu'elle couvre et, le cas échéant, numéro de série de la licence communautaire et des copies certifiées conformes;

e) nombre, catégorie et type d'infractions graves telles que visées à l'article 6, paragraphe 1, point b), qui ont donné lieu à une condamnation ou à une sanction durant les deux dernières années;

f) nom des personnes déclarées inaptes à assurer la gestion des activités de transport d'une entreprise aussi longtemps que leur honorabilité n'a pas été rétablie, conformément à l'article 6, paragraphe 3, ainsi que les mesures de réhabilitation applicables.

Aux fins de l'application du point e), les États membres peuvent, au plus tard le 31 décembre 2015, choisir de n'inclure dans le registre électronique national que les infractions les plus graves visées à l'annexe IV.

Les États membres peuvent choisir de conserver les données visées au premier alinéa, points e) et f), dans des registres distincts. Dans ce cas, les données pertinentes sont disponibles sur demande ou directement accessibles pour l'ensemble des autorités compétentes de l'État membre concerné. Les informations demandées sont fournies dans les 30 jours ouvrables qui suivent la réception de la demande.

En tout état de cause, les données visées au premier alinéa, points e) et f), ne sont accessibles à des autorités autres que les autorités compétentes que si ces autorités sont dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction dans le secteur du transport par route et si leurs agents ont fait officiellement serment ou sont autrement formellement tenus de protéger le caractère confidentiel des informations considérées.

3. Les données concernant une entreprise dont l'autorisation a été suspendue ou retirée sont conservées dans le registre électronique national pendant deux ans à compter de l'expiration de la suspension ou du retrait de la licence et sont ensuite immédiatement supprimées.

Les données concernant une personne déclarée inapte à exercer la profession de transporteur par route sont conservées dans le registre électronique national aussi longtemps que son honorabilité n'a pas été rétablie conformément à l'article 6, paragraphe 3. Lorsque cette mesure de réhabilitation ou toute autre mesure ayant un effet équivalent est intervenue, les données sont immédiatement supprimées.

Les données visées aux premier et second alinéas précisent les raisons qui ont motivé la suspension ou le retrait des autorisations ou la déclaration d'inaptitude, selon le cas, et la durée de ces mesures.

4. Les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour que l'ensemble des données contenues dans le registre électronique national soient actualisées et exactes, notamment celles visées au paragraphe 2, premier alinéa, points e) et f).

5. Sans préjudice des paragraphe 1 et 2, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que les registres électroniques nationaux soient accessibles dans toute la Communauté par l'intermédiaire des points de contact nationaux définis à l'article 18. L'accessibilité par l'intermédiaire des points de contact est mise en oeuvre au plus tard le 31 décembre 2012 de manière à ce qu'une autorité compétente d'un État membre puisse consulter les registres électroniques nationaux de tout État membre.

6. Les règles communes relatives à la mise en œuvre du paragraphe 5, notamment celles concernant le format des données échangées, les procédures techniques pour la consultation électronique des registres électroniques nationaux des autres États membres et la promotion de l'interopérabilité de ces registres avec d'autres bases de données pertinentes sont arrêtées par la Commission en conformité avec la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2. Ces règles communes établissent quelle autorité est responsable de l'accès aux données, de leur utilisation ultérieure et de leur actualisation après l'accès et comportent, à cet effet, des règles sur la collecte et le suivi des données.

7. Les mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement et relatives à un report des délais visés aux paragraphe 1 et 5, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

Article 17

Protection des données à caractère personnel

En ce qui concerne l'application de la directive 95/46/CE, les États membres veillent en particulier à ce que:

a) toutes les personnes soient informées lorsque des données les concernant sont enregistrées ou qu'il est envisagé de les transmettre à des tiers. Les informations fournies précisent l'identité de l'autorité responsable du traitement des données, le type de données traitées et les motifs d'une telle action;

b) toutes les personnes aient un droit d'accès aux données les concernant détenues par l'autorité qui est responsable du traitement de ces données. Ce droit est peut être exercé sans contrainte, à des intervalles raisonnables et sans délais ou frais excessifs pour le demandeur;

c) toutes les personnes dont les données sont incomplètes ou inexactes aient le droit d'obtenir la rectification, l'effacement ou le verrouillage de ces données;

d) toutes les personnes aient le droit de s'opposer, pour des raisons impérieuses et légitimes, au traitement des données les concernant. En cas d'opposition justifiée, le traitement ne peut plus porter sur ces données.

Article 18

Coopération administrative entre États membres

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres en ce qui concerne l'application du présent règlement. Les États membres transmettent à la Commission les nom et les adresses de leurs points de contact nationaux au plus tard le … (*). La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

2. Les États membres qui échangent des informations dans le cadre du présent règlement utilisent les points de contacts nationaux désignés en application du paragraphe 1.

3. Les États membres qui échangent des informations sur les infractions visées à l'article 6, paragraphe 2, ou sur d'éventuels gestionnaires de transport déclarés inaptes respectent la procédure et les délais visés à l'article 13, paragraphe 1, du règlement (CE) nº …/2009 ou, selon le cas, à l'article 23, paragraphe 1, du règlement (CE) nº …/2009. L'État membre qui reçoit d'un autre État membre la notification d'une infraction grave qui a donné lieu à une condamnation ou à une sanction inscrit cette infraction dans son registre électronique national.

CHAPITRE V

RECONNAISSANCE MUTUELLE DES ATTESTATIONS ET AUTRES DOCUMENTS

Article 19

Attestations d'honorabilité et documents équivalents

1. Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 4, l'État membre d'établissement accepte comme preuve suffisante de l'honorabilité pour l'accès à la profession de transporteur par route la production d'un extrait du casier judiciaire ou, à défaut, d'un document équivalent délivré par une autorité judiciaire ou administrative compétente de l'État membre dans lequel le gestionnaire de transport résidait habituellement.

(*) Deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Lorsqu'un État membre exige de ses ressortissants certaines conditions d'honorabilité dont la preuve ne peut être apportée au moyen du document visé au paragraphe 1, cet État membre accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des autres États membres une attestation, délivrée par une autorité judiciaire ou administrative compétente de l'État membre ou des États membres dans lesquels le gestionnaire de transport résidait habituellement, certifiant que ces conditions sont remplies. L'attestation porte sur les informations précises qui sont prises en considération dans l'État membre d'établissement.

3. Si le document visé au paragraphe 1 ou l'attestation visée au paragraphe 2 n'a pas été délivré par l'État membre ou les États membres dans lesquels le gestionnaire de transport résidait habituellement, ce document ou cette attestation peut être remplacé par une déclaration sous serment ou par une déclaration solennelle faite par le gestionnaire de transport devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire dans l'État membre où le gestionnaire de transport résidait habituellement. Cette autorité ou ce notaire délivre une attestation faisant foi de la déclaration sous serment ou de la déclaration solennelle.

4. Un document visé au paragraphe 1 et une attestation visée au paragraphe 2 ne sont pas acceptés s'ils sont produits plus de trois mois après la date de leur délivrance. Cette condition vaut également pour les déclarations faites conformément au paragraphe 3.

Article 20

Attestations concernant la capacité financière

Lorsqu'un État membre exige de ses ressortissants certaines conditions en matière de capacité financière en plus de celles prévues à l'article 7, cet État membre accepte comme preuve suffisante, pour les ressortissants d'autres États membres, une attestation délivrée par une autorité compétente de l'État membre ou des États membres dans lesquels le gestionnaire de transport résidait habituellement, certifiant que ces conditions sont remplies. L'attestation porte sur les informations précises qui sont prises en considération dans l'État membre d'établissement.

Article 21

Attestations de capacité professionnelle

1. Les États membres acceptent comme preuve suffisante de la capacité professionnelle une attestation conforme au modèle d'attestation figurant à l'annexe III qui est délivrée par une autorité ou une instance dûment autorisée à cet effet.

2. Une attestation délivrée avant le … (*), à titre de preuve de la capacité professionnelle en vertu des dispositions en vigueur jusqu'à cette date est réputée équivalente à l'attestation dont le modèle figure à l'annexe II et est acceptée à titre de preuve de la capacité professionnelle dans tous les États membres. Les États membres peuvent exiger que les titulaires d'attestations de capacité professionnelle permettant d'effectuer uniquement des transports nationaux réussissent l'examen ou certaines parties des examens visés à l'article 8, paragraphe 1.

(*) La date d'application du présent règlement.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 22

Sanctions

1. Les États membres fixent les règles relatives aux sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le … (**) et lui notifient sans délai toute modification ultérieure les concernant. Les États membres veillent à ce que toutes ces mesures soient appliquées sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement de l'entreprise.

2. Les sanctions visées au paragraphe 1 comprennent notamment la suspension de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route, le retrait de cette autorisation et une déclaration d'inaptitude des gestionnaires de transport.

Article 23

Dispositions transitoires

Les entreprises qui disposent, avant le … (***), d'une autorisation d'exercer la profession de transporteur par route se conforment aux dispositions du présent règlement au plus tard le … (****).

Article 24

Assistance mutuelle

Les autorités compétentes des États membres collaborent étroitement et s'accordent une assistance mutuelle aux fins de l'application du présent règlement. Elles échangent des informations sur les condamnations et les sanctions qui ont été infligées pour toute infraction grave, et sur d'autres informations précises susceptibles d'avoir des conséquences sur l'exercice de la profession de transporteur par route, dans le respect des dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

Article 25

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route [1].

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

(**) Deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
(***) La date d'entrée en vigueur du présent règlement.
(****) Deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.
[1] JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

Article 26

Rapports

1. Tous les deux ans, les États membres établissent un rapport sur les activités des autorités compétentes et le transmettent à la Commission. Ce rapport comporte:

a) une vue d'ensemble du secteur en ce qui concerne l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle;

b) le nombre d'autorisations accordées par année et par type, d'autorisations suspendues et d'autorisations retirées, le nombre de déclarations d'inaptitude ainsi que les motifs fondant ces décisions;

c) le nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées chaque année;

d) les statistiques essentielles sur les registres électroniques nationaux et leur utilisation par les autorités compétentes; et

e) un aperçu des échanges d'informations avec d'autres États membres, qui comprend notamment le nombre annuel d'infractions constatées notifiées aux autres États membres et les réponses reçues conformément à l'article 18, paragraphe 2, ainsi que le nombre annuel des demandes et des réponses reçues conformément à l'article 18, paragraphe 3.

2. Sur la base de ces rapports visés au paragraphe 1, la Commission soumet tous les deux ans au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'exercice de la profession de transporteur par route. Ce rapport contient notamment une évaluation du fonctionnement de l'échange d'informations entre les États membres et un réexamen du fonctionnement des registres électroniques nationaux et des données qui y figurent. Il est publié en même temps que le rapport visé à l'article 17 du 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 ([1]).

Article 27

Liste des autorités compétentes

Chaque État membre transmet à la Commission au plus tard le … (*) la liste des autorités compétentes qu'il a désignées pour autoriser l'exercice de la profession de transporteur par route, ainsi que la liste des autorités ou instances autorisées pour organiser les examens visés à l'article 8, paragraphe 1, et émettre les attestations. La liste consolidée de ces autorités ou instances dans l'ensemble de la Communauté est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* par la Commission.

Article 28

Communication des mesures nationales

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions législatives, réglementaires et administratives qu'ils adoptent dans le domaine régi par le présent règlement, au plus tard 30 jours après la date de leur adoption et pour la première fois au plus tard le … (*).

Article 29

Abrogation

La directive 96/26/CE est abrogée.

Article 30

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du … (**).

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

Fait à …

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
…	…

([1]) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

(*) La date d'application du présent règlement.

(**) Deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE I

I. **LISTE DES MATIÈRES VISÉES À L'ARTICLE 8**

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation officielle de la capacité professionnelle par les États membres doivent porter au moins sur les matières figurant dans la présente liste, respectivement pour le transport de marchandises par route et pour le transport de voyageurs par route. Dans ces matières, les candidats transporteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour assurer la gestion d'une entreprise de transport.

Le niveau minimal des connaissances, tel qu'indiqué ci-dessous, ne peut pas être inférieur au niveau 3 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe de la décision 85/368/CEE ([1]), c'est-à-dire le niveau de connaissance atteint lors de la scolarité obligatoire complétée soit par une formation professionnelle et une formation technique complémentaire, soit par une formation technique scolaire ou autre, de niveau secondaire.

A. ÉLÉMENTS DE DROIT CIVIL

Le candidat doit notamment, en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1) connaître les principaux types de contrats en usage dans les activités de transport par route ainsi que les droits et obligations qui en découlent;

2) être capable de négocier un contrat de transport légalement valide, notamment en ce qui concerne les conditions de transport.

En ce qui concerne le transport de marchandises par route:

3) pouvoir analyser une réclamation de son commettant concernant des indemnités pour pertes ou avaries survenues à la marchandise en cours de transport ou pour un retard de livraison, et comprendre les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle;

4) connaître les règles et obligations découlant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

En ce qui concerne le transport de voyageurs par route:

5) pouvoir analyser une réclamation de son commettant concernant des indemnités pour dommages occasionnés aux voyageurs ou à leurs bagages lors d'un accident survenu en cours de transport ou concernant des dommages dus au retard, et comprendre les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle.

B. ÉLÉMENTS DE DROIT COMMERCIAL

Le candidat doit notamment en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1) connaître les conditions et formalités prévues pour exercer le commerce, les obligations générales qui incombent aux transporteurs (immatriculation, livres de commerce, etc.), et les conséquences de la faillite;

2) avoir des connaissances appropriées des diverses formes de société commerciales ainsi que de leurs règles de constitution et de fonctionnement.

C. ÉLÉMENTS DE DROIT SOCIAL

Le candidat doit notamment connaître en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1) le rôle et le fonctionnement des différentes institutions sociales intervenant dans le secteur du transport par route (syndicats, comités d'entreprises, délégués du personnel, inspecteurs du travail, etc.);

2) les obligations des employeurs en matière de sécurité sociale;

3) les règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories de travailleurs des entreprises de transport par route (forme des contrats, obligations des parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, rupture du contrat, etc.);

4) les règles applicables en matière de temps de conduite, de temps de repos et de temps de travail, et notamment les dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85, du règlement (CE) n° 561/2006, de la directive 2002/15/CE ([2]) et de la directive 2006/22/CE et les mesures pratiques d'application de ces dispositions; et

5) les règles applicables en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs, et notamment celles découlant de la directive 2003/59/CE ([3]).

([1]) Décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes (JO L 199 du 31.7.1985, p. 56).

([2]) Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

([3]) Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

D. ÉLÉMENTS DE DROIT FISCAL

Le candidat doit notamment connaître, en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route, les règles relatives:

1) à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport;

2) à la taxe de circulation des véhicules;

3) aux taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi qu'aux péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures;

4) aux impôts sur le revenu.

E. GESTION COMMERCIALE ET FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE

Le candidat doit notamment en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1) connaître les dispositions légales et pratiques concernant l'utilisation des chèques, des lettres de change, des billets à ordre, des cartes de crédit et des autres moyens ou méthodes de paiement;

2) connaître les différentes formes de crédits (bancaires, documentaires, cautionnement, hypothèques, crédit-bail, location, affacturage, etc.), ainsi que les charges et les obligations qui en découlent;

3) savoir ce qu'est un bilan, comment il se présente et pouvoir l'interpréter;

4) pouvoir lire et interpréter un compte de résultat;

5) pouvoir analyser la situation financière et la rentabilité de l'entreprise, notamment sur la base de ratios financiers;

6) pouvoir élaborer un budget;

7) connaître les différents éléments du prix de revient de son entreprise (coûts fixes, coûts variables, fonds d'exploitation, amortissements, etc.) et pouvoir calculer les coûts par véhicule, au kilomètre, au voyage ou à la tonne;

8) pouvoir réaliser un organigramme relatif à l'ensemble du personnel de l'entreprise et organiser des plans de travail, etc.;

9) connaître les principes du marketing, de la publicité, des relations publiques, y compris de la promotion des ventes des services de transport et de l'élaboration de fichiers clients, etc.;

10) connaître les différents types d'assurances propres aux transports par route (assurances de responsabilité, assurances dommages accidentels/sur la vie, assurances dommages, assurances des bagages), ainsi que les garanties et les obligations qui en découlent;

11) connaître les applications télématiques dans le domaine du transport par route.

En ce qui concerne le transport de marchandises par route:

12) pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport de marchandises par route, et connaître la signification et les effets des Incoterms;

13) connaître les différentes catégories d'auxiliaires de transport, leur rôle, leurs fonctions et s'il y a lieu, leur statut.

En ce qui concerne le transport de voyageurs par route:

14) pouvoir appliquer les règles concernant les tarifs et la fixation des prix dans les transports publics et privés de voyageurs;

15) pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport de voyageurs par route.

F. ACCÈS AU MARCHÉ

Le candidat doit notamment connaître en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1) les réglementations professionnelles régissant les transports par route pour le compte de tiers, la location de véhicules industriels et la sous-traitance, et notamment les règles relatives à l'organisation officielle de la profession, à son accès, aux autorisations pour les transports par route intracommunautaires et extracommunautaires, aux contrôles et aux sanctions;

2) les réglementations relatives à la création d'une entreprise de transport par route;

3) les différents documents requis pour l'exécution des services de transport par route et pouvoir mettre en place des procédés de vérification pour assurer la présence, tant dans l'entreprise qu'à bord des véhicules, des documents conformes se rapportant à chaque transport effectué, notamment les documents relatifs au véhicule, au chauffeur, à la marchandise ou aux bagages.

En ce qui concerne le transport de marchandises par route:

4) les règles relatives à l'organisation du marché des transports de marchandises par route, aux bureaux de fret, et à la logistique;

5) les formalités lors du passage des frontières, le rôle et la portée des documents T et des carnets TIR, ainsi que les obligations et responsabilités qui découlent de leur utilisation.

En ce qui concerne le transport de voyageurs par route:

6) les règles relatives à l'organisation du marché des transports de voyageurs par route;

7) les règles relatives à la création de services de transport de voyageurs par route et l'établissement des plans de transport.

G. NORMES ET EXPLOITATION TECHNIQUES

Le candidat doit notamment en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1) connaître les règles relatives aux poids et aux dimensions de véhicules dans les États membres, ainsi que les procédures à suivre en cas de chargements exceptionnels dérogeant à ces règles;

2) pouvoir choisir, en fonction des besoins de l'entreprise, les véhicules ainsi que leurs éléments (châssis, moteurs, organes de transmission, systèmes de freinage, etc.);

3) connaître les formalités relatives à la réception par type, à l'immatriculation et au contrôle technique de ces véhicules;

4) mesurer quelles mesures il convient de prendre pour réduire le bruit, et lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur;

5) pouvoir établir des plans d'entretien périodique des véhicules et de leur équipement.

En ce qui concerne le transport de marchandises par route:

6) connaître les différents types d'engins de manutention et de chargement (hayons, conteneurs, palettes, etc.) et pouvoir mettre en place des procédés et donner des consignes concernant le chargement et le déchargement des marchandises (répartition de la charge, gerbage, arrimage, calage, etc.);

7) connaître les différentes techniques du transport combiné par ferroutage ou transroulage;

8) pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des règles relatives au transport de marchandises dangereuses et de déchets, notamment celles qui découlent de la directive 94/55/CE ([1]), de la directive 96/35/CE ([2]) et du règlement (CE) n° 259/93 ([3]);

9) pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des règles relatives au transport de denrées périssables, notamment celles qui découlent de l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP);

10) pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des réglementations relatives au transport des animaux vivants.

H. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le candidat doit notamment en ce qui concerne le transport de marchandises et de voyageurs par route:

1) connaître les qualifications requises pour les conducteurs (permis de conduire, certificats médicaux, attestations de capacité, etc.);

2) pouvoir prendre les mesures nécessaires pour veiller au respect par les conducteurs des règles, des interdictions et des restrictions en matière de circulation en vigueur dans les différents États membres (limitations de vitesses, priorités, arrêt et stationnement, emploi des feux, signalisation routière, etc.);

3) pouvoir élaborer des consignes destinées aux conducteurs pour vérifier le respect des normes de sécurité relatives à l'état des véhicules, de leur équipement et de leur chargement et concernant les mesures préventives qu'il convient de prendre;

4) pouvoir instituer des procédures à suivre en cas d'accident et mettre en œuvre des procédures appropriées pour éviter la répétition d'accidents ou d'infractions routières graves;

5) pouvoir mettre en œuvre les procédures pour un arrimage sans risque des marchandises et connaître les techniques correspondantes.

En ce qui concerne le transport de voyageurs par route:

6) avoir une connaissance élémentaire du plan du réseau routier des États membres.

([1]) Directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route (JO L 319 du 12.12.1994, p. 7).
([2]) Directive 96/35/CE du Conseil du 3 juin 1996 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses (JO L 145 du 19.6.1996, p. 10).
([3]) Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil du 1er février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne (JO L 30 du 6.2.1993, p. 1).

II. **ORGANISATION DE L'EXAMEN**

1. Les États membres organiseront un examen écrit obligatoire qu'ils peuvent compléter par un examen oral facultatif pour vérifier si les candidats transporteurs routiers possèdent le niveau de connaissances requis dans les matières énumérés au point I et, en particulier, la capacité à utiliser les outils et les techniques correspondant à ces matières et à accomplir les tâches d'exécution et de coordination prévues.

   a) L'examen écrit obligatoire comportera deux épreuves, à savoir:

      i) des questions écrites sous la forme soit d'un questionnaire à choix multiple (quatre réponses possibles), soit d'un questionnaire à réponses directes, soit d'une combinaison des deux systèmes;

      ii) des exercices écrits/études de cas.

      La durée minimale de chaque épreuve sera de deux heures.

   b) Si un examen oral est organisé, les États membres peuvent subordonner la participation à cet examen à la réussite de l'examen écrit.

2. Si les États membres organisent également un examen oral, ils doivent prévoir, pour chacune des trois épreuves, une pondération des points qui ne peut être ni inférieure à 25 % ni supérieure à 40 % du total des points à attribuer.

   Si les États membres organisent seulement un examen écrit, ils doivent prévoir, pour chaque épreuve, une pondération des points qui ne peut être ni inférieure à 40 % ni supérieure à 60 % du total des points à attribuer.

3. Pour l'ensemble des épreuves, les candidats doivent obtenir une moyenne de 60 % au moins du total des points à attribuer, le total des points obtenus dans chaque épreuve ne pouvant être inférieur à 50 % des points possibles. Un État membre peut, pour une seule épreuve, ramener ce pourcentage de 50 % à 40 %.

ANNEXE II

ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ DE L'ATTESTATION DE CAPACITÉ PROFESSIONNELLE

L'attestation doit comporter au moins deux des éléments de sécurité suivants:

— un hologramme;

— des fibres spéciales dans le papier, qui deviennent visibles sous exposition aux UV;

— au moins une ligne en micro-impression (visible uniquement à la loupe et ne pouvant être reproduite par photocopie);

— des caractères, symboles ou motifs tactiles;

— une double numérotation: le numéro de série et le numéro de délivrance;

— un fond de sécurité constitué d'un motif guilloché fin et d'une impression irisée.

ANNEXE III

MODÈLE D'ATTESTATION DE CAPACITÉ PROFESSIONNELLE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

(Papier cellulosique de couleur beige Pantone au format DIN A4 100 g/m² ou plus)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre l'attestation)

Signe distinctif de l'État membre concerné (1) Dénomination de l'autorité ou de l'instance accréditée (2)

ATTESTATION DE CAPACITÉ PROFESSIONNELLE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES [VOYAGEURS] PAR ROUTE (3)

N° ...

Nous .....

certifions que (4)

né(e) le ..... à .....

a subi avec succès les épreuves de l'examen (année: ……..; session: ……..) (5) requis pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle au transport de marchandises [voyageurs] par route (6), conformément au règlement (CE) n° .../2009 du Parlement européen et du Conseil du ... établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

La présente attestation constitue la preuve suffisante de la capacité professionnelle visée à l'article 21, du règlement (CE) n° .../2009 du Parlement européen et du Conseil.

Fait à ....., le ..... (7)

---

(1) Signe distinctif de l'État membre: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (IRL) Irlande, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (M) Malte, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal, (RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

(2) Autorité ou instance préalablement désignée à cet effet par chaque État membre de la Communauté européenne pour délivrer la présente attestation.

(3) Biffer la mention inutile.

(4) Nom et prénom; lieu et date de naissance.

(5) Identification de l'examen.

(6) Biffer la mention inutile.

(7) Cachet et signature de l'autorité ou de l'instance accréditée qui délivre l'attestation.

ANNEXE IV

LISTE DES INFRACTIONS LES PLUS GRAVES VISÉES À L'ARTICLE 6, PARAGRAPHE 2, POINT A)

1. a) Dépassement de 25 % ou plus des temps de conduite maximaux fixés pour six jours ou pour deux semaines.

   b) Dépassement de 50 % ou plus, au cours d'une période de travail d'un jour, du temps de conduite maximal fixé pour un jour sans la prise d'une pause ou d'une période de repos ininterrompue d'au moins 4 heures et demie.

2. Absence de tachygraphe et/ou de limiteur de vitesse encastré ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe et/ou du limiteur de vitesse ou falsification des feuilles d'enregistrement ou des données téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte à mémoire du conducteur.

3. Conduite sans certificat de contrôle technique valable lorsque ce document est requis en vertu du droit communautaire et/ou conduite avec une défectuosité très grave, entre autres, du système de freinage, du système de direction, des roues/pneus, de la suspension ou du châssis qui présenterait un risque immédiat pour la sécurité routière tel qu'il doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule.

4. Transport de marchandises dangereuses interdites au transport ou transportées avec un moyen de confinement interdit ou non approuvé ou sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies humaines et l'environnement dans une mesure telle que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule.

5. Transport de passagers ou de marchandises sans permis de conduire valable ou effectué par une entreprise qui n'est pas titulaire d'une licence communautaire en bonne et due forme.

6. Conducteur utilisant une carte de conducteur falsifiée ou une carte dont il n'est pas le titulaire ou qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés.

7. Transport de marchandises excédant le poids maximal en charge autorisé de 20 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est supérieur à 12 tonnes et de 25 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est inférieur à 12 tonnes.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 25 mai 2007, la Commission a présenté la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, qui constituait l'une des trois propositions du «paquet routier» ([1]).

Le 21 mai 2008, le Parlement européen a adopté son avis en première lecture.

Le 9 janvier 2009, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte de l'avis du Comité économique et social européen. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis sur les trois propositions.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

Comme suite aux «conclusions sur la contribution du secteur des transports à la stratégie de Lisbonne» du Conseil européen du printemps 2007, la Commission a décidé de formuler des propositions dans le but de revoir le cadre législatif existant en matière d'accès à la profession de transporteur, au marché du transport international de marchandises par route et au marché international des services de transport par autocars et autobus pour, notamment, faire en sorte que les charges administratives soient justifiées et proportionnées. Ensemble, ces nouvelles propositions visent à moderniser, à remplacer et à fusionner les dispositions concernant les transporteurs routiers et l'accès aux marchés du transport par route.

La proposition de règlement établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route vise à établir des dispositions uniformes et applicables régissant l'accès à la profession de transporteur. Le règlement proposé contribuera en outre à la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne. En effet, il créera des conditions plus loyales de concurrence au sein du secteur et introduira plus de transparence vis-à-vis des clients du transport routier. En définitive, il contribuera à des services de transport plus efficaces et de meilleure qualité. Compte tenu du rôle prépondérant du transport routier dans les systèmes de production et de distribution de l'industrie, il concourra à renforcer la compétitivité de l'Union.

2. Questions clés

i) *Objet, champ d'application et définitions*

Le Conseil a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission visant à clarifier et à simplifier les dispositions juridiques. Il a toutefois précisé que le règlement proposé ne s'applique pas aux entreprises qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou à titre gratuit, ni aux entreprises exerçant la profession de transporteur par route au moyen exclusivement de véhicules à moteur ne pouvant pas dépasser la vitesse de 40 km/h. Cette dernière exception, d'ailleurs, a également été proposée par le Parlement européen. La position commune prévoit en outre que les États membres peuvent dispenser de l'application du règlement les transporteurs par route qui effectuent exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison de la nature de la marchandise transportée ou de la faible distance parcourue.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission.

ii) *Gestionnaire de transport*

La proposition de la Commission précise les liens que doit avoir la personne ci-après (dénommée «le gestionnaire de transport») qui dispose de la capacité professionnelle requise avec l'entreprise dont elle est censée diriger les activités de transport. Cette personne doit être employée et rémunérée par l'entreprise.

([1]) Les deux autres propositions législatives sont:
— la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte),
— la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus (refonte).

Puisque cette personne est supposée diriger effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise, elle doit assumer les conséquences de ses décisions et par conséquent devient responsable des infractions commises dans le cadre des activités qu'elle dirige. Cette responsabilité s'entend comme celle au titre du règlement, mais ne préjuge pas des responsabilités pénales ou financières propres définies au niveau de la législation nationale de chaque État membre. La possibilité réservée aux artisans de recourir à un autre gestionnaire de transport (un gestionnaire «externe») pour des raisons de qualification est encadrée, notamment pour renforcer leur indépendance à l'égard des plus gros transporteurs qui leur confient des chargements et ainsi les protéger contre la pratique des emplois déguisés.

Le Conseil a, d'une manière générale, suivi la proposition de la Commission. Toutefois, la position commune précise les différences entre un gestionnaire de transport «interne» et un gestionnaire de transport «externe», notamment en fixant différentes conditions à remplir pour devenir gestionnaire de transport, telles que le fait de résider dans la Communauté. Le gestionnaire «externe» est une personne indépendante désignée par une entreprise et qui dirige, en tant que gestionnaire de transport, les activités de transport, telles que la gestion de l'entretien des véhicules, la vérification des contrats et des documents de transport, la comptabilité de base, l'affectation des chargements ou des services aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité. Le gestionnaire externe est autorisé à diriger les activités de transport de quatre entreprises différentes au maximum, effectuées avec une flotte totale maximale combinée de cinquante véhicules. Dans ce contexte, les États membres peuvent décider de réduire le nombre d'entreprises et/ou la flotte totale de véhicules. La position commune prévoit en outre que les États membres peuvent interdire ou restreindre la possibilité pour un gestionnaire de transport interne d'être également autorisé à exercer la fonction de gestionnaire de transport externe d'une autre entreprise.

Le Parlement européen a également suivi de près la proposition de la Commission. Toutefois, à l'instar du Conseil, il a précisé la nécessité d'un lien réel entre l'entreprise de transport et le gestionnaire de transport (interne). En ce qui concerne le gestionnaire de transport externe, le Parlement européen a proposé que l'autorité compétente nationale puisse arrêter le nombre maximum de véhicules pouvant être gérés par le gestionnaire de transport.

iii) *Conditions relatives à l'exigence d'établissement*

La proposition de la Commission fixe des règles communes pour que seules les entreprises disposant d'un établissement effectif et stable puissent être autorisées à exercer la profession de gestionnaire de transport. L'objectif est que toutes les entreprises soient soumises au même niveau de surveillance et d'éviter que certaines échappent à la surveillance des autorités de leurs États membres d'établissement. Il est en outre précisé qu'un établissement effectif et stable implique un bureau, des véhicules immatriculés et un centre d'exploitation.

Le Conseil a suivi la proposition de la Commission, sauf pour l'obligation de disposer de places de parking pour le stationnement de véhicules en nombre suffisant pour être utilisées régulièrement par ses véhicules, qu'il a supprimée.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure l'approche de la Commission.

iv) *Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité*

La proposition de la Commission comporte une liste des infractions graves aux réglementations communautaires pouvant conduire à une perte d'honorabilité, même si elles sont commises dans d'autres États membres. Elle indique aussi que des infractions mineures à partir d'un certain niveau de répétition peuvent être considérées comme graves. Elle octroie à la Commission des compétences d'exécution pour établir une liste commune de ces infractions, qui est un préalable à tout échange organisé d'information entre États membres et à la définition de seuils communs à partir desquels une autorisation doit être retirée.

Le Conseil a suivi de près la proposition de la Commission. Il a néanmoins supprimé la mention des infractions mineures répétées et a ajouté le transport des animaux parmi les domaines visés par les conditions à respecter par le gestionnaire de transport ou l'entreprise. Le Conseil précise en outre la procédure qui fait suite aux infractions les plus graves figurant à l'annexe III, en supprimant la possibilité d'une adaptation de cette procédure par la voie d'une procédure de comité. À cet égard, la position commune accorde aux autorités compétentes le pouvoir de décider, dans le cas où l'une des infractions les plus graves aurait été commise, si la perte d'honorabilité constituerait ou non, en l'espèce, une mesure disproportionnée.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission. Il a toutefois, comme le Conseil, supprimé la mention des infractions mineures répétées. De plus, le Parlement européen fixe au 1er janvier 2010 la date d'expiration du délai accordé à la Commission pour adopter une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions qui peuvent aboutir à une perte d'honorabilité.

v) *Nouveaux indicateurs pour mesurer la capacité financière d'une entreprise*

La proposition de la Commission introduit des indicateurs plus précis pour mesurer la capacité financière d'une entreprise. Deux options sont laissées au choix des entreprises ou des États membres: soit les actifs circulants et le «quick ratio» (selon la terminologie de la quatrième directive comptable) établis à partir des comptes annuels de l'entreprise respectent certains seuils, soit l'entreprise prouve sa capacité financière par une garantie bancaire. Les indicateurs financiers proposés sont ceux couramment utilisés en analyse financière pour apprécier la capacité d'une entreprise à payer ses créances à court terme.

Le Conseil a supprimé la mention du «quick ratio» mais a, en revanche, donné au transporteur la possibilité de démontrer sa capacité financière par une attestation, telle qu'une assurance responsabilité professionnelle, d'une ou plusieurs banques ou autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance.

Le Parlement européen a également décidé de supprimer la mention du «quick ratio» et de prévoir qu'une assurance doit être acceptée comme preuve de la capacité financière de l'entreprise. Le Parlement européen a en outre proposé que les ressources en capital soient prouvées à l'aide d'un bilan commercial certifié ou d'un bilan fiscal, et que la personne physique ou morale qui demande pour la première fois l'accès à la profession de transporteur par route soit tenue de présenter un bilan d'ouverture certifié. Enfin, le Parlement européen a proposé que le taux de change des devises soit adapté chaque année et non pas tous les cinq ans.

vi) *Conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle*

La proposition de la Commission introduit une approche commune combinant la formation et un examen obligatoire pour vérifier la capacité professionnelle, applicable à tous les candidats, y compris ceux qui possèdent une expérience professionnelle et ceux titulaires d'un diplôme. Il prévoit par ailleurs un système minimum d'accréditation des centres d'examen et de formation et préconise d'encourager les échanges d'expériences entre États membres dans ce domaine. Enfin, la possibilité pour les États membres de distinguer le niveau de qualification selon le type de transport, international ou non, disparaît.

Le Conseil a supprimé la disposition relative à la formation obligatoire à suivre avant de devenir gestionnaire de transport. Par ailleurs, la position commune du Conseil prévoit qu'un État membre peut dispenser de certaines parties de l'examen les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique délivrés dans ce même État membre, ainsi que les titulaires d'attestations de capacité professionnelle permettant d'effectuer des transports nationaux sur son territoire. Enfin, le Conseil a introduit la possibilité pour un État membre de dispenser de l'examen les personnes qui dirigent en continu depuis quinze ans une entreprise de transport de marchandises par route ou une entreprise de transport de voyageurs par route dans un État membre.

Le Parlement européen a lui aussi décidé de supprimer la disposition relative à la formation obligatoire, mais il offre en revanche aux États membres la possibilité de promouvoir une formation à intervalles réguliers pour les gestionnaires de transport. Le Parlement européen a également accepté que les États membres puissent dispenser de l'examen les personnes qui peuvent se prévaloir d'une expérience pratique continue d'au moins dix ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction. Afin d'empêcher les abus, et d'éviter, par exemple, que certaines personnes présentent les examens dans les pays où ils sont les plus accessibles, le Parlement européen prévoit qu'une personne ne pourrait présenter l'examen que dans son État membre de résidence. Il est par ailleurs proposé que les critères d'accréditation des organismes chargés de la formation des candidats gestionnaires de transport et de l'organisation des examens que passent ces derniers soient mutuellement compatibles. Enfin, le Parlement européen a introduit une obligation de recyclage pour les gestionnaires de transport après cinq ans d'absence professionnelle.

vii) *Autorisation et surveillance*

La proposition de la Commission prévoit de renforcer le rôle des autorités désignées par les États membres pour surveiller si les entreprises remplissent bien les conditions prévues par le règlement. Elle introduit des principes communs de manière à assurer plus de transparence, de comparabilité et, en définitive, la crédibilité des règles en matière d'accès à la profession. Elle fixe en outre les délais à respecter par ces autorités pour instruire les dossiers mais aussi les délais qui peuvent être octroyés à une entreprise pour régulariser sa situation avant d'encourir une sanction. La proposition impose également aux autorités compétentes d'avertir les entreprises qui risquent de ne plus remplir les conditions prévues par le règlement. Elle établit une gamme graduelle de sanctions allant du retrait partiel de l'autorisation à la déclaration d'inaptitude du gestionnaire de transport. En matière de contrôle, la proposition impose des contrôles ciblés que les États membres effectueront plus fréquemment que les contrôles quinquennaux existants.

S'il suit, quant à son principe, la proposition de la Commission, le Conseil a toutefois décidé d'introduire certaines dispositions visant à rationaliser et simplifier les principes directeurs. Les États membres peuvent délivrer des autorisations différentes pour les entreprises qui effectuent uniquement des transports nationaux. Ils peuvent raccourcir le délai dans lequel l'entreprise doit indiquer les changements intervenus concernant les données utilisées pour sa demande d'autorisation. De plus, les États membres ont la possibilité de proroger le délai fixé pour l'examen d'une demande d'autorisation. Jusqu'au 31 décembre 2012, l'autorité compétente vérifie, en cas de doute, que le gestionnaire de transport n'a pas été déclaré, dans un des États membres, inapte à diriger l'activité de transport d'une entreprise; à partir du 1er janvier 2013, l'autorité compétente effectue cette vérification en accédant aux registres électroniques nationaux. La position commune intègre également l'approche consistant à adapter aux progrès techniques la périodicité des contrôles subis par les entreprises. Avant 2015, les États membres sont tenus de procéder à des contrôles au moins tous les cinq ans, alors qu'à partir de 2015 les contrôles seront effectués en fonction d'un système de classification des risques.

Le Parlement européen a également introduit plusieurs amendements à la proposition de la Commission. À partir du 1er janvier 2012, une autorité compétente vérifie, en cas de doute, que le gestionnaire de transport n'a pas été déclaré, dans l'un des États membres, inapte à diriger l'activité de transport d'une entreprise. En ce qui concerne la périodicité des contrôles, la Commission peut modifier la périodicité des contrôles réguliers (actuellement prévue pour être quinquennale) selon la procédure de réglementation avec contrôle. De plus, les États membres ont la possibilité d'exiger que les gestionnaires d'entreprise dont l'autorisation a été suspendue ou retirée suivent une formation et passent un examen. Enfin, il est précisé que des sanctions ne peuvent être prononcées contre un gestionnaire de transport que s'il est responsable des infractions considérées.

viii) *Registres électroniques nationaux*

La proposition de la Commission prévoit l'introduction dans chaque État membre d'un registre électronique des entreprises de transport qui devrait d'ici fin 2010 être interconnecté au niveau européen. Elle prévoit également la désignation de points de contact nationaux à utiliser pour l'échange d'information, ainsi que certaines procédures à suivre.

Le Conseil souscrit, quant à son principe, à la proposition de la Commission visant à créer des registres électroniques nationaux. Toutefois, certaines dispositions supplémentaires ont été introduites. Au plus tard le 1er juin 2009, la Commission doit formuler des orientations concernant la structure du registre. Les États membres doivent créer leur registre national au plus tard vingt-quatre mois après la date d'entrée en vigueur du règlement, qui intervient vingt jours après la publication dudit règlement. Les registres nationaux doivent être interconnectés au plus tard le 31 décembre 2012. Les États membres ne doivent inclure dans le registre national les infractions graves qu'à partir de 2016. De plus, tous les délais fixés peuvent être modifiés et (si nécessaire) prorogés conformément à une procédure de comité. Enfin, la Commission est invitée à réexaminer, dans son rapport, le fonctionnement des registres électroniques nationaux et des éléments qui y figurent.

Le Parlement européen propose que le registre électronique national contienne une section publique et une section confidentielle. La seconde ne serait accessible qu'aux autorités remplissant certaines conditions (autorités assermentées et investies de pouvoirs spécifiques dans le domaine du transport routier). Le Parlement propose en outre de créer un registre des gestionnaires de transport. Alors que le Parlement demande que soit indiqué dans le registre le numéro d'immatriculation de chaque véhicule utilisé à l'extérieur de l'État membre d'établissement de l'entreprise, la position commune du Conseil prévoit la possibilité pour la Commission de recommander en 2009 l'inclusion du numéro d'immatriculation des véhicules. Enfin, le Parlement européen propose que l'autorité compétente soit responsable de la tenue et de la conservation du registre électronique.

3. **Autres questions**

Dans la version anglaise, le Conseil a décidé de remplacer le terme «*sanction*» par le mot «*penalty*».

Le Conseil a par ailleurs décidé de supprimer les dispositions concernant les «droits d'antériorité», lesquelles dispensaient les entreprises justifiant avoir été autorisées dans un État membre à exercer la profession de transporteur de marchandises ou, selon le cas, de voyageurs par route de l'obligation de fournir la preuve qu'elles disposaient de la capacité professionnelle requise.

Le Conseil a modifié les dispositions relatives aux obligations de notification, afin de diminuer la charge administrative.

La position commune du Conseil prévoit que le règlement est applicable vingt-quatre mois (et non dix-huit mois) après son entrée en vigueur.

Le Conseil a décidé de préciser l'annexe II en ajoutant une série d'éléments de sécurité dont au moins deux doivent figurer dans les documents.

Le Conseil a créé l'annexe III, qui établit la liste des infractions les plus graves.

4. **Autres amendements adoptés par le Parlement européen**

Les autres amendements non repris dans la position commune proposaient les modifications suivantes:

— la mention de l'existence de supports de données sûrs comme condition liée à l'obligation de disposer d'un établissement;

— l'obligation, pour les États membres, d'indiquer à la Commission quels sont les documents qu'ils considèrent comme constituant une preuve de la capacité professionnelle;

— la mention de l'archivage des données et de la protection des données dans le cadre des réglementations communautaires dont le non-respect pourrait remettre en question l'honorabilité d'un gestionnaire de transport;

— la mention de l'interdiction de céder l'attestation de capacité professionnelle à des personnes morales;

— le raccourcissement des délais accordés à une entreprise pour remplacer un gestionnaire de transport;

— la suppression de la possibilité de retarder, au moyen de la procédure de réglementation avec contrôle, l'interconnexion des registres nationaux;

— le raccourcissement des délais accordés à une entreprise pour montrer qu'elle dispose d'un établissement effectif et stable;

— l'exigence d'une étude sur l'opportunité d'étendre aux taxis le champ d'application du règlement;

— la mention du 1er juin 2009 comme date proposée pour l'application du règlement.

III. **CONCLUSION**

En établissant sa position commune, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position commune, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

POSITION COMMUNE (CE) Nº 6/2009

arrêtée par le Conseil le 9 janvier 2009

en vue de l'adoption du règlement (CE) nº …/2009 du Parlement européen et du Conseil du … établissant des règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus (refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/C 62 E/02)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) Plusieurs modifications de fond doivent être apportées au règlement (CEE) nº 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus ([3]) et au règlement (CE) nº 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 ([4]). Dans un souci de clarté et de simplification, il convient de procéder à la refonte et à la consolidation de ces règlements dans un règlement unique.

(2) L'instauration d'une politique commune des transports comporte, entre autres, l'établissement de règles communes applicables aux transports internationaux de voyageurs par route ainsi que l'établissement des conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre.

(3) Pour offrir un cadre cohérent au transport international de passagers par autocars et autobus dans l'ensemble de la Communauté, il convient que le présent règlement s'applique à tous les transports internationaux effectués sur le territoire communautaire. Les transports au départ d'États membres et à destination de pays tiers restent largement couverts par des accords bilatéraux conclus entre les États membres et ces pays tiers. Le présent règlement ne doit donc pas s'appliquer au trajet effectué sur le territoire de l'État membre de prise en charge ou de dépose tant que les accords requis entre la Communauté et les pays tiers concernés n'ont pas été conclus. Il doit toutefois s'appliquer au territoire des États membres traversés en transit.

(4) La libre prestation des services constitue un principe fondamental de la politique commune des transports et elle exige que l'accès aux marchés des transports internationaux soit garanti aux transporteurs de tous les États membres, sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement.

(5) Il y a lieu de subordonner le transport international de passagers par autocars et autobus à la détention d'une licence communautaire. Il convient d'imposer aux transporteurs l'obligation de conserver à bord de chacun de leurs véhicules une copie certifiée conforme de la licence communautaire afin de permettre aux organes de contrôle de procéder à leurs vérifications plus aisément et efficacement, en particulier en dehors de l'État membre d'établissement du transporteur. Il y a lieu de déterminer les conditions de délivrance et de retrait des licences communautaires, leur durée de validité et leurs modalités d'utilisation. Il est également nécessaire d'établir des prescriptions plus précises en ce qui concerne les modalités de présentation et les autres caractéristiques de la licence communautaire et des copies certifiées conformes de celle-ci.

(6) Il convient de prévoir un régime souple sous certaines conditions pour les services réguliers spécialisés et certains services occasionnels afin de répondre aux exigences du marché.

(7) Tout en maintenant le régime d'autorisation pour les services réguliers, il y a lieu d'en modifier certaines règles, notamment en ce qui concerne la procédure d'autorisation.

(8) Dorénavant, l'autorisation des services réguliers devrait être accordée à l'issue d'une procédure d'autorisation, sauf lorsqu'il existe des motifs de refus clairement précisés attribuables au demandeur. Les motifs de refus en rapport avec le marché concerné devraient être les suivants: soit le service qui fait l'objet de la demande affecterait sérieusement la viabilité d'un service comparable relevant d'un ou plusieurs contrats de service public sur les tronçons directs concernés, soit le principal objectif du service n'est pas le transport de passagers entre des arrêts situés dans différents États membres.

([1]) JO C 10 du 15.1.2008, p. 44.
([2]) Avis du Parlement européen du 5 juin 2008 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 9 janvier 2009 et position du Parlement européen du … (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du …
([3]) JO L 74 du 20.3.1992, p. 1.
([4]) JO L 4 du 8.1.1998, p. 4.

(9) Les transporteurs non résidents devraient être autorisés à prester des services de transports nationaux de voyageurs par route, mais en tenant compte des caractéristiques spéciales de chaque modalité de service. L'exécution de ces transports de cabotage devrait être soumise aux dispositions des actes communautaires tels que 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 ([1]) et aux dispositions législatives nationales en vigueur dans certains domaines dans l'État membre d'accueil.

(10) 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 ([2]) s'appliquent aux entreprises de transport exécutant un transport de cabotage.

(11) En ce qui concerne les services réguliers, il convient d'ouvrir aux transporteurs non résidents, 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.

(12) Il est souhaitable que les États membres s'accordent mutuellement assistance en vue de la bonne application du présent règlement.

(13) Il y a lieu d'alléger, dans la mesure du possible, les formalités administratives sans renoncer aux contrôles et aux sanctions permettant de garantir l'application correcte du présent règlement et un contrôle efficace de cette application. À cette fin, il convient de préciser et de renforcer les règles en vigueur concernant le retrait de la licence communautaire. Il y a lieu d'adapter les règles actuelles de manière à assurer l'application de sanctions efficaces contre les infractions graves commises dans un État membre autre que l'État membre d'établissement. Les sanctions doivent être non discriminatoires et proportionnelles à la gravité des infractions. Il doit être possible de former un recours contre toute sanction infligée.

(14) Il y a lieu que les États membres consignent dans leur registre national électronique des entreprises de transport par route toutes les infractions graves imputables aux transporteurs et qui ont donné lieu à une sanction.

(15) Afin de faciliter et de renforcer l'échange d'informations entre les autorités nationales, il convient que les États membres s'échangent les informations nécessaires par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément au règlement (CE) n° …/2009 du Parlement européen et du Conseil du … établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route ([3]).

([1]) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.
([2]) JO L 18 du 21.1.1997, p. 1.
([3]) JO L …

(16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([4]).

(17) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à établir la forme de certains documents à utiliser dans le cadre de l'application du présent règlement et à adapter les annexes I et II du présent règlement au progrès technique. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

(18) Il incombe aux États membres de prendre les mesures nécessaires à l'exécution du présent règlement, notamment en ce qui concerne les sanctions, qui doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

(19) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir offrir un cadre cohérent au transport international de passagers par autocars et autobus dans l'ensemble de la Communauté, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de ses dimensions et de ses effets, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux transports internationaux de voyageurs par autocars et autobus qui sont effectués, sur le territoire de la Communauté, par des transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre établis dans un État membre en conformité avec la législation de celui-ci et au moyen de véhicules immatriculés dans cet État membre, aptes, d'après leur type de construction et leur équipement, à transporter plus de neuf personnes — le conducteur compris — et destinés à cet effet, ainsi qu'aux déplacements à vide de véhicules en rapport avec ces transports.

([4]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

La circonstance que le transport est interrompu par un trajet effectué selon un autre mode de transport ou donne lieu à un changement de véhicule n'affecte pas l'application du présent règlement.

2. Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, le présent règlement s'applique au trajet sur le territoire de tout État membre traversé en transit. Il ne s'applique pas au trajet effectué sur le territoire de l'État membre de prise en charge ou de dépose, tant que l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers en question n'a pas été conclu.

3. En attendant la conclusion des accords visés au paragraphe 2, le présent règlement n'affecte pas les dispositions relatives aux transports au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa qui figurent dans des accords bilatéraux conclus entre des États membres et ces pays tiers.

4. Le présent règlement s'applique au transport national de voyageurs par route pour compte d'autrui assuré à titre temporaire par un transporteur non résident conformément aux dispositions du chapitre V.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «transports internationaux»:

   a) les déplacements d'un véhicule dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,

   b) les déplacements d'un véhicule, dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans le même État membre, avec prise en charge ou dépose de voyageurs dans un autre État membre ou un pays tiers,

   c) les déplacements d'un véhicule au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers, ou

   d) les déplacements d'un véhicule entre pays tiers, traversant en transit le territoire d'un ou de plusieurs États membres;

2) «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;

3) «services réguliers spécialisés»: les services réguliers qui, quel que soit l'organisateur des transports, assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs;

4) «services occasionnels»: les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés, et qui ont pour principale caractéristique de transporter des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même;

5) «transports pour compte propre»: les transports effectués, à des fins non lucratives et non commerciales, par une personne physique ou morale, lorsque:

   — l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette personne physique ou morale, et

   — les véhicules utilisés sont la propriété de cette personne physique ou morale, ou ont été achetés à tempérament par elle, ou ont fait l'objet d'un contrat de location à long terme, et sont conduits par un membre du personnel de cette personne physique ou morale ou par la personne physique elle-même, ou encore par du personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci en vertu d'une obligation contractuelle;

6) «État membre d'accueil»: un État membre dans lequel un transporteur exerce ses activités, autre que l'État membre dans lequel le transporteur est établi;

7) «transports de cabotage»:

   — soit les transports nationaux de voyageurs par route pour compte d'autrui assurés à titre temporaire par un transporteur dans un État membre d'accueil,

   — soit la prise en charge et la dépose de voyageurs dans un même État membre au cours d'un service régulier international, dans le respect des dispositions du présent règlement, pour autant que ladite prise en charge et dépose ne constitue pas l'objet principal de ce service;

8) «infraction grave à la législation communautaire dans le domaine des transports par route»: une infraction pouvant conduire à la perte d'honorabilité conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° …/2009 et/ou au retrait temporaire ou définitif d'une licence communautaire.

Article 3

Liberté de prestation des services

1. Tout transporteur pour compte d'autrui visé à l'article 1er est admis, conformément au présent règlement, à effectuer des transports par autocars et autobus, sous forme de services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés, et de services occasionnels, sans discrimination en raison de sa nationalité ou de son lieu d'établissement, à condition:

a) d'être habilité dans l'État membre d'établissement à effectuer des transports par autocars et autobus, sous forme de services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés, ou de services occasionnels, conformément aux conditions d'accès au marché fixées par la législation nationale;

b) de satisfaire aux conditions fixées conformément à la réglementation communautaire concernant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux; et

c) de satisfaire aux réglementations en matière de normes applicables aux conducteurs et aux véhicules telles qu'établies, en particulier, dans la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur ([1]), la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 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 ([2]) et la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ([3]).

2. Tout transporteur pour compte propre visé à l'article 1er est admis à effectuer les services de transport conformément à l'article 5, paragraphe 5, sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement, à condition:

a) d'être habilité dans l'État membre d'établissement à effectuer des transports par autocars et autobus conformément aux conditions d'accès au marché fixées par la législation nationale; et

b) de satisfaire aux réglementations en matière de normes applicables aux conducteurs et aux véhicules telles qu'établies, en particulier, dans les directives 92/6/CEE, 96/53/CE et 2003/59/CE.

CHAPITRE II

LICENCE COMMUNAUTAIRE ET ACCÈS AU MARCHÉ

Article 4

Licence communautaire

1. Les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus sont subordonnés à la possession d'une licence communautaire délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement.

2. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement délivrent au titulaire l'original de la licence communautaire, qui est conservé par le transporteur, ainsi que le nombre de copies certifiées conformes de celle-ci correspondant à celui des véhicules utilisés pour le transport international de voyageurs dont le titulaire de la licence communautaire dispose soit en pleine propriété, soit à un autre titre, notamment en vertu d'un contrat d'achat à tempérament, d'un contrat de location ou d'un contrat de crédit-bail (leasing).

La licence communautaire et les copies certifiées conformes de celle-ci correspondent au modèle qui figure à l'annexe II. Il comprend au moins deux dispositifs de sécurité énumérés à l'annexe I.

La Commission adapte les annexes I et II au progrès technique. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 26, paragraphe 2.

La licence communautaire et les copies certifiées conformes de celle-ci portent le cachet de l'autorité qui les a délivrées, une signature et un numéro de série. Les numéros de série de la licence communautaire et des copies certifiées conformes de celle-ci sont inscrits dans le registre national électronique des entreprises de transport par route prévu à l'article 16 du règlement (CE) no …/2009, dans la section réservée aux données du transporteur.

3. La licence communautaire est établie au nom du transporteur, elle ne peut être transférée par celui-ci à des tiers. Une copie certifiée conforme de la licence communautaire doit se trouver à bord de chacun des véhicules du transporteur et doit être présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

4. La licence communautaire est délivrée pour une durée maximale de dix ans renouvelable.

Les licences communautaires et les copies certifiées conformes de celles-ci délivrées avant la date d'application du présent règlement restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

5. Lors de l'introduction d'une demande de licence communautaire ou du renouvellement d'une telle licence conformément au paragraphe 4 du présent article, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement vérifient si le transporteur remplit ou remplit toujours les conditions prévues à l'article 3, paragraphe 1.

6. Dans le cas où les conditions visées à l'article 3, paragraphe 1, ne sont pas remplies, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement refusent, par une décision motivée, la délivrance ou le renouvellement de la licence communautaire ou retirent cette dernière par une décision motivée.

7. Les États membres garantissent au demandeur ou au titulaire d'une licence communautaire un droit de recours contre la décision de refus ou de retrait de cette licence par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement.

8. Les États membres peuvent décider que la licence communautaire est également valable pour l'exécution de transports nationaux.

Article 5

Accès au marché

1. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver.

Ces services font l'objet d'une autorisation conformément aux dispositions du chapitre III.

Les services réguliers au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers, et vice versa, font l'objet d'une autorisation conformément à l'accord bilatéral conclu entre l'État membre et le pays tiers et, lorsqu'il y a lieu, l'État membre de transit, tant que l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers concerné n'a pas été conclu.

([1]) JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.
([2]) JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.
([3]) JO L 226 du 10.9.2003, p. 4.

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

L'organisation de services parallèles ou temporaires, captant la même clientèle que les services réguliers existants, la non-desserte de certains arrêts ou la desserte d'arrêts supplémentaires par des services réguliers existants sont soumises aux mêmes règles que celles applicables à ces derniers.

2. Les services réguliers spécialisés comprennent notamment:

a) le transport domicile-travail des travailleurs;

b) le transport des écoliers et étudiants vers et au départ de l'établissement d'enseignement.

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.

Les services réguliers spécialisés ne font pas l'objet d'une autorisation conformément au chapitre III, à condition d'être couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur.

3. Les services occasionnels sont exemptés de l'autorisation conformément au chapitre III.

Cependant, l'organisation de services parallèles ou temporaires comparables aux services réguliers existants et captant la même clientèle que ces derniers est soumise à autorisation selon la procédure établie au chapitre III.

Les services occasionnels ne perdent pas le caractère de services occasionnels par le seul fait qu'ils sont effectués avec une certaine fréquence.

Les services occasionnels peuvent être assurés par un groupe de transporteurs agissant pour le compte du même donneur d'ordre, et les voyageurs peuvent prendre une correspondance en cours de route avec un autre transporteur du même groupe, sur le territoire d'un des États membres.

La Commission établit les procédures de communication des noms de ces transporteurs et des points de correspondance en cours de route aux autorités compétentes des États membres concernés. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 26, paragraphe 2.

4. Les déplacements à vide des véhicules en rapport avec les transports visés au paragraphe 2, troisième alinéa, et au paragraphe 3, premier alinéa, sont également exemptés de toute autorisation.

5. Sont libérés de tout régime d'autorisation et sont soumis à un régime d'attestation les transports pour compte propre.

Les attestations sont délivrées par les autorités compétentes de l'État membre où le véhicule est immatriculé et sont valables pour l'ensemble du parcours, y compris le transit.

La Commission établit la forme des certificats. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 26, paragraphe 2.

CHAPITRE III

SERVICES RÉGULIERS SOUMIS À AUTORISATION

Article 6

Nature de l'autorisation

1. L'autorisation est établie au nom du transporteur et elle n'est pas cessible. Toutefois, un transporteur qui a reçu une autorisation peut, avec le consentement de l'autorité compétente de l'Etat membre sur le territoire duquel se trouve le point de départ, ci-après dénommée «l'autorité délivrante», faire effectuer le service par un sous-traitant. Dans ce cas, l'autorisation mentionne le nom du sous-traitant et son rôle. Le sous-traitant remplit les conditions énoncées à l'article 3, paragraphe 1. Aux fins du présent paragraphe, on entend par point de départ «l'un des terminus du service».

Dans le cas d'une association d'entreprises pour l'exploitation d'un service régulier, l'autorisation est établie au nom de toutes les entreprises et elle mentionne les noms de tous les exploitants. Elle est remise à l'entreprise qui organise l'opération avec copie aux autres entreprises.

2. La durée maximale de validité de l'autorisation est de cinq ans. Elle peut être fixée à une période inférieure, soit à la demande du requérant, soit d'un commun accord par les autorités compétentes des États membres sur le territoire desquels les voyageurs sont pris en charge ou déposés.

3. L'autorisation détermine:

a) le type de service;

b) l'itinéraire du service, notamment les points de départ et d'arrivée;

c) la durée de validité de l'autorisation;

d) les arrêts et les horaires.

4. La Commission établit la forme des autorisations. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 26, paragraphe 2.

5. L'autorisation habilite son ou ses titulaires à effectuer des services réguliers sur le territoire de tous les États membres par lesquels passe l'itinéraire du service.

6. L'exploitant d'un service régulier peut utiliser des véhicules de renfort pour faire face à des situations temporaires et exceptionnelles.

Dans ce cas, le transporteur fait en sorte que les documents suivants se trouvent à bord du véhicule:

a) une copie de l'autorisation du service régulier;

b) une copie du contrat conclu entre l'exploitant du service régulier et l'entreprise qui met à disposition des véhicules de renfort ou un document équivalent;

c) une copie certifiée conforme de la licence communautaire délivrée à l'exploitant fournissant les véhicules supplémentaires pour le service.

Article 7

Introduction des demandes d'autorisation

1. Les demandes d'autorisation de services réguliers sont introduites auprès de «l'autorité délivrante».

2. La Commission établit la forme des demandes. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 26, paragraphe 2.

3. Le demandeur fournit, à l'appui de sa demande d'autorisation, tout renseignement complémentaire qu'il juge utile ou qui lui est demandé par l'autorité délivrante, et notamment un schéma de conduite permettant de contrôler le respect de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ainsi qu'une copie de la licence communautaire.

Article 8

Procédure d'autorisation

1. L'autorisation est délivrée en accord avec les autorités de tous les États membres sur le territoire desquels des voyageurs sont pris en charge ou déposés. L'autorité délivrante fournit à ces dernières, ainsi qu'aux autorités compétentes des États membres dont le territoire est traversé sans prise en charge ni dépose de voyageurs, en même temps que son appréciation, une copie de la demande et de tous autres documents utiles.

2. Les autorités compétentes des États membres dont l'accord a été demandé font connaître leur décision à l'autorité délivrante dans un délai de deux mois. Ce délai est calculé à partir de la date de réception de la demande d'accord qui figure dans l'accusé de réception. Si la décision reçue des autorités compétentes des États membres dont l'accord a été demandé est négative, elle est dûment motivée. Si l'autorité délivrante ne reçoit pas de réponse dans un délai de deux mois, les autorités consultées sont réputées avoir donné leur accord et l'autorité délivrante peut accorder l'autorisation.

Les autorités des États membres dont le territoire est traversé sans prise en charge ni dépose de voyageurs peuvent faire connaître à l'autorité délivrante leurs observations dans le délai indiqué au premier alinéa.

3. L'autorité délivrante prend une décision dans un délai de quatre mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur.

4. L'autorisation est accordée à moins que:

a) le demandeur ne soit pas en mesure d'exécuter le service faisant l'objet de la demande avec du matériel dont il a la disposition directe;

b) le demandeur n'ait pas respecté la législation nationale ou internationale en matière de transports par route, en particulier les conditions et prescriptions relatives aux autorisations de services de transports internationaux de voyageurs, ou ait commis des infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports par route, notamment en ce qui concerne les normes applicables aux véhicules et les temps de conduite et de repos des conducteurs;

c) dans le cas d'une demande de renouvellement d'autorisation, les conditions de l'autorisation n'aient pas été respectées;

d) un État membre ne décide, sur la base d'une analyse détaillée, que le service concerné affecterait sérieusement, sur les tronçons directs concernés, la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit communautaire en vigueur. Dans ce cas, l'État membre établit des critères non discriminatoires permettant de déterminer si le service qui fait l'objet de la demande affecterait sérieusement la viabilité du service comparable susvisé et les communique à la Commission à la demande de celle-ci;

e) un État membre décide, sur la base d'une analyse détaillée, que la finalité principale du service n'est pas de transporter des voyageurs entre des arrêts situés dans différents États membres.

Dans le cas où un service international par autocars et autobus existant affecte sérieusement, sur les tronçons directs concernés, la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit communautaire, un État membre peut, avec l'accord de la Commission, suspendre ou retirer l'autorisation d'exploiter le service international d'autobus et d'autocars après avoir donné un préavis de six mois au transporteur.

Le fait qu'un transporteur offre des prix inférieurs à ceux offerts par d'autres transporteurs par route, ou que la liaison en question est déjà exploitée par d'autres transporteurs par route, ne constitue pas en lui-même une justification pour refuser la demande.

5. L'autorité délivrante ainsi que les autorités compétentes de tous les États membres qui doivent intervenir dans la procédure de formation de l'accord prévu au paragraphe 1 ne peuvent rejeter les demandes que pour des raisons prévues dans le présent règlement.

6. Une fois accomplie la procédure prévue aux paragraphes 1 à 5, l'autorité délivrante accorde l'autorisation ou rejette formellement la demande.

Le rejet d'une demande est motivé. Les États membres garantissent aux transporteurs la possibilité de faire valoir leurs intérêts en cas de rejet de leur demande.

L'autorité délivrante informe de sa décision toutes les autorités visées au paragraphe 1 et leur envoie, le cas échéant, une copie de l'autorisation.

7. Si la procédure de formation de l'accord visé au paragraphe 1 ne permet pas à l'autorité délivrante de prendre une décision sur la demande, la Commission peut être saisie dans un délai de deux mois à compter de la date de communication d'une décision négative par un ou plusieurs États membres consultés conformément au paragraphe 1.

8. La Commission, après consultation des États membres concernés, prend, dans un délai de quatre mois à compter de la réception de la communication de l'autorité délivrante, une décision qui prend effet trente jours après notification aux États membres concernés.

9. La décision de la Commission reste applicable jusqu'au moment de la formation d'un accord entre les États membres concernés.

Article 9

Renouvellement et modification de l'autorisation

L'article 8 s'applique, *mutatis mutandis*, aux demandes de renouvellement d'une autorisation ou de modification des conditions dans lesquelles les services soumis à autorisation doivent être effectués.

Dans le cas d'une modification de moindre importance des conditions d'exploitation, en particulier d'une adaptation des fréquences, des tarifs et des horaires, il suffit que l'autorité délivrante communique l'information relative à la modification aux autres États membres concernés.

Les États membres concernés peuvent convenir que l'autorité délivrante décide seule des modifications des conditions d'exploitation d'un service.

Article 10

Caducité de l'autorisation

1. Sans préjudice des dispositions du règlement (CE) nº 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route [1], l'autorisation d'un service régulier devient caduque à la fin de la période de validité ou trois mois après que l'autorité délivrante a reçu communication, de la part du titulaire, d'un préavis exprimant l'intention de ce dernier de mettre fin à l'exploitation du service. Le préavis est motivé.

2. En cas de disparition de la demande de transport, le délai de préavis prévu au paragraphe 1 est d'un mois.

3. L'autorité délivrante informe les autorités compétentes des autres États membres concernés du fait que l'autorisation est devenue caduque.

4. Le titulaire de l'autorisation informe les usagers, par une publicité adéquate et un mois à l'avance, de l'arrêt du service.

Article 11

Obligations des transporteurs

1. Sauf cas de force majeure, l'exploitant d'un service régulier prend, jusqu'à l'échéance de l'autorisation, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant aux normes de continuité, de régularité et de capacité ainsi qu'aux autres conditions fixées par l'autorité compétente conformément à l'article 6, paragraphe 3.

2. Le transporteur publie l'itinéraire du service, les arrêts, les horaires, les tarifs et les autres conditions d'exploitation, de façon que ces informations soient facilement accessibles à tous les usagers.

3. Sans préjudice du règlement (CE) nº 1370/2007, les États membres concernés ont la faculté d'apporter, d'un commun accord et en accord avec le titulaire de l'autorisation, des modifications aux conditions d'exploitation d'un service régulier.

CHAPITRE IV

SERVICES OCCASIONNELS ET AUTRES SERVICES EXEMPTÉS D'AUTORISATION

Article 12

Documents de contrôle

1. Les services occasionnels sont exécutés sous le couvert d'une feuille de route, à l'exception des services visés à l'article 5, paragraphe 3, deuxième alinéa.

2. Les transporteurs effectuant des services occasionnels remplissent une feuille de route avant chaque voyage.

3. La feuille de route comporte au moins les éléments d'information suivants:

a) le type de service;

b) l'itinéraire principal;

c) le ou les transporteurs concernés.

4. Les carnets de feuilles de route sont délivrés par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le transporteur est établi ou par des organismes désignés par elles.

5. La Commission établit la forme de la feuille de route et du carnet de feuilles de route et leurs modalités d'utilisation. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 26, paragraphe 2.

6. Dans le cas des services réguliers spécialisés visés l'article 5, paragraphe 2, troisième alinéa, le contrat ou une copie certifiée conforme du contrat tient lieu de document de contrôle.

Article 13

Excursions locales

Un transporteur peut effectuer, dans le cadre d'un service occasionnel international, des services occasionnels (excursions locales) dans un État membre autre que celui dans lequel il est établi.

Ces services sont destinés à des voyageurs non résidents transportés au préalable par le même transporteur au moyen d'un des services internationaux mentionnés au premier alinéa et sont effectués avec le même véhicule ou un véhicule du même transporteur ou groupe de transporteurs.

[1] JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

CHAPITRE V

CABOTAGE

Article 14

Principe général

Tout transporteur de voyageurs par route pour compte d'autrui, titulaire d'une licence communautaire, est admis, selon les conditions fixées par le présent chapitre et sans discrimination en raison de sa nationalité ou de son lieu d'établissement, à effectuer les transports de cabotage décrits à l'article 15.

Article 15

Transports de cabotage autorisés

Les transports de cabotage sont admis pour les services suivants:

a) les services réguliers spécialisés, à condition d'être couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur;

b) les services occasionnels;

c) les services réguliers, exécutés par un transporteur non résident dans l'État membre d'accueil durant un service régulier international conformément au présent règlement, à l'exception des services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ou aux besoins de transport entre ce centre ou cette agglomération et les banlieues. Les transports de cabotage ne peuvent pas être exécutés indépendamment de ce service international.

Article 16

Règles applicables aux transports de cabotage

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

a) les conditions régissant le contrat de transport;

b) les poids et les dimensions des véhicules routiers;

c) les prescriptions relatives aux transports de certaines catégories de voyageurs, à savoir les écoliers, les enfants et les personnes à mobilité réduite;

d) le temps de conduite et les périodes de repos;

e) la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport.

Les valeurs des poids et dimensions visés au premier alinéa, point b), peuvent, le cas échéant, dépasser celles applicables dans l'État membre d'établissement du transporteur, mais elles ne peuvent en aucun cas dépasser les limites fixées par l'État membre d'accueil pour le trafic national ou les caractéristiques techniques figurant dans les preuves visées à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/53/CE.

2. Sous réserve de l'application de la réglementation communautaire, les transports de cabotage pour les services prévus à l'article 15, point c), sont soumis 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 législatives, réglementaires et administratives nationales visées aux paragraphes 1 et 2 sont appliquées aux transporteurs non résidents dans les mêmes conditions que celles qui sont imposées aux transporteurs établis dans l'État membre d'accueil, afin d'empêcher toute discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu d'établissement.

Article 17

Documents de contrôle pour les transports de cabotage

1. Les transports de cabotage sous forme de services occasionnels sont exécutés sous le couvert d'une feuille de route, visée à l'article 12, qui se trouve à bord du véhicule et est présentée à la demande des agents chargés du contrôle.

2. Les éléments d'information suivants sont inscrits sur la feuille de route:

a) les points de départ et d'arrivée du service;

b) les dates de départ et de fin de service.

3. Les feuilles de route sont délivrées en carnets, visés à l'article 12, certifiés par l'autorité ou l'organisme compétents de l'État membre d'établissement.

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, une 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.

CHAPITRE VI

CONTRÔLES ET SANCTIONS

Article 18

Titres de transport

1. Les transporteurs exploitant un service régulier, à l'exclusion des services réguliers spécialisés, délivrent un titre de transport, individuel ou collectif, indiquant:

a) les points de départ et d'arrivée et, le cas échéant, le retour,

b) la durée de validité du titre de transport,

c) le tarif du transport.

2. Le titre de transport prévu au paragraphe 1 doit être présenté à la demande des agents chargés du contrôle.

Article 19

Contrôles sur route et dans les entreprises

1. L'autorisation ou le document de contrôle doit se trouver à bord du véhicule et être présenté à la demande des agents chargés du contrôle.

2. Les transporteurs exploitant des autocars et des autobus affectés aux transports internationaux de voyageurs autorisent tout contrôle visant à assurer que les opérations sont effectuées correctement, notamment en ce qui concerne les temps de conduite et de repos. Dans le cadre de l'application du présent règlement, les agents chargés du contrôle sont habilités à:

a) vérifier les registres et autres documents relatifs à l'exploitation de l'entreprise;

b) faire des copies ou prélever des extraits des registres et des documents dans les locaux;

c) accéder à tous les locaux, sites et véhicules de l'entreprise;

d) se faire produire toute information contenue dans les registres, les documents et les banques de données.

Article 20

Assistance mutuelle

Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour assurer l'application et le contrôle du présent règlement. Ils procèdent à des échanges d'informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément à l'article 18 du règlement (CE) n° …/2009.

Article 21

Retrait de la licence communautaire et de l'autorisation

1. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur retirent la licence communautaire lorsque le titulaire:

a) ne remplit plus les conditions prévues à l'article 3, paragraphe 1; ou

b) a fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance de la licence communautaire.

2. L'autorité délivrante retire l'autorisation lorsque le titulaire ne remplit plus les conditions qui en ont déterminé la délivrance en vertu du présent règlement, et notamment lorsque l'État membre où le transporteur est établi en fait la demande. Ladite autorité en avise immédiatement les autorités compétentes de l'État membre concerné.

Article 22

Sanctions infligées par l'État membre d'établissement en cas d'infraction

1. En cas d'infraction grave à la législation communautaire dans le domaine des transports par route commise ou constatée dans tout État membre, notamment en ce qui concerne les règles applicables aux véhicules, aux temps de conduite et de repos des conducteurs et à l'exécution sans autorisation des services parallèles ou temporaires visés à l'article 5, paragraphe 1, cinquième alinéa, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis l'infraction prennent des mesures appropriées pour y donner suite, ce qui peut conduire, entre autres, à l'imposition des sanctions administratives suivantes:

a) retrait temporaire ou définitif de tout ou partie des copies certifiées conformes de la licence communautaire;

b) retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire.

Ces sanctions peuvent être déterminées après que la décision définitive a été prise sur la question et tiennent compte de la gravité de l'infraction commise par le titulaire de la licence communautaire et du nombre total de copies certifiées conformes de ladite licence dont il dispose pour le trafic international.

2. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement indiquent aux autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées, dans les meilleurs délais et au plus tard deux mois après la décision définitive prise sur la question si des sanctions prévues au paragraphe 1 ont été infligées.

Si ces sanctions ne sont pas infligées, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement en indique les raisons.

3. Les autorités compétentes veillent à ce que les sanctions prises à l'encontre du transporteur concerné soient, dans leur ensemble, proportionnées à l'infraction ou aux infractions ayant donné lieu à ces sanctions, en tenant compte de la sanction éventuellement infligée pour la même infraction dans l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée.

4. Le présent article est sans préjudice de la possibilité offerte aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur d'intenter des poursuites devant une juridiction nationale. Si de telles poursuites sont intentées, l'autorité compétente concernée en informe les autorités compétentes des États membres sur le territoire desquels les infractions ont été commises.

5. Les États membres garantissent que les transporteurs ont un droit de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet en application du présent article.

Article 23

Sanctions infligées par l'État membre d'accueil en cas d'infraction

1. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une infraction grave au présent règlement ou à la législation communautaire dans le domaine des transports par route imputable à un transporteur non résident, l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée transmet aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur, dans les meilleurs délais et au plus tard deux mois après leur décision définitive, les informations suivantes:

a) une description de l'infraction ainsi que la date et l'heure auxquelles elle a été commise;

b) la catégorie, le type et la gravité de l'infraction; et

c) les sanctions infligées et les sanctions exécutées.

Les autorités compétentes de l'État membre d'accueil peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement de prendre des sanctions administratives conformément à l'article 22.

2. Sans préjudice de poursuites en matière pénale, les autorités compétentes de 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 nationales ou communautaires en matière de transport par route à l'occasion d'un transport de cabotage. Ces sanctions sont prises sur une base non discriminatoire et peuvent notamment consister en un avertissement ou, en cas d'infraction grave, en une interdiction temporaire des transports de cabotage sur le territoire de l'État membre d'accueil où l'infraction a été commise.

3. Les États membres garantissent que les transporteurs ont un droit de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet en application du présent article.

Article 24

Inscriptions aux registres électroniques nationaux

Les États membres font en sorte que les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports par route qui sont imputables à des transporteurs établis sur leur territoire et qui ont donné lieu à l'application d'une sanction par un État membre, ainsi que les retraits temporaires ou définitifs de la licence communautaire ou de la copie certifiée conforme de celle-ci soient consignés dans le registre électronique national des entreprises de transport par route. Les inscriptions au registre qui portent sur le retrait temporaire ou définitif d'une licence communautaire sont conservées dans la base de données pendant deux ans au minimum à compter de la date d'expiration du retrait en cas de retrait temporaire, ou à compter de la date du retrait en cas de retrait définitif.

CHAPITRE VII

MISE EN ŒUVRE

Article 25

Accords entre États membres

1. Les États membres peuvent conclure des accords bilatéraux et multilatéraux visant une libéralisation plus large des services relevant du présent règlement, notamment en ce qui concerne le régime des autorisations et la simplification ou la suppression des documents de contrôle.

2. Les États membres informent la Commission de tout accord conclu en vertu du paragraphe 1.

Article 26

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ([1]).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et paragraphe 5, point b), et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 27

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le … (*), et lui notifient sans délai toute modification ultérieure les concernant.

([1]) JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

(*) Deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Les États membres veillent à ce que toutes ces mesures soient prises sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur.

Article 28

Communication d'informations

1. Tous les deux ans, les États membres communiquent à la Commission le nombre d'autorisations de services réguliers délivrées au cours de l'année précédente et le nombre total des autorisations de services réguliers en cours de validité au terme de la période de référence. Ces informations sont fournies séparément pour chaque pays de destination du service régulier. Les États membres communiquent également à la Commission les données concernant les transports de cabotage, sous forme de services réguliers spécialisés et occasionnels, effectués pendant la période de référence par les transporteurs résidents.

2. Tous les deux ans, les autorités compétentes de l'État membre d'accueil transmettent à la Commission un relevé statistique du nombre d'autorisations délivrées pour des transports de cabotage exécutés sous la forme de services réguliers visés à l'article 15, point c).

3. La Commission établit la forme du tableau à utiliser pour transmettre le relevé statistique visé au paragraphe 2. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 26, paragraphe 2.

4. Au plus tard le 31 janvier de chaque année, les États membres informent la Commission du nombre de transporteurs titulaires d'une licence communautaire au 31 décembre de l'année précédente et du nombre de copies certifiées conformes correspondant aux véhicules en circulation à cette date.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS FINALES

Article 29

Abrogations

Les règlements (CEE) n° 684/92 et (CE) n° 12/98 sont abrogés.

Les références faites aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

Article 30

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du … (*).

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

Fait à …

Par le Parlement européen
Le président
…

Par le Conseil
Le président
…

(*) Deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE I

DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE

La licence communautaire doit avoir au moins deux des dispositifs de sécurité suivants:

— un hologramme;

— des fibres spéciales dans le papier qui deviennent visibles sous exposition aux UV;

— au moins une ligne en micro-impression (impression visible uniquement avec une loupe et non reproduite par des photocopieuses);

— des caractères, symboles ou motifs tactiles;

— une double numérotation: numéro de série et numéro de délivrance;

— un motif de fond de sécurité constitué d'un guillochis et d'une impression irisée.

ANNEXE II

MODÈLE DE LICENCE COMMUNAUTAIRE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

(a)

(Papier cellulosique de couleur bleu clair Pantone au format DIN A4, 100 g/m² ou plus)

(Première page de la licence)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

Signe distinctif de l'État membre (1) qui délivre la licence	Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent

LICENCE N° ...

(ou)

COPIE CERTIFIÉE CONFORME N°

pour le transport international de voyageurs par route pour compte d'autrui effectué par autocars et autobus

Le titulaire de la présente licence (2) .....

.....

.....

est admis à effectuer sur le territoire de la Communauté, des transports internationaux de voyageurs par route pour compte d'autrui dans les conditions fixées par le règlement (CE) n° .../2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus (refonte), et selon les dispositions générales de la présente licence.

Observations particulières:	
.....	
La présente licence est valable du.....	au .....
Délivrée à .....;	le .....
..... (3)	

(1) Les signes distinctifs des États membres sont: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (MT) Malte, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal, (RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

(2) Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

(3) Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme compétent qui délivre la licence.

Dispositions générales

1. La présente licence est délivrée en vertu du règlement (CE) nº .../2009.

2. La présente licence est délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur pour compte d'autrui:

   a) qui est habilité dans l'État membre d'établissement à effectuer des transports par autocars ou autobus, sous forme de services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés, ou de services occasionnels,

   b) qui satisfait aux conditions fixées, conformément à la réglementation communautaire concernant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux,

   c) qui satisfait aux réglementations en matière de normes applicables aux conducteurs et aux véhicules..

3. La présente licence permet d'effectuer, sur toutes les relations du trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté, des transports internationaux de voyageurs par route en autocars et autobus pour compte d'autrui:

   a) dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;

   b) dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans le même État membre, lorsque la prise en charge ou la dépose des passagers a lieu dans un autre État membre ou dans un pays tiers;

   c) au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;

   d) entre pays tiers en traversant en transit le territoire d'un ou de plusieurs États membres,

   ainsi que les déplacements à vide en relation avec ces transports dans les conditions établies par le règlement (CE) nº .../2009.

   Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, le règlement (CE) nº .../2009 s'applique au trajet sur le territoire des États membres traversés en transit. Il ne s'applique pas au trajet effectué sur le territoire de l'État membre de prise en charge ou de dépose, tant que l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers en question n'a pas été conclue.

4. La présente licence est personnelle et ne peut être transférée à un tiers.

5. La présente licence peut être retirée par l'autorité compétente de l'État membre qui l'a délivrée notamment lorsque le transporteur:

   a) ne répond plus aux conditions prévues à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CE) nº .../2009,

   b) a fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de la licence,

   c) a commis une infraction grave ou des infractions à la législation communautaire dans le domaine des transports par route dans un État membre, notamment en ce qui concerne les normes applicables aux véhicules, les temps de conduite et de repos des conducteurs et l'exécution sans autorisation des services parallèles ou temporaires visés à l'article 5, paragraphe 1, cinquième alinéa, du règlement (CE) nº .../2009. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis l'infraction peuvent procéder notamment au retrait de la licence communautaire ou à des retraits temporaires ou définitifs des copies certifiées conformes de la licence communautaire.

   Ces sanctions sont déterminées en fonction de la gravité de l'infraction commise par le titulaire de la licence communautaire et en fonction du nombre total des copies certifiées conformes dont il dispose au regard de ses transports internationaux.

6. L'original de la licence doit être conservé par le transporteur. Une copie certifiée conforme de la licence doit se trouver à bord du véhicule exécutant un transport international.

7. La présente licence doit être présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

8. Le titulaire est tenu de respecter sur le territoire de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

9. On entend par «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, et qui 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.

Les services réguliers sont soumis à autorisation.

On entend par «services réguliers spécialisés» les services réguliers, quel qu'en soit l'organisateur, 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 des écoliers et étudiants vers et au départ de l'établissement d'enseignement.

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.

Les services réguliers spécialisés ne sont pas soumis à autorisation à condition d'être couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur.

L'organisation de services parallèles ou temporaires, captant la même clientèle que les services réguliers existants est soumise à autorisation.

On entend par «services occasionnels» les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés, et qui ont pour principale caractéristique de transporter des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même. L'organisation de services parallèles ou temporaires comparables aux services réguliers existants et captant la même clientèle que ces derniers est soumise à autorisation selon la procédure établie au chapitre III du règlement (CE) nº .../2009. Ces services ne perdent pas le caractère de services occasionnels par le seul fait qu'ils sont effectués avec une certaine fréquence.

Les services occasionnels ne sont pas soumis à autorisation.

ANNEXE III

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CEE) nº 684/92	Règlement (CE) nº 12/98	Présent règlement
Article 1er		Article 1er
Article 2, point 1.1	Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 2, article 5, paragraphe 1
Article 2, point 1.2	Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 3, article 5, paragraphe 2
Article 2, point 1.3		Article 5, paragraphe 1, cinquième alinéa
Article 2, point 3.1	Article 2, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 4, article 5, paragraphe 3
Article 2, point 3.3		Article 5, paragraphe 3
Article 2, point 3.4		Article 5, paragraphe 3
Article 2, point 4		Article 2, paragraphe 5, article 5, paragraphe 5
—		Article 2, paragraphes 5 à 8
Article 3		Article 3
Article 3 bis		Article 4
Article 4		Article 5
Article 5		Article 6
Article 6		Article 7
Article 7		Article 8
Article 8		Article 9
Article 9		Article 10
Article 10		Article 11
Article 11		Article 12
Article 12		Article 13
Article 13		Article 5, paragraphe 5
	Article 1er	Article 14
	Article 2, paragraphe 4	
	Article 3	Article 15
	Article 4	Article 16
	Article 5	Article 4, paragraphe 3
	Article 6	Article 17
	Article 7	Article 28, paragraphe 3,
	Article 8	Article 26
	Article 9	—

Règlement (CEE) nº 684/92	Règlement (CE) nº 12/98	Présent règlement
Article 14		Article 18
Article 15		Article 19
	Article 11, paragraphe 1	Article 20,
Article 16, paragraphe 1		Article 21, paragraphe 1
Article 16, paragraphe 2		Article 21, paragraphe 2
Article 16, paragraphe 3		Article 22, paragraphe 1
Article 16, paragraphe 4		Article 23, paragraphe 1
Article 16, paragraphe 5		Article 22, paragraphe 2
	Article 11, paragraphe 2	Article 23, paragraphe 2
	Article 11, paragraphe 3	Article 23, paragraphe 2
	Article 11, paragraphe 4	—
	Article 12	Article 22, paragraphe 5, article 23
	Article 13	—
Article 16 bis	Article 10	Article 26
Article 17		—
Article 18		Article 25
Article 19	Article 14	Article 27
Article 20		
Article 21		Article 29
Article 22	Article 15	Article 30
Annexe		Annexe II

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

La Commission a présenté le 25 mai 2007 une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus; il s'agit de l'une des trois propositions qui constituent le paquet «Transports routiers» ([1]).

Le 5 juin 2008, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture.

Le 9 janvier 2009, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

Lors de ses travaux, il a tenu compte de l'avis du Comité économique et social européen. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis sur ces trois propositions.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

À la suite des «conclusions du Conseil sur la contribution du secteur des transports à la stratégie de Lisbonne» adoptées par le Conseil européen au printemps 2007, la Commission a décidé de présenter des propositions destinées à revoir le cadre législatif existant pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de voyageurs par route et pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ainsi que l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, afin, notamment, de s'assurer que les charges administratives sont adéquates et proportionnées. Ensemble, ces nouvelles propositions visent à moderniser, à remplacer et à fusionner les dispositions concernant les transporteurs de marchandises et de voyageurs par route et l'accès aux marchés du transport par route.

La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus est appelée à remplacer deux règlements actuellement en vigueur ([2]). L'objectif principal consiste à simplifier la procédure d'autorisation pour les services réguliers internationaux de transport de voyageurs afin d'harmoniser davantage les mesures applicables et de favoriser une concurrence plus équitable sur le marché intérieur.

La position commune arrêtée par le Conseil établit un cadre cohérent pour le transport international de voyageurs par autocar et autobus dans toute la Communauté. Elle prévoit une procédure d'autorisation des services réguliers internationaux plus simple et plus rapide. Elle simplifie et normalise également le format de la licence communautaire et des copies certifiées conformes afin de réduire la charge administrative et les retards, notamment lors des contrôles routiers. En outre, la position commune intensifie l'échange d'informations entre États membres par l'intermédiaire de points de contact nationaux mis en place conformément au règlement sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

2. Principales questions stratégiques

i) *Clarification du champ d'application, des définitions et des principes*

Dans une large mesure, le Conseil a suivi la proposition de la Commission, et sa position commune prévoit que ce règlement s'applique à toutes les opérations de transport international effectuées sur le territoire de la Communauté, y compris le transport en provenance et à destination de pays tiers, ainsi qu'aux services de transport national de voyageurs par route exploités à titre temporaire par un transporteur non résident («cabotage»). En ce qui concerne le transport international, le Conseil a établi une définition détaillée: en ce qui concerne le transport à destination ou en provenance d'un pays tiers, il est précisé que, tant qu'il n'y a pas d'accord entre la Communauté et le pays tiers en question, le règlement ne s'applique pas à la partie du trajet effectuée dans l'État membre de prise en charge ou de dépose de voyageurs. Il s'applique toutefois à l'intérieur d'un État membre traversé en transit. Afin de permettre aux organismes de contrôle de procéder à leurs vérifications plus aisément et efficacement, en particulier en dehors de l'État membre d'établissement du transporteur, les transporteurs ont l'obligation de conserver à bord de chacun de leurs véhicules une copie certifiée conforme de la licence communautaire lorsqu'ils effectuent une opération de transport international.

([1]) Les deux autres propositions législatives sont les suivantes:
— une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte);
— une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

([2]) Règlements (CE) n° 684/92 et (CE) n° 12/98.

Le Parlement européen a décidé de suivre l'approche de la Commission et n'a pas adopté d'amendements sur cette question.

ii) *Licence communautaire et copies certifiées conformes*

La proposition de la Commission prévoit que la licence communautaire sera délivrée pour une durée de cinq ans renouvelable. En outre, elle fait obligation aux États membres d'inscrire les numéros de série de la licence et des copies certifiées conformes dans le registre national électronique des entreprises de transport routier prévu dans la proposition de règlement sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Dans sa position commune, le Conseil adopte une approche plus souple et prévoit de donner à la licence communautaire une durée de validité plus longue, parce que le registre susmentionné permettra de vérifier immédiatement le statut actuel d'un transporteur. Par conséquent, la position commune étend la validité de la licence communautaire et la porte à une durée maximale de dix ans renouvelable, introduit la procédure de réglementation avec contrôle (comitologie) aux fins des adaptations techniques qu'il faudra apporter à la validité de la licence communautaire et modifie en conséquence les dispositions concernant la vérification des conditions de délivrance et de renouvellement de la licence.

Afin d'empêcher la falsification des documents susmentionnés, le Conseil a décidé de modifier l'annexe I en y ajoutant une série de dispositifs de sécurité, dont au moins deux doivent être utilisés pour les documents. Le Parlement européen a décidé de suivre l'approche de la Commission et n'a pas adopté d'amendements sur cette question.

iii) *Procédure d'autorisation des services réguliers internationaux*

Dans une large mesure, le Conseil a suivi la proposition de la Commission, et sa position commune prévoit une procédure allégée et simplifiée par rapport à celle définie dans le règlement (CEE) n° 684/92. L'autorisation sera dorénavant accordée, sauf dans les deux cas suivants: le service qui fait l'objet de la demande affecterait sérieusement, sur les tronçons directs concernés, la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit communautaire en vigueur, ou la finalité principale du service n'est pas de transporter des passagers entre des arrêts situés dans différents États membres. Dans ce contexte, les États membres doivent établir des critères non discriminatoires permettant de déterminer la viabilité d'un contrat de service public dans le cadre de la procédure d'autorisation des services réguliers internationaux. Le Conseil a suivi l'approche de la Commission, qui prévoit que les autorités des États membres dont le territoire est simplement traversé en transit mais sur lequel aucun voyageur n'est pris en charge ni déposé, seront simplement informées une fois que les États membres concernés auront décidé d'autoriser le service en question. Toutefois, le Conseil a par ailleurs fixé à deux mois la durée du délai laissé à la Commission pour arrêter une décision sur l'autorisation lorsque l'autorité délivrante n'est pas en mesure de prendre une telle décision.

Le Parlement européen a au contraire supprimé la possibilité pour l'État membre de suspendre ou de retirer l'autorisation dans le cas où elle affecte sérieusement la viabilité d'un contrat de service public.

iv) *Cabotage*

En ce qui concerne le cabotage, le Conseil a globalement suivi la proposition de la Commission. Par conséquent, les dispositions relatives au cabotage demeurent dans une large mesure inchangées quant au fond. En particulier, le Conseil a approuvé la suppression de la disposition figurant à l'article 9 du règlement (CE) n° 12/98 sur les mesures de sauvegarde en cas de perturbations graves d'un marché national des transports. Cette disposition n'ayant jamais été utilisée depuis la libéralisation des marchés nationaux du cabotage, elle peut être considérée comme superflue. En ce qui concerne les opérations de cabotage au cours d'un service régulier international, le Conseil a précisé que sont visées la prise en charge et la dépose de voyageurs dans un même État membre, dans le respect des dispositions du règlement, pour autant que lesdites prise en charge et dépose ne constituent pas l'objet principal de ce service.

Suivant en ce sens le Parlement européen, le Conseil a en outre supprimé de sa position commune, parmi les règles applicables aux transports de cabotage, toute référence aux dispositions relatives au temps de travail en raison de l'absence de règles communautaires harmonisées en la matière.

v) *Coopération entre États membres*

Suivant en cela la proposition de la Commission, et afin de faciliter et de renforcer l'échange d'informations entre les autorités nationales, le Conseil a décidé d'inclure dans sa position commune une disposition faisant obligation aux États membres d'échanger des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux. Le Conseil a aussi suivi la proposition de la Commission concernant l'obligation faite aux États membres de consigner dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports qui ont donné lieu à l'application d'une sanction. En outre, le Conseil a décidé que devra être consigné dans les registres nationaux tout retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire ou des copies certifiées conformes. Ces mentions seront conservées dans la base de données pendant deux ans.

Les dispositions relatives à l'établissement des points de contact nationaux et des registres nationaux figurent également dans le projet de règlement concernant l'accès à la profession de transporteur par route.

Le Parlement européen a décidé de suivre la proposition de la Commission et n'a pas adopté d'amendements sur cette question.

vi) *Imposition de sanctions en cas d'infraction*

Afin d'harmoniser les régimes actuels de suivi et de contrôle par les États membres, la Commission propose de renforcer les pouvoirs et les moyens d'action des autorités nationales habilitées à délivrer et à retirer la licence communautaire. La proposition prévoit par conséquent l'obligation pour l'autorité compétente de l'État membre d'établissement du transporteur d'émettre un avertissement lorsque le transporteur a commis une infraction grave ou des infractions mineures et répétées à la législation relative au transport par route. Cette obligation s'applique également au cas où le transporteur a commis l'infraction dans un autre État membre. Une autre disposition clarifie les sanctions que les États membres peuvent infliger aux transporteurs établis sur leur territoire, à savoir le retrait (temporaire ou partiel) des copies certifiées conformes de la licence communautaire ou de la licence communautaire elle-même, ou encore des attestations de conducteur.

Dans la position commune qu'il a arrêtée, le Conseil a suivi dans une large mesure l'approche de la Commission à l'égard des infractions graves. Toutefois, le Conseil s'est prononcé contre l'émission d'avertissements et est convenu de laisser les États membres déterminer les mesures à prendre. En outre, le Conseil est convenu de laisser l'approche à adopter pour les infractions mineures à l'appréciation des États membres. La position commune instaure également l'obligation pour l'autorité compétente de l'État membre d'établissement du transporteur de faire savoir à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel une infraction a été constatée si des sanctions ont été infligées et, le cas échéant, lesquelles. Ces informations doivent être communiquées dans les deux mois qui suivent la date à laquelle une décision définitive a été prise sur la question.

La proposition de la Commission instaure une nouvelle procédure à suivre par l'État membre qui constate une infraction grave commise par un transporteur non résident. Cette procédure prévoit que l'État membre communique les informations dans un délai d'un mois à l'État membre d'établissement, lequel peut imposer des sanctions administratives. L'État membre d'établissement du transporteur concerné dispose de trois mois pour informer l'autre État membre des suites données.

La position commune du Conseil reprend cette disposition, mais prévoit un délai de deux mois pour communiquer les informations. La position commune du Conseil ne prévoit pas d'obligation pour l'État membre d'établissement du transporteur de notifier les suites données.

Le Parlement européen s'est aussi déclaré opposé à l'inclusion de dispositions concernant les infractions mineures et répétées. Par contre, il a voté en faveur d'une disposition qui fait figurer les peines d'amende parmi les sanctions possibles.

3. **Autres amendements adoptés par le Parlement européen**

La position commune ne reprend pas certains autres amendements, qui avaient les objectifs suivants:

— fixer au 1er janvier 2009 la date d'application du règlement;

— mentionner la directive concernant le détachement de travailleurs parmi les règles applicables au cabotage;

— prévoir la possibilité de dispenser de la procédure d'autorisation les services réguliers transfrontaliers qui ne vont pas au-delà de 50 km de la frontière;

— élargir la portée de l'autorisation des excursions locales; ainsi que

— réintroduire la règle des douze jours dans la législation relative aux temps de conduite et de repos.

III. **CONCLUSION**

Pour arrêter sa position commune, le Conseil a tenu pleinement compte de la proposition de la Commission et de l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. Pour ce qui est des amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer que dans un grand nombre de cas, les amendements ont été inclus quant au fond, partiellement ou intégralement, dans sa position commune.

POSITION COMMUNE (CE) Nº 7/2009

arrêtée par le Conseil le 9 janvier 2009

en vue de l'adoption du règlement (CE) nº …/2009 du Parlement européen et du Conseil du … établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/C 62 E/03)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [2],

considérant ce qui suit:

(1) Plusieurs modifications de fond doivent être apportées au règlement (CEE) nº 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 État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres [3], au règlement (CEE) nº 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre [4] et à la directive 2006/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route [5]. Dans un souci de clarté et de simplification, il convient de procéder à la refonte et à la consolidation de ces actes dans un règlement unique.

(2) L'instauration d'une politique commune des transports entraîne, entre autres, l'établissement de règles communes applicables à l'accès au marché des transports internationaux de marchandises par route sur le territoire de la Communauté, ainsi que l'établissement des conditions auxquelles les transporteurs non-résidents peuvent effectuer des transports dans un État membre. Ces règles doivent être établies de façon à contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur des transports.

(3) Pour offrir un cadre cohérent au transport international de marchandises par route dans l'ensemble de la Communauté, il convient que le présent règlement s'applique à tous les transports internationaux effectués sur le territoire communautaire. Les transports au départ d'États membres et à destination de pays tiers sont toujours, dans une large mesure, couverts par des accords bilatéraux conclus entre les États membres et ces pays tiers. Le présent règlement ne devrait donc pas s'appliquer à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement tant que les accords nécessaires entre la Communauté et les pays tiers en question n'ont pas été conclus. Il devrait toutefois s'appliquer sur le territoire des États membres traversés en transit.

(4) L'instauration d'une politique commune des transports entraîne l'élimination de toutes restrictions à l'égard du prestataire de services de transport en raison de sa nationalité ou du fait qu'il est établi dans un État membre autre que celui où les services doivent être fournis.

(5) Pour atteindre cet objectif de manière souple et sans heurts, il convient de prévoir un régime transitoire de cabotage, tant que l'harmonisation du marché des transports routiers n'aura pas été réalisée.

(6) En vertu de la directive 2006/94/CE, un certain nombre de types de transport sont dispensés de tout régime de licence communautaire ainsi que de toute autre autorisation de transport. Dans le cadre de l'organisation du marché prévue par le présent règlement, il convient de maintenir pour certains d'entre eux, en raison de leur caractère particulier, un régime de dispense de la licence communautaire et de toute autre autorisation de transport.

(7) En vertu de la directive 2006/94/CE, le transport de marchandises assuré par des véhicules présentant un poids maximal en charge compris entre 3,5 tonnes et 6 tonnes était exempté de tout régime de licence communautaire. Les règles communautaires dans le domaine du transport de marchandises et de passagers par route s'appliquent toutefois, d'une manière générale, aux véhicules d'un poids maximal en charge supérieur à 3,5 tonnes. Par conséquent, il convient d'harmoniser les dispositions du présent règlement avec le champ d'application général des règles communautaires en matière de transports routiers et de ne prévoir d'exemption que pour les véhicules présentant un poids maximal en charge inférieur ou égale à 3,5 tonnes.

---

[1] JO C 204 du 9.8.2008, p. 31.
[2] Avis du Parlement européen du 21 mai 2008 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 9 janvier 2009 et position du Parlement européen du … (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du …
[3] JO L 95 du 9.4.1992, p. 1.
[4] JO L 279 du 12.11.1993, p. 1.
[5] JO L 374 du 27.12.2006, p. 5.

(8) Il y a lieu de soumettre le transport international de marchandises par route à la détention d'une licence communautaire. Il convient d'imposer aux transporteurs l'obligation de conserver à bord de chacun de leurs véhicules une copie certifiée conforme de la licence communautaire afin de permettre aux autorités de contrôle de procéder à leurs vérifications plus aisément et efficacement, en particulier en dehors de l'État membre d'établissement du transporteur. Il est nécessaire, à cette fin, d'établir des prescriptions plus précises en ce qui concerne les modalités de présentation et les autres caractéristiques de la licence communautaire et des copies certifiées conformes.

(9) Il convient de déterminer les conditions de délivrance et de retrait des licences communautaires ainsi que les types de transport sur lesquels elles portent, leur durée de validité et leurs modalités d'utilisation.

(10) Il convient également d'établir une attestation de conducteur afin que les États membres puissent réellement vérifier si les conducteurs de pays tiers sont employés légalement ou s'ils sont mis légalement à la disposition du transporteur responsable d'une opération de transport donnée.

(11) Les transporteurs routiers titulaires de la licence communautaire prévue dans le présent règlement et les transporteurs habilités à effectuer certaines catégories de transports internationaux devraient être autorisés à effectuer, à titre temporaire, des transports nationaux de marchandises dans un État membre, sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement. Lorsque de tels transports de cabotage sont effectués, ils devraient être soumis à la législation communautaire, notamment le règlement (CE) nº 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 ([1]), et à la législation nationale en vigueur concernant des domaines spécifiques dans l'État membre d'accueil.

(12) En cas de perturbation grave, il importe d'adopter des dispositions permettant d'intervenir sur le marché des transports concernés. A cette fin, la mise en place d'une procédure décisionnelle adaptée et la collecte des données statistiques nécessaires s'imposent.

(13) Sans préjudice des dispositions du traité relatives au droit d'établissement, les transports de cabotage consistent en la prestation de services par un transporteur dans un État membre dans lequel il n'est pas établi et ils ne devraient pas être interdits aussi longtemps qu'ils ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue au sein de cet État membre. Afin de contribuer au respect de cette condition, la fréquence des transports de cabotage ainsi que la durée pendant laquelle ils peuvent être effectués devraient être limitées. Dans le passé, ces services de transport nationaux étaient autorisés à titre temporaire. Dans la pratique, il a été difficile de déterminer quels étaient les services autorisés. Il est donc nécessaire de mettre en place des règles claires et faciles à faire respecter.

([1]) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

(14) 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 ([2]) s'appliquent aux sociétés de transport effectuant un transport de cabotage.

(15) Afin que les transports de cabotage puissent faire l'objet de contrôles efficaces, les autorités de contrôle de l'État membre d'accueil devraient au moins avoir accès aux données contenues dans le bordereau d'expédition et l'appareil de contrôle conformément au règlement (CEE) nº 3821/85du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ([3]).

(16) Il convient que les États membres s'accordent mutuellement assistance en vue de la bonne application du présent règlement.

(17) Il y a lieu de réduire, dans la mesure du possible, les formalités administratives sans renoncer aux contrôles et aux sanctions qui garantissent l'application correcte et la mise en œuvre effective du présent règlement. À cette fin, il convient de préciser et de renforcer les règles en vigueur concernant le retrait de la licence communautaire. Il y a lieu d'adapter les règles actuelles de manière à assurer l'application de sanctions efficaces contre les infractions graves commises dans un État membre d'accueil. Les sanctions devraient être non discriminatoires et proportionnelles à la gravité des infractions. Il devrait être possible de former un recours contre toute sanction infligée.

(18) Il y a lieu que les États membres consignent dans leur registre électronique national des entreprises de transport par route toutes les infractions graves commises par les transporteurs et qui ont donné lieu à une sanction.

(19) Afin de faciliter et de renforcer l'échange d'informations entre les autorités nationales, il convient que les États membres s'échangent les informations nécessaires par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément au règlement (CE) nº …/2009 du Parlement européen et du Conseil du … établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route ([4]).

(20) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([5]).

(21) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adapter les annexes I, II et III du présent règlement au progrès technique. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

([2]) JO L 18 du 21.1.1997, p. 1.
([3]) JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.
([4]) JO L …
([5]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(22) Il incombe aux États membres de prendre les mesures nécessaires à l'exécution du présent règlement, notamment en ce qui concerne les sanctions, qui doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

(23) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir offrir un cadre cohérent au transport international de marchandises par route dans l'ensemble de la Communauté ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de ses dimensions ou de ses effets, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté.

2. Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, le présent règlement est applicable à la partie du trajet effectuée sur le territoire de tout État membre traversé en transit. Il ne s'applique pas à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement tant que l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers concerné n'a pas été conclu.

3. Dans l'attente de la conclusion des accords visés au paragraphe 2, le présent règlement n'a pas d'incidence sur:

a) les dispositions relatives aux transports au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa qui figurent dans des accords bilatéraux conclus par les États membres avec ces pays tiers;

b) les dispositions relatives aux transports au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa qui figurent dans des accords bilatéraux conclus entre États membres et qui permettent, dans le cadre soit d'autorisations bilatérales, soit d'accords de libéralisation, à des transporteurs qui ne sont pas établis dans un État membre, d'effectuer des chargements et des déchargements dans cet État membre.

4. Le présent règlement s'applique aux transports nationaux de marchandises par route assurés à titre temporaire par un transporteur non-résident conformément aux dispositions du chapitre III.

5. Le présent règlement ne s'applique pas aux transports ci-après et aux déplacements à vide effectués en relation avec ces transports:

a) transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel;

b) transports de véhicules endommagés ou en panne;

c) transports de marchandises par véhicule automobile dont le poids en charge autorisé, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;

d) transports de marchandises par véhicule automobile dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies:

   i) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou ont été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle,

   ii) le transport sert à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise,

   iii) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport sont conduits par le personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci conformément à une obligation contractuelle,

   iv) les véhicules transportant les marchandises appartiennent à l'entreprise ou ont été achetés par elle à crédit ou ont été loués à condition que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route [1], et

   v) ce transport ne constitue qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise;

e) transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.

Le premier alinéa, point d) iv), ne s'applique pas à l'utilisation d'un véhicule de rechange pendant une panne de courte durée du véhicule normalement utilisé.

6. Les dispositions du paragraphe 5 ne modifient pas les conditions auxquelles un État membre autorise ses ressortissants à exercer les activités qui y sont visées.

Article 2

Définitions

Aux fins de l'application du présent règlement, on entend par:

1) «véhicule»: un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, utilisés exclusivement pour le transport de marchandises;

[1] JO L 33 du 4.2.2006, p. 82.

2) «transports internationaux»:

a) les déplacements en charge d'un véhicule, dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;

b) les déplacements en charge d'un véhicule au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;

c) les déplacements en charge d'un véhicule entre pays tiers, traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres; ou

d) les déplacements à vide en relation avec les transports visés aux points a), b) et c);

3) «État membre d'accueil»: un État membre dans lequel un transporteur exerce ses activités, autre que l'État membre dans lequel il est établi;

4) «transporteur non-résident»: une entreprise de transport de marchandises par route qui exerce ses activités dans un État membre d'accueil;

5) «conducteur»: toute personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin;

6) «transports de cabotage»: des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil;

7) «infraction grave à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers»: une infraction pouvant conduire à la perte d'honorabilité conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) nº …/2009, et/ou au retrait temporaire ou permanent d'une licence communautaire.

CHAPITRE II

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Article 3

Principe général

Les transports internationaux sont exécutés sous le couvert d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur.

Article 4

Licence communautaire

1. La licence communautaire est délivrée par un État membre, conformément au présent règlement, à tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est:

a) établi dans ledit État membre conformément à la législation communautaire et à la législation nationale de cet État membre; et

b) habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation communautaire et à la législation nationale de cet État membre en matière d'accès à la profession de transporteur par route, à effectuer des transports internationaux de marchandises par route.

2. La licence communautaire est délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement pour une durée maximale de dix ans renouvelable.

Les licences communautaires et les copies certifiées conformes délivrées avant la date d'application du présent règlement restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

La Commission adapte la durée de validité de la licence communautaire au progrès technique, notamment les registres électroniques nationaux des entreprises de transport par route prévus à l'article 16 du règlement (CE) nº …/2009. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 2.

3. L'État membre d'établissement délivre au titulaire l'original de la licence communautaire, qui est conservé par le transporteur, et le nombre de copies certifiées conformes correspondant au nombre des véhicules dont le titulaire de la licence communautaire dispose soit en pleine propriété, soit, par exemple, en vertu d'un contrat de location vente, d'un contrat de location ou d'un contrat de crédit-bail (leasing).

4. La licence communautaire et les copies certifiées conformes correspondent au modèle figurant à l'annexe II, qui en fixe également les conditions d'utilisation. La licence communautaire comporte au moins deux des éléments de sécurité énumérés à l'annexe I.

La Commission adapte les annexes I et II au progrès technique. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 2.

5. La licence communautaire et les copies certifiées conformes de celle-ci portent le cachet de l'autorité qui les a délivrées, ainsi qu'une signature et un numéro de série. Les numéros de série de la licence communautaire et des copies certifiées conformes sont consignés dans le registre électronique national des entreprises de transport par route, dans la section réservée aux données du transporteur.

6. La licence communautaire est établie au nom du transporteur et ne peut être transférée par celui-ci à des tiers. Une copie certifiée conforme de la licence communautaire est conservée à bord de chaque véhicule du transporteur et est présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

Dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, la copie certifiée conforme accompagne le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble des véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque ne sont pas immatriculées ou admises à la circulation au nom du titulaire de la licence ou qu'elles sont immatriculées ou admises à la circulation dans un autre État membre.

Article 5

Attestation de conducteur

1. L'attestation de conducteur est délivrée par un État membre, conformément au présent règlement, à tout transporteur qui:

a) est titulaire d'une licence communautaire; et

b) dans cet État membre, emploie légalement un conducteur qui n'est ni un ressortissant d'un État membre ni un résident de longue durée au sens de la directive 2003/109/CE du Conseil du 25 novembre 2003 relative au statut des ressortissants de pays tiers résidents de longue durée ([1]), ou utilise légalement les services d'un conducteur qui n'est ni un ressortissant d'un État membre ni un résident de longue durée au sens de cette directive, et qui est mis à la disposition de ce transporteur dans le respect des conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs fixées dans cet État membre:

   i) par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives et, le cas échéant,

   ii) par des conventions collectives, selon les règles applicables dans cet État membre.

2. L'attestation de conducteur est délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur à la demande du titulaire de la licence communautaire, pour chaque conducteur qui n'est ni un ressortissant d'un État membre ni un résident de longue durée au sens de la directive 2003/109/CE que ce transporteur emploie légalement, ou pour chaque conducteur qui n'est ni un ressortissant d'un État membre ni un résident de longue durée au sens de ladite directive et qui est mis à la disposition du transporteur. Chaque attestation de conducteur certifie que le conducteur dont le nom figure sur l'attestation est employé dans les conditions définies au paragraphe 1.

3. L'attestation de conducteur correspond au modèle figurant à l'annexe III. Elle comporte au moins deux des éléments de sécurité énumérés à l'annexe I.

4. La Commission adapte l'annexe III au progrès technique. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 2.

5. L'attestation de conducteur porte le cachet de l'autorité qui l'a délivrée, ainsi qu'une signature et un numéro de série. Le numéro de série de l'attestation de conducteur est consigné dans le registre électronique national des entreprises de transport par route, dans la section réservée aux données du transporteur qui met cette attestation à la disposition du conducteur désigné dans l'attestation.

6. L'attestation de conducteur est la propriété du transporteur, qui la met à la disposition du conducteur désigné dans l'attestation lorsque celui-ci conduit un véhicule effectuant des transports sous le couvert d'une licence communautaire délivrée à ce transporteur. Une copie certifiée conforme de l'attestation de conducteur, délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur, est conservée dans les locaux du transporteur. L'attestation de conducteur doit être présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

7. L'attestation de conducteur est délivrée pour une durée à déterminer par l'État membre qui la délivre, cette durée ne pouvant toutefois excéder cinq ans. Les attestations de conducteur délivrées avant la date d'application du présent règlement restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

L'attestation de conducteur n'est valable que tant que les conditions de sa délivrance sont remplies. Les États membres prennent les mesures qui s'imposent pour que, si ces conditions ne sont plus remplies, le transporteur restitue immédiatement l'attestation aux autorités qui l'ont émise.

Article 6

Vérification du respect des conditions

1. Lors de l'introduction d'une demande de délivrance d'une licence communautaire, ou d'une demande de renouvellement de cette licence conformément à l'article 4, paragraphe 2, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement vérifient si le transporteur remplit ou continue de remplir les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1.

2. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement vérifient régulièrement, en procédant chaque année à des contrôles portant sur au moins 20 % des attestations de conducteur valides délivrées dans cet État membre, si les conditions de délivrance de l'attestation de conducteur visées à l'article 5, paragraphe 1, sont encore réunies.

Article 7

Refus de délivrance et retrait de la licence communautaire et de l'attestation de conducteur

1. Dans le cas où les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1, ou à l'article 5, paragraphe 1, ne sont pas remplies, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement refusent, par une décision motivée, la délivrance ou le renouvellement de la licence communautaire ou la délivrance de l'attestation de conducteur.

2. Les autorités compétentes retirent la licence communautaire ou l'attestation de conducteur lorsque le titulaire:

a) ne répond plus aux conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1, ou à l'article 5, paragraphe 1; ou

b) a fourni des informations inexactes au sujet d'une demande de licence communautaire ou d'attestation de conducteur.

([1]) JO L 16 du 23.1.2004, p. 44.

CHAPITRE III

CABOTAGE

Article 8

Principe général

1. Tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, est admis, aux conditions fixées par le présent chapitre, à effectuer des transports de cabotage.

2. Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule, ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil a lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international à destination de celui-ci.

Dans le délai visé au premier alinéa, les transporteurs peuvent effectuer une partie ou l'ensemble des transports de cabotage autorisés en vertu dudit alinéa dans tout État membre, à condition qu'ils soient limités à un transport de cabotage par État membre dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre.

3. Les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non-résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut produire des preuves attestant clairement le transport international au cours duquel il est arrivé dans l'État membre d'accueil ainsi que chaque transport de cabotage qu'il y a effectué par la suite.

Les preuves visées au premier alinéa comprennent les éléments suivants pour chaque transport:

a) le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur;

b) le nom, l'adresse et la signature du transporteur;

c) le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées;

d) le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison;

e) 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;

f) le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière;

g) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

4. Tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation de cet État membre, à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1er, paragraphe 5, points a), b) et c), est autorisé, aux conditions fixées au présent chapitre, à effectuer, selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.

5. L'admission aux transports de cabotage, dans le cadre des transports visés à l'article 1er, paragraphe 5, points d) et e), n'est soumise à aucune restriction.

Article 9

Règles applicables aux transports de cabotage

1. L'exécution des transports de cabotage est soumise, sauf si la législation communautaire en dispose autrement, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil, en ce qui concerne:

a) les conditions régissant le contrat de transport;

b) les poids et dimensions des véhicules routiers;

c) les prescriptions relatives au transport de certaines catégories de marchandises, en particulier les marchandises dangereuses, les denrées périssables et les animaux vivants;

d) les temps de conduite et périodes de repos;

e) la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport.

Les valeurs des poids et dimensions visés au premier alinéa, point b), peuvent, le cas échéant, dépasser les valeurs applicables dans l'État membre d'établissement du transporteur, mais elles ne peuvent en aucun cas dépasser les limites fixées par l'État membre d'accueil pour le trafic national ou les caractéristiques techniques figurant dans les preuves visées à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 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 ([1]).

2. Les dispositions législatives, réglementaires et administratives visées au paragraphe 1 sont appliquées aux transporteurs non-résidents dans les mêmes conditions que celles qui sont imposées aux transporteurs établis dans l'État membre d'accueil, afin d'empêcher toute discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu d'établissement.

Article 10

Procédure de sauvegarde

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.

([1]) JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

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'existence, 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 la stabilité financière et la survie d'un nombre important de transporteurs,

— «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, sur la base notamment des données pertinentes, et, après consultation du comité visé à l'article 15, paragraphe 1, décide, dans un 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, le cas échéant, les arrête.

Ces mesures peuvent aller jusqu'à exclure temporairement la zone concernée du champ d'application du présent règlement.

Les mesures arrêtées conformément au présent article restent en vigueur pendant 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 d'arrêter 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 arrêtées par la Commission.

5. Chaque État membre peut déférer au Conseil une décision prise par la Commission conformément au paragraphe 3 dans un délai de trente jours à compter de sa notification. 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, troisième 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 indiqué au premier 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.

CHAPITRE IV

ASSISTANCE MUTUELLE ET SANCTIONS

Article 11

Assistance mutuelle

Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et son contrôle. Ils s'échangent des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément à l'article 18 du règlement (CE) nº …/2009.

Article 12

Sanctions infligées par l'État membre d'établissement en cas d'infraction

1. En cas d'infraction grave à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers commise ou constatée dans n'importe quel État membre, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis cette infraction prennent les mesures appropriées pour y donner suite, ce qui peut conduire, notamment, à l'application des sanctions administratives suivantes:

a) retrait temporaire ou définitif de tout ou partie des copies certifiées conformes de la licence communautaire;

b) retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire.

Ces sanctions peuvent être déterminées après que la décision définitive a été prise sur la question et tiennent compte de la gravité de l'infraction commise par le titulaire de la licence communautaire ainsi que du nombre total de copies certifiées conformes de ladite licence dont il dispose pour le trafic international.

2. En cas d'infraction grave relative à toute utilisation abusive, de quelque nature que ce soit, des attestations de conducteur, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis cette infraction prennent les sanctions appropriées, qui peuvent consister notamment à:

a) suspendre la délivrance des attestations de conducteur;

b) retirer les attestations de conducteur;

c) subordonner la délivrance des attestations de conducteur au respect de conditions supplémentaires, de manière à en prévenir toute utilisation abusive;

d) procéder à des retraits temporaires ou définitifs de tout ou partie des copies certifiées conformes de la licence communautaire;

e) procéder au retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire.

Ces sanctions peuvent être déterminées après que la décision définitive a été prise sur la question et tiennent compte de la gravité de l'infraction commise par le titulaire de la licence communautaire.

3. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement indiquent aux autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées, dans les meilleurs délais, et au plus tard deux mois après la décision définitive prise sur la question, si des sanctions ont été infligées et quelles sont celles qui l'ont été parmi les sanctions prévues aux paragraphes 1 et 2.

Si de telles sanctions ne sont pas infligées, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement en indiquent les raisons.

4. Les autorités compétentes veillent à ce que les sanctions prises à l'encontre du transporteur concerné soient, dans leur ensemble, proportionnées à l'infraction ou aux infractions qui y ont donné lieu, compte tenu de la sanction éventuellement infligée pour la même infraction dans l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée.

5. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur peuvent également, en application du droit national, intenter des poursuites contre le transporteur devant une juridiction nationale compétente. Elles informent l'autorité compétente de l'État membre d'accueil de toute décision prise à cet effet.

6. Les États membres garantissent que les transporteurs ont un droit de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet en application du présent article.

Article 13

Sanctions infligées par l'État membre d'accueil en cas d'infraction

1. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une infraction grave au présent règlement ou à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers imputable à un transporteur non-résident, l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée transmet aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur, dans les meilleurs délais, et au plus tard deux mois après leur décision définitive prise sur la question, les renseignements suivants:

a) une description de l'infraction, ainsi que la date et l'heure auxquelles elle a été commise;

b) la catégorie, le type et la gravité de l'infraction; et

c) les sanctions infligées et les sanctions exécutées.

Les autorités compétentes de l'État membre d'accueil peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement de prendre des sanctions administratives conformément à l'article 12.

2. Sans préjudice de poursuites pénales, les autorités compétentes de l'État membre d'accueil sont habilitées à prendre des sanctions contre le transporteur non-résident qui a commis sur le territoire de cet État, à l'occasion d'un transport de cabotage, des infractions au présent règlement ou à la législation nationale ou communautaire dans le domaine des transports routiers. Elles prennent ces sanctions sur une base non discriminatoire. Ces sanctions peuvent notamment consister en un avertissement ou, en cas d'infraction grave, en une interdiction temporaire des transports de cabotage sur le territoire de l'État membre d'accueil où l'infraction a été commise.

3. Les États membres garantissent que les transporteurs ont un droit de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet en application du présent article.

Article 14

Inscriptions aux registres électroniques nationaux

Les États membres font en sorte que les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers qui ont été commises par des transporteurs établis sur leur territoire et ont donné lieu à l'application d'une sanction par un État membre, ainsi que les retraits temporaires ou définitifs de la licence communautaire ou de la copie certifiée conforme de celle-ci soient inscrits dans le registre électronique national des entreprises de transport. Les inscriptions au registre qui portent sur le retrait temporaire ou définitif d'une licence communautaire sont conservées dans la base de données pendant deux ans à compter, en cas de retrait temporaire, de la date d'expiration de la période de retrait ou, en cas de retrait définitif, de la date du retrait.

CHAPITRE V

MISE EN ŒUVRE

Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 16

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, et prennent toutes les mesures nécessaires pour en assurer la mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le … (*) et lui notifient sans délai toute modification ultérieure les concernant.

Les États membres veillent à ce que toutes ces mesures soient prises sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur.

(*) Deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 17

Communication d'informations

1. Tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre de transporteurs titulaires d'une licence communautaire au 31 décembre de l'année précédente et du nombre de copies certifiées conformes correspondant aux véhicules en circulation à cette date.

2. Les États membres informent également la Commission du nombre d'attestations de conducteur délivrées au cours de l'année civile précédente ainsi que du nombre d'attestations de conducteur en circulation le 31 décembre de ladite année.

3. La Commission établit un rapport sur la situation du marché communautaire des transports routiers avant la fin de 2013. Ce rapport contient une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles, et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, ainsi qu'une évaluation destinée à déterminer si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité, sont tels que l'on pourrait envisager de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris de cabotage.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 18

Abrogations

Les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 et la directive 2006/94/CE sont abrogés.

Les références aux règlements et à la directive abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IV.

Article 19

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du … (*).

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

Fait à …

Par le Parlement européen
Le président
…

Par le Conseil
Le président
…

(*) Deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE I

ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE ET DE L'ATTESTATION DE CONDUCTEUR

La licence communautaire et l'attestation de conducteur doivent comporter au moins deux des éléments de sécurité suivants:

— hologramme;

— fibres spéciales dans le papier, qui deviennent visibles sous exposition aux UV;

— au moins une ligne en micro-impression (visible uniquement à la loupe et ne pouvant être reproduite par photocopie);

— caractères, symboles ou motifs tactiles;

— double numérotation: numéro de série de la licence communautaire, de la copie certifiée conforme de celle-ci ou de l'attestation de conducteur, ainsi que, dans chaque cas, le numéro de délivrance;

— fond de sécurité constitué d'un motif guilloché fin et d'une impression irisée.

ANNEXE II

MODÈLE DE LICENCE COMMUNAUTAIRE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

(a)

(Papier cellulosique de couleur bleu clair Pantone au format DIN A4, 100 g/m² ou plus)

(Première page de la licence)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

Signe distinctif de l'État membre (1) qui délivre la licence	Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent

LICENCE N°

ou

COPIE CERTIFIÉE CONFORME N°

pour le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui

La présente licence autorise (2) .....

.....

à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui tels que définis dans règlement (CE) n° .../2009 du Parlement européen et du Conseil du ... établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) et conformément aux dispositions générales de la présente licence.

Observations particulières:	.....
La présente licence est valable du	au .....
.....	
Délivrée à .....,	le .....
..... (3)	

(1) Signe distinctif des États membres: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (MT) Malte, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal, (RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

(2) Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

(3) Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme compétent qui délivre la licence.

(b)

(Deuxième page de la licence)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

Dispositions générales

La présente licence est délivrée en vertu du règlement (CE) nº .../2009.

Elle autorise son titulaire à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté et, le cas échéant, dans les conditions qu'elle fixe, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui:

— dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,

— au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,

— entre pays tiers traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres,

ainsi que les déplacements à vide en relation avec ces transports.

Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, la présente licence est valable pour le trajet effectué sur le territoire de la Communauté. Elle n'est valable dans l'État membre de chargement ou de déchargement qu'après la conclusion de l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers en question conformément au règlement (CE) nº .../2009.

Elle est personnelle et ne peut être transférée à un tiers.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente de l'État membre qui l'a délivrée lorsque le titulaire a notamment:

— omis de respecter toutes les conditions auxquelles l'utilisation de la licence était soumise,

— fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de la licence.

L'original de la licence doit être conservé par l'entreprise de transport.

Une copie certifiée conforme de la licence doit être conservée à bord du véhicule (1). Elle doit, dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, accompagner le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble des véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque ne sont pas immatriculées ou admises à la circulation au nom du titulaire de la licence ou qu'elles sont immatriculées ou admises à la circulation dans un autre État membre.

La licence doit être présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

Le titulaire est tenu de respecter sur le territoire de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

(1) Par «véhicule», on entend un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, destinés exclusivement au transport de marchandises.

ANNEXE III

MODÈLE D'ATTESTATION DE CONDUCTEUR

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

(a)

(Papier cellulosique de couleur rose Pantone au format DIN A4, 100 g/m 2 ou plus)

(Première page de l'attestation)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre l'attestation)

Signe distinctif de l'État membre (1) qui délivre l'attestation	Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent

ATTESTATION DE CONDUCTEUR N° ...

pour le transport de marchandises par route pour compte d'autrui effectué sous le couvert d'une licence communautaire

(Règlement (CE) n° .../2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte))

La présente attestation certifie qu'au vu des pièces présentées par:

(2) .....

.....

Le conducteur ci-après désigné:

Nom et prénom	
Date et lieu de naissance	Nationalité .....
Nature et numéro de la pièce d'identité:	
délivrée le	à .....
Numéro du permis de conduire	
délivrée le	à .....
Numéro de sécurité sociale	

(1) Signe distinctif des États membres: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (MT) Malte, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal, (RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

(2) Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

est employé, conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives et, le cas échéant, aux conventions collectives, selon les règles applicables dans l'État membre suivant, relatives aux conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs applicables dans cet État membre pour y effectuer des transports par route:

..... (1)

Observations particulières .....

.....

La présente attestation est valable du	au .....
Délivrée à .....,	le .....
	..... (2)

(Deuxième page de l'attestation)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre l'attestation)

Dispositions générales

La présente attestation est délivrée en vertu du règlement (CE) nº .../2009.

Elle certifie que le conducteur dont le nom figure sur l'attestation est employé, conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives, et, le cas échéant, aux conventions collectives, selon les règles applicables dans l'État membre figurant sur l'attestation, relatives aux conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs applicables dans ce même État membre pour y effectuer des transports par route.

L'attestation de conducteur est la propriété du transporteur, qui la met à la disposition du conducteur désigné dans l'attestation lorsque celui-ci conduit un véhicule (3) effectuant des transports sous le couvert d'une licence communautaire délivrée à ce transporteur. L'attestation de conducteur ne peut être transférée à un tiers. L'attestation de conducteur n'est valable que tant que les conditions de sa délivrance sont remplies et, dès qu'elles ne le sont plus, le transporteur doit la restituer immédiatement aux autorités qui l'ont émise.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente de l'État membre qui l'a délivrée lorsque le titulaire a notamment:

— omis de respecter toutes les conditions auxquelles l'utilisation de l'attestation était soumise,

— fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de l'attestation.

Une copie certifiée conforme de l'attestation doit être conservée par l'entreprise de transport.

L'original de l'attestation doit être conservé à bord du véhicule et doit être présenté par le conducteur sur réquisition des agents chargés du contrôle.

———

(1) Nom de l'État membre d'établissement du transporteur.

(2) Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme compétent qui délivre la licence.

(3) Par «véhicule», on entend un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, destinés exclusivement au transport de marchandises.

ANNEXE IV

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CEE) nº 881/92	Règlement (CEE) nº 3118/93	Directive 2006/94/CE	Présent règlement
Article 1er, paragraphe 1			Article 1er, paragraphe 1
Article 1er, paragraphe 2			Article 1er, paragraphe 2
Article 1er, paragraphe 3			Article 1er, paragraphe 3
Annexe II		Article 1er, paragraphes 1 et 2, annexe I; Article 2	Article 1er, paragraphe 5
		Article 2	Article 1er, paragraphe 6
Article 2			Article 2
Article 3, paragraphe 1			Article 3
Article 3, paragraphe 2			Article 4, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 3			Article 5, paragraphe 1
Article 4			
Article 5, paragraphe 1			Article 4, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 2			Article 4, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 3			Article 4, paragraphe 4
			Article 4, paragraphe 5
Article 5, paragraphe 4, annexe I			Article 4, paragraphe 6
Article 5, paragraphe 5			Article 4, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 1			Article 5, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 2			Article 5, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 3			Article 5, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 4			Article 5, paragraphe 6
Article 6, paragraphe 5			Article 5, paragraphe 7
Article 7			Article 6
Article 8, paragraphe 1			Article 7, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2			Article 7, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 3			Article 12, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 4			Article 12, paragraphe 2
Article 9, paragraphes 1 et 2			Article 12, paragraphe 6
	Article 1er, paragraphe 1		Article 8, paragraphe 1
	Article 1er, paragraphe 2		Article 8, paragraphe 4
	Article 1er, paragraphes 3 et 4		Article 8, paragraphe 5
	Article 2		—

Règlement (CEE) nº 881/92	Règlement (CEE) nº 3118/93	Directive 2006/94/CE	Présent règlement
	Article 3		—
	Article 4		—
	Article 5		—
	Article 6, paragraphe 1		Article 9, paragraphe 1
	Article 6, paragraphe 2		—
	Article 6, paragraphe 3		Article 9, paragraphe 2
	Article 6, paragraphe 4		—
	Article 7		Article 10
Article 10			Article 17, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1		Article 11
Article 11, paragraphe 2			Article 13, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 3			Article 12, paragraphe 4
Article 11 bis			
	Article 8, paragraphes 2 et 3		Article 13, paragraphe 2
	Article 8, paragraphe 4, premier et troisième alinéas		
	Article 8, paragraphe 4, deuxième alinéa		Article 12, paragraphe 4
	Article 8, paragraphe 4, quatrième et cinquième alinéas		Article 12, paragraphe 5
	Article 9		Article 13, paragraphe 3
Article 12			Article 18
Article 13			
Article 14	Article 10		
	Article 11		
Article 15	Article 12	Article 4	Article 19
		Article 3	
		Article 5	
		Annexes II et III	
Annexe I			Annexe II
Annexe III			Annexe III
	Annexe I		
	Annexe II		
	Annexe III		
	Annexe IV		

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 25 mai 2007, la Commission a présenté la proposition de règlement établissant des règles communes pour l'accès au **marché du transport** international **de marchandises par route (refonte)**, qui constitue l'une des trois propositions de ce que l'on appelle le «paquet routier» ([1]).

Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 21 mai 2008.

Le 9 janvier 2009, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

Dans le cadre de ses travaux, le Conseil a tenu compte des avis du Comité économique et social européen. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis sur les trois propositions du paquet routier.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Considérations d'ordre général

Comme suite aux «**conclusions sur la contribution du secteur des transports à la stratégie de Lisbonne**» du Conseil européen du printemps 2007, la Commission a décidé de formuler des propositions dans le but de revoir le cadre législatif existant en matière d'accès à la profession de transporteur routier et au marché du transport international de marchandises par route, ainsi qu'au marché international des services de transport par autocars et autobus, pour, notamment, faire en sorte que les charges administratives soient justifiées et proportionnées. Ensemble, ces nouvelles propositions visent à moderniser, à remplacer et à fusionner les dispositions concernant les transporteurs routiers et l'accès aux marchés du transport par route.

La proposition de règlement établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, telle qu'elle a été présentée par la Commission, vise à assurer une concurrence plus équitable, en rendant ces règles plus compatibles, plus cohérentes et plus faciles à faire appliquer. Elle favorise également une optimisation des chargements de véhicules pour les trajets internationaux et contribue de ce fait à réduire l'impact des transports sur l'environnement.

La position commune arrêtée par le Conseil établit des règles concernant l'accès au marché du transport international de marchandises. Elle réunit, fusionne et modifie en substance la législation communautaire en vigueur, en donnant une définition simple, précise et facile à faire appliquer de la notion de cabotage. Elle simplifie également la présentation normalisée de la licence communautaire, des copies certifiées conformes et de l'attestation de conducteur. Elle régit, en particulier, les durées de validité de la licence communautaire et la vérification du respect des conditions, et fournit une liste des éléments de sécurité visant à éviter la manipulation et la falsification de ces documents. La position commune renforce en outre les dispositions légales en vigueur concernant, d'une part, l'échange d'informations et l'assistance mutuelle entre les États membres et, d'autre part, les sanctions, c'est-à-dire les sanctions applicables par l'État membre d'établissement et l'État membre d'accueil en cas d'infraction. Elle oblige également les États membres à consigner dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves commises par leurs propres transporteurs qui ont donné lieu à une sanction. La position commune introduit en outre l'obligation, pour la Commission, d'évaluer, dans un rapport qui devra être publié à la fin de 2013, si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation de certaines règles (par exemple, le contrôle de l'application et les redevances pour l'utilisation des infrastructures routières) permettent de poursuivre à l'avenir l'ouverture des marchés nationaux des transports, y compris de cabotage.

([1]) Les 2 autres propositions législatives sont les suivantes:
— proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route (doc. 10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV 1 (en, fr, de)), et
— proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus (refonte) (doc. 10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)).

2. **Questions politiques clés**

i) *Licence communautaire et attestation de conducteur*

La proposition de la Commission prévoit que la licence communautaire sera délivrée pour une durée de cinq ans renouvelable. Elle oblige en outre les États membres à consigner les numéros de série de la licence et des copies certifiées conformes dans le registre électronique national des entreprises de transport routier visé dans la proposition de règlement sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Dans sa position commune, le Conseil prévoit une approche plus souple et une durée de validité plus longue pour la licence communautaire, point de vue qu'il motive par le fait que le registre susmentionné permettra de procéder à la vérification immédiate du statut actualisé de l'entreprise de transport. La position commune porte dès lors la validité de la licence communautaire renouvelable «à dix ans au maximum», introduit la procédure de réglementation avec contrôle (procédure de comité) pour procéder aux adaptations futures nécessaires de la validité de la licence communautaire et modifie en conséquence les dispositions relatives à la vérification des conditions de délivrance et de renouvellement de la licence.

En ce qui concerne la délivrance d'une attestation de conducteur, le Conseil a décidé d'intégrer, dans sa position commune, une référence à la directive 2003/109/CE relative au statut des ressortissants de pays tiers résidents de longue durée (article 5, paragraphe 1, point b) et article 5, paragraphe 2). Comme c'est le cas en ce qui concerne l'obligation de consigner la numéro de série de l'attestation de conducteur dans le registre électronique national, la position commune s'écarte de la proposition de la Commission et rend cette disposition facultative (article 5, paragraphe 5).

Afin d'éviter d'éventuelles falsifications de ces documents, le Conseil a décidé de modifier les annexes I et II afin d'y ajouter une série d'éléments de sécurité, dont deux au moins doivent être utilisés lors de l'établissement desdits documents. Le Parlement européen a décidé de souscrire à l'approche de la Commission et n'a pas adopté d'amendements concernant ce point.

ii) *Cabotage*

Afin de clarifier la nature temporaire du cabotage, la proposition initiale de la Commission a introduit une nouvelle définition de cette notion, en limitant à trois le nombre des opérations de cabotage pouvant être effectuées dans un délai de sept jours suivant un transport international de marchandises. Ces restrictions ont pur but de faciliter la mise en œuvre de la législation, étant donné que les informations pertinentes pourront être recueillies en consultant les lettres de voiture CMR, qui sont utilisées dans l'ensemble des transports internationaux. Par souci d'exhaustivité, la proposition de la Commission indique également, dans l'article correspondant, les informations qui devraient figurer dans les documents disponibles à bord du véhicule.

Le Conseil, dans sa position commune, suit la proposition de la Commission, mais, en vue d'éviter des déplacements à vide sur les routes communautaires, introduit une disposition supplémentaire autorisant les transporteurs à effectuer des transports de cabotage dans les États membres de transit. Ces cabotages seront limités à un transport par État membre traversé, dans un délai de trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre. Le nombre total de transports autorisés est néanmoins toujours limité à trois, dans un délai de sept jours. Cette approche plus large donne aux transporteurs de la Communauté davantage de flexibilité au sein du cadre établi par la proposition initiale de la Commission, tout en limitant le nombre d'opérations de cabotage incontrôlées et en contribuant à la protection de l'environnement par la réduction du nombre de déplacements à vide de véhicules.

Dans sa position commune, le Conseil a également réintroduit certaines dispositions de sauvegarde actuellement en vigueur qui permettent aux États membres, après approbation de la Commission d'introduire des mesures de protection en cas de perturbation grave du marché national des transports routiers dans une zone géographique due au cabotage ou aggravée par celui-ci.

Le Conseil est convenu, par ailleurs, d'introduire dans sa position commune l'obligation, pour la Commission, d'évaluer dans un futur rapport si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation de certaines règles (notamment le contrôle de l'application et les redevances pour l'utilisation des infrastructures routières) permettent de poursuivre l'ouverture des marchés nationaux des transports, y compris de cabotage. Ledit rapport analysera également la situation du marché ainsi que l'évolution des conditions d'emploi au sein de la profession. L'échéance prévue pour la transmission de ce rapport a été fixée à la fin de 2013.

Le Parlement européen a également accepté la proposition de la Commission d'autoriser trois opérations de cabotage consécutives dans un délai de sept jours. Il a toutefois adopté une disposition supplémentaire visant à autoriser les opérations de cabotage dans l'État membre par lequel le véhicule doit transiter sur le chemin du retour, à condition que le chemin le plus court de retour transite par cet État membre et que le délai de sept jours soit respecté. En outre, le Parlement européen a également décidé de réintroduire les mesures de sauvegarde en cas de perturbation grave du marché national due au cabotage ou aggravée par celui-ci.

De plus, le Parlement européen a adopté des dispositions autorisant les États membres à conclure des conventions bilatérales qui prévoient une approche moins restrictive du cabotage, autorisant le cabotage après déchargement partiel et demandant la mise au point d'un modèle unique et harmonisé de lettre de voiture valable dans toute l'Union européenne pour l'ensemble des transports de marchandises, y compris le cabotage.

Contrairement à l'approche adoptée par le Conseil et par la Commission, le Parlement européen a voté en faveur de la libéralisation totale des opérations de cabotage à partir du 1er janvier 2014.

iii) *Coopération entre États membres*

S'alignant sur la proposition de la Commission, et dans le souci de faciliter et de renforcer l'échange d'informations entre autorités nationales, le Conseil a décidé de prévoir, dans sa position commune, une disposition obligeant les États membres à échanger des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux. Le Conseil a également suivi la proposition de la Commission en ce qui concerne l'obligation, pour les États membres, de consigner dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports ayant donné lieu à une sanction. En outre, le Conseil a décidé de demander aux États qu'ils consignent, dans leur registre national, les retraits temporaires ou définitifs de la licence communautaire ou des copies certifiées conformes. Ces inscriptions au registre seront conservées dans la base de données pendant deux ans.

Les dispositions relatives à la mise en place de points de contact nationaux, ainsi que celles se rapportant aux registres nationaux, figurent également dans le projet de règlement sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Le Parlement européen a décidé de suivre la proposition de la Commission et n'a pas adopté d'amendements en ce qui concerne ce point.

iv) *Sanctions applicables en cas d'infraction*

Afin d'uniformiser les systèmes actuels de suivi et de contrôle utilisés par les États membres, la Commission propose de renforcer les compétences et les moyens des autorités nationales habilitées à délivrer et à retirer la licence communautaire. En conséquence, la proposition impose à l'autorité compétente de l'État membre d'établissement du transporteur d'émettre un avertissement lorsque le transporteur commet une infraction grave ou plusieurs infractions mineures répétées à la législation dans le domaine des transports routiers. Cette obligation s'applique également aux cas dans lesquels le transporteur a commis l'infraction dans un autre État membre. Une autre disposition précise les sanctions que l'État membre peut infliger aux transporteurs établis sur son territoire, à savoir le retrait (temporaire ou partiel) des copies certifiées conformes de la licence communautaire ou de la licence communautaire elle-même, ou encore des attestations de conducteur. Un État membre peut également infliger à titre de sanction la déchéance provisoire ou définitive du gestionnaire de transport d'un transporteur.

La position commune, telle qu'elle a été arrêtée par le Conseil, suit dans une large mesure l'approche adoptée par la Commission en ce qui concerne les infractions graves. Le Conseil s'est toutefois prononcé contre l'émission d'un avertissement et est convenu de laisser le choix des mesures à prendre à l'appréciation des États membres. En outre, le Conseil a décidé de laisser l'approche à adopter pour les infractions mineures répétées à l'appréciation des États membres. La position commune instaure également l'obligation, pour l'autorité compétente de l'État membre d'établissement du transporteur, d'indiquer aux autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée si des sanctions ont été infligées et quelles ont été ces sanctions. Cette communication doit avoir lieu dans un délai de deux mois après que la décision définitive a été prise sur la question.

La proposition initiale de la Commission instaure également une nouvelle procédure à suivre par l'État membre qui constate une infraction grave commise par un transporteur non résident. Cet État membre dispose d'un mois pour communiquer les informations (en respectant une présentation uniformisée minimale) et peut demander à l'État membre d'établissement d'infliger des sanctions administratives. L'État membre d'établissement du transporteur concerné dispose de trois mois pour informer l'autre État membre des suites données.

Le Conseil a repris cette disposition dans sa position commune, mais en prévoyant un délai de deux mois pour la communication des informations. La position commune du Conseil n'impose pas à l'État membre d'établissement du transporteur de rendre compte des suites données.

Le Parlement européen s'est également prononcé contre l'intégration de dispositions relatives aux infractions mineures répétées. De plus, il a voté en faveur d'une disposition permettant l'imposition d'une amende comme sanction possible.

3. **Autres amendements adoptés par le Parlement européen**

Dans sa position commune, le Conseil a repris, intégralement ou dans leur principe, les amendements proposés en ce qui concerne la modification de la définition de l'exclusion prévue pour les transports postaux et la limitation des éléments de preuve à produire pour un transport international de marchandises comportant des opérations de cabotage.

Les amendements qui n'ont pas été repris dans la position commune sont les suivants:

— un considérant portant sur la relation avec la directive 92/106/CEE relative aux transports combinés;

— un ajout à la définition du «cabotage»;

— la date du 1er janvier 2009 comme date fixe d'application de ce règlement;

— la référence à la directive concernant le détachement de travailleurs, dont les dispositions seraient jugées applicables aux transports de cabotage;

— la possibilité, accordée aux États membres, de régir le trafic tiers.

III. **CONCLUSION**

Lors de l'élaboration de sa position commune, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position commune, que ce soit intégralement, partiellement ou dans leur esprit.

Pour ce qui est du principal point de désaccord — la fixation d'une date pour la libéralisation du marché du cabotage — le Conseil juge équilibrée et appropriée l'approche qu'il a adoptée.