



Informations de base	
<p>2007/0097(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p>	Procédure terminée
<p>Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte</p> <p>Abrogation Règlement (EC) No 12/98 1996/0002(SYN) Modification Règlement (EC) No 561/2006 2001/0241(COD)</p> <p>Subject</p> <p>3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.15.04 Coopération et accords de transport routier</p>	

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		GROSCH Mathieu (PPE-DE)	19/01/2009
	Commission à fond précédente		Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		GROSCH Mathieu (PPE-DE)	13/07/2007
	Commission pour avis précédente		Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
	JURI Affaires juridiques		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	10/09/2007
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)		2963	2009-09-24
	Transports, télécommunications et énergie		2877	2008-06-12
	Transports, télécommunications et énergie		2861	2008-04-07
Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire	
	Energie et transports		TAJANI Antonio	

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé

23/05/2007	Publication de la proposition législative	COM(2007)0264 	Résumé
24/09/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/01/2008	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
12/02/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0037/2008	
07/04/2008	Débat au Conseil		Résumé
20/05/2008	Débat en plénière	CRE link	
05/06/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0249/2008	Résumé
05/06/2008	Résultat du vote au parlement		
09/01/2009	Publication de la position du Conseil	11786/1/2008	Résumé
15/01/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
31/03/2009	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
02/04/2009	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0215/2009	
22/04/2009	Débat en plénière	CRE link	
23/04/2009	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0275/2009	Résumé
23/04/2009	Résultat du vote au parlement		
24/09/2009	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
21/10/2009	Signature de l'acte final		
21/10/2009	Fin de la procédure au Parlement		
14/11/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2007/0097(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Règlement (EC) No 12/98 1996/0002(SYN) Modification Règlement (EC) No 561/2006 2001/0241(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/71865

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE396.394	05/11/2007	
Amendements déposés en commission		PE398.389	07/01/2008	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0037/2008	12/02/2008	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0249/2008	05/06/2008	Résumé

Projet de rapport de la commission		PE418.416	29/01/2009	
Amendements déposés en commission		PE420.081	26/02/2009	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0215/2009	02/04/2009	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0275/2009	23/04/2009	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	11786/1/2008	09/01/2009	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	00109/2009	09/01/2009	
Projet d'acte final	03656/2009/LEX	21/10/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2007)0264 	23/05/2007	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2007)0635 	23/05/2007	
Document annexé à la procédure	SEC(2007)0636 	23/05/2007	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0913 	12/01/2009	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2009)0307 	23/06/2009	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)3507	25/06/2009	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
ESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1247/2007	26/09/2007	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

[Rectificatif à l'acte final 32009R1073R\(05\)](#)
JO L 272 16.10.2015, p. 0015

[Règlement 2009/1073](#)
JO L 300 14.11.2009, p. 0088

[Résumé](#)

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 23/04/2009 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 599 voix pour, 15 voix contre et 19 abstentions, une résolution législative modifiant, en deuxième lecture de la procédure de codécision, la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement 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).

Les amendements sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

Le compromis souligne qu'afin de promouvoir le tourisme et l'utilisation d'un mode de transport respectueux de l'environnement, le règlement (CE) n° 561/2006 doit être modifié de telle façon que les conducteurs assurant un seul service occasionnel de voyageurs par autobus ou autocar puissent repousser leur temps de repos hebdomadaire de 12 périodes de 24 heures consécutives au maximum lorsqu'ils exercent des activités de transport de voyageurs qui n'impliquent pas en règle générale des heures de conduite continues et nombreuses. Cette possibilité ne devrait être permise que dans des conditions très strictes qui préservent la sécurité routière et tiennent compte des conditions de travail des conducteurs, notamment l'obligation de prendre des périodes de repos hebdomadaires immédiatement avant et après ce service.

Les principaux amendements sont les suivants :

Contrôles routiers : un nouveau considérant souligne que les contrôles routiers devraient être effectués sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité du transporteur par route ou sur le pays d'établissement du transporteur par route ou d'immatriculation du véhicule

Autorisations: l'autorisation pourra être retirée ou suspendue seulement dans le cas où un service international par autocars et existant affecte sérieusement la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit communautaire par suite de circonstances exceptionnelles qu'il était impossible de prévoir au moment où l'autorisation a été accordée. Les véhicules de renfort ne pourront être utilisés que dans des conditions identiques à celles afférentes à l'autorisation visée au règlement

Sanctions infligées par l'État membre d'établissement en cas d'infraction : conformément au souhait des députés, les États membres devront tout d'abord avertir avant d'imposer des sanctions administratives.

En outre, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement devront indiquer à l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées si des sanctions ont été infligées, au plus tard **six semaines** après la décision définitive.

Régions frontalières : les États membres doivent pouvoir conclure des accords bilatéraux et multilatéraux visant une libéralisation plus large des services relevant du règlement, notamment dans les régions frontalières.

Règle des 12 jours : les députés ont réussi à réintroduire la « règle des 12 jours ». Ainsi, les conducteurs assurant un seul service occasionnel de voyageurs par autobus ou autocar pourront repousser leur temps de repos hebdomadaire de 12 périodes de 24 heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition :

- a) que le service de transport comprenne au moins une période de 24 heures consécutives dans un État membre ou un pays tiers auquel le règlement s'applique, autre que celui dans lequel le service a démarré, et
- b) que le conducteur prenne après le recours à la dérogation: i) soit deux périodes de repos hebdomadaire normal ; ii) soit une période de repos hebdomadaire normal et une période de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures. Toutefois, la réduction sera compensée par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant l'expiration de la période de dérogation, et
- c) qu'à partir du 1^{er} janvier 2014, le véhicule soit équipé d'un appareil de contrôle conformément aux exigences de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3281/85, et
- d) qu'à partir du 1^{er} janvier 2014, au cas où la conduite aurait lieu pendant la période comprise entre 22 heures et 6 heures, il y ait plusieurs conducteurs à bord du véhicule ou la période de conduite visée à l'article 7 soit réduite à 3 heures.

La Commission devra contrôler étroitement le recours à cette dérogation pour garantir le respect de conditions très strictes en matière de sécurité routière, notamment en s'assurant que le temps de conduite total cumulé pendant la période couverte par la dérogation n'est pas excessif.

Au plus tard 3 ans après l'entrée en vigueur du règlement, la Commission présentera un rapport évaluant les conséquences de la dérogation sur le plan tant de la sécurité routière que des aspects sociaux. Si elle le juge nécessaire, la Commission propose une modification du présent règlement à cet égard

Cette règle devrait s'appliquer six mois après l'entrée en vigueur du règlement.

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 05/06/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté, par 587 voix pour, 54 voix contre et 6 abstentions, une résolution législative modifiant, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, 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).

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Mathieu **GROSCH** (PPE-DE, BE), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Lors de la session précédente, le vote du rapport avait été reporté pour tenir compte d'un accord intervenu le 21 mai 2008 entre la Fédération européenne des transports (ETF) et l'Union internationale des transports routiers (IRU) pour résoudre la question de la dérogation des périodes de repos minimales suivant chaque période de conduite de douze jours consécutifs.

Un amendement de compromis, proposé par les trois principaux groupes politiques du Parlement et approuvé par la plénière reprend l'essentiel de cet accord. Ainsi, un conducteur assurant un service de transport international occasionnel pourra repousser son temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire régulier précédent, à condition que :

- le service de transport international occasionnel comprenne au moins une période de 24 heures dans un État membre ou un pays tiers autre que celui dans lequel le service a démarré;
- le temps de repos hebdomadaire après le recours à la dérogation soit au moins un temps de repos hebdomadaire normal de 45 heures; qu'un repos compensateur de 24 heures soit pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant le recours à cette dérogation; les modalités et conditions relatives à la prise du repos compensateur sont fixées à l'échelon national par les acteurs concernés;
- au cas où la conduite aurait lieu pendant toute la période entre 22 heures et 6 heures, il y ait deux conducteurs à bord du véhicule ou que la période de conduite visée à l'article 7 soit réduite à trois heures;
- à partir du 1er janvier 2014, le recours à cette dérogation ne sera possible que pour des véhicules équipés d'un appareil de contrôle.

Le Parlement a également adopté les amendements suivants :

- le règlement ne devrait s'appliquer ni aux transporteurs qui n'ont accès qu'au marché national des services de transport par autocars et autobus, ni aux licences que les États membres d'établissement des ces transporteurs leur délivrent ;

- les infractions mineures ne devraient pas être couvertes par le règlement tant qu'elles sont interprétées et traitées de manière différente dans les États membres;

- les députés souhaitent encadrer la possibilité d'utiliser temporairement et exceptionnellement des véhicules de renfort pour les services réguliers : dans ce cas, l'exploitant devra informer l'État membre sur le territoire duquel se trouve le point de départ, des raisons de cette situation temporaire et exceptionnelle;

- les États membres pourront dispenser de la procédure d'autorisation les services réguliers transfrontaliers qui ne vont pas au-delà de 50 km de la frontière. Ils en informeront la Commission ainsi que les pays voisins.

- l'autorité délivrante devra prendre une décision pour l'obtention ou le refus de l'autorisation dans un délai de trois mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur. Si l'autorité délivrante n'est pas en mesure de prendre une décision, la Commission, après consultation des États membres concernés, devra prendre, dans un délai de dix semaines à compter de la réception de la communication de l'autorité délivrante, une décision qui prendra effet trente jours après notification aux États membres concernés ;

- la Commission et les États membres doivent s'engager à prendre les mesures nécessaires afin que les dispositions concernant la feuille de route découlant d'autres conventions avec des pays tiers soient alignées, avant le premier janvier 2010, sur celles du présent règlement ;

- les carnets de feuilles de route doivent être délivrés, d'une manière efficace et simple à utiliser ;

- tout État membre pourra, 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, 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. La Commission examinera la situation, décidera, dans le délai d'un mois suivant la réception de la demande de l'État membre, s'il y a lieu ou non de prendre des mesures de sauvegarde et, dans l'affirmative, les arrêtera. Les mesures prises resteront en vigueur pour une période n'excédant pas six mois, renouvelable une fois ;

- la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services devrait s'appliquer pour les opérations de cabotage ;

- dans un souci d'efficacité, les députés jugent nécessaire de prévoir explicitement dans le règlement la possibilité d'amendes parmi les possibilités de sanctions. Les sanctions consécutives à des infractions graves ne devraient être appliquées qu'après le prononcé d'un jugement définitif. En tout état de cause, les infractions graves devraient être suivies d'une sanction ;

- enfin, le règlement devrait être applicable à partir du 1^{er} janvier 2009.

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 23/06/2009 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Après plusieurs mois de négociations sous présidence tchèque, le Parlement et le Conseil se sont mis d'accord sur un compromis en deuxième lecture, en particulier concernant l'introduction de la « règle des 12 jours ».

La Commission accepte les amendements de compromis adoptés le 23 avril 2009 par le Parlement européen au terme de la deuxième lecture pour confirmer cet accord et elle modifie sa proposition en conséquence.

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 12/01/2009 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission considère que la position commune, adoptée à la majorité qualifiée, est compatible avec les principaux objectifs de sa proposition et qu'elle peut donc la soutenir.

Comme proposé par le Parlement en 1^{ère} lecture, la position commune supprime la référence à des «infractions mineures et répétées». La Commission accepte cette approche progressive concernant les registres. Dans la position commune, comme dans l'avis du Parlement, la mention du temps de travail dans les règles obligatoires applicables aux transports de cabotage a été supprimée. La Commission accepte cette proposition.

Parmi les amendements non intégrés dans la position commune, la Commission aurait jugés acceptables ceux qui se rapportent à la durée de la procédure de demande, à la feuille de route et à la possibilité d'imposer des amendes. La Commission pourrait aussi accepter en principe, moyennant une reformulation destinée à préserver la sécurité routière, les amendements concernant la réintroduction de la «règle des 12 jours» dans la législation sur les temps de conduite et de repos.

D'autres amendements, jugés non acceptables par la Commission n'ont pas été inclus dans la position commune:

- introduction d'une distinction entre différents types de services réguliers de transport international de voyageurs;
- suppression de la possibilité pour les États membres de suspendre ou de retirer une autorisation si elle a de graves répercussions sur la viabilité d'un contrat de service public ;
- élargissement du champ d'application de la permission relative aux excursions locales ;
- référence à la directive concernant le détachement de travailleurs dans les règles applicables aux transports de cabotage.

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 23/05/2007 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir des règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus (refonte).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil ;

CONTENU : la Commission a adopté un paquet législatif adopté comprenant trois propositions de règlement qui visent à moderniser et à simplifier les règles sur l'accès à la profession et au marché du transport routier de marchandises et de passagers en vue de réduire les distorsions de concurrence et d'améliorer le respect par les transporteurs des règles en matière sociale et de sécurité routière (voir également [COD/2007/0098](#) et [COD/2007/0099](#)).

La présente proposition consolide et fusionne le règlement (CEE) n° 684/92 et le règlement (CE) n° 12/98 concernant l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus. Elle affine les dispositions en vigueur et les modifie sur certains points pour en renforcer la cohérence générale et réduire les charges administratives. Sur le fond, les modifications qu'elle apporte sont les suivantes:

- Un champ d'application précisé : le 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 passagers par route exploités par un transporteur non résident à titre temporaire («cabotage»). En ce qui concerne le transport international 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 au sein de l'État membre de prise en charge ou de dépose de passagers. Il s'applique toutefois à l'intérieur d'un État membre traversé en transit.

- Une procédure d'autorisation des services réguliers internationaux plus simple et plus rapide: certains motifs de rejet prévus dans le régime actuel sont dépassés et doivent être supprimés. Dorénavant, l'autorisation doit être accordée sauf s'il existe des motifs de rejet clairement précisés attribuables au demandeur. Un seul motif de refus subsiste pour le marché concerné, à savoir le fait le service qui fait l'objet de la demande affecterait sérieusement la viabilité d'un service comparable relevant d'une obligation de service public sur les tronçons directs concernés.

- Licence communautaire simplifiée et normalisée: le format de la licence communautaire et des copies certifiées conformes fait l'objet de prescriptions plus précises afin de réduire la charge administrative et les retards, notamment lors des contrôles routiers.

- Dispositions renforcées obligeant un État membre à prendre des mesures, à la demande d'un autre État membre, lorsqu'un transporteur auquel il a délivré une licence communautaire commet une infraction dans un autre pays. Ces mesures doivent au minimum consister en un avertissement. Des procédures renforcées de communication entre les États membres sont prévues grâce aux points de contact mis en place en application du nouveau règlement concernant l'accès à la profession de transporteur par route.

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 09/01/2009 - Position du Conseil

La position commune du Conseil, adoptée à la majorité qualifiée, tient largement compte de la proposition de la Commission. Dans un grand nombre de cas, les amendements proposés par le Parlement européen ont été inclus quant au fond, partiellement ou intégralement, dans la position commune.

Les principales questions stratégiques sont les suivantes :

Clarification du champ d'application, des définitions et des principes : 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 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 efficacement, 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.

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

Licence communautaire et copies certifiées conformes : la proposition de la Commission prévoit que la licence communautaire sera délivrée pour une durée de 5 ans renouvelable. La position commune étend la validité de la licence communautaire et la porte à une durée maximale de 10 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. Le Conseil a modifié l'annexe I en y ajoutant une série de dispositifs de sécurité afin d'empêcher la falsification des documents. Le Parlement européen a décidé de suivre l'approche de la Commission et n'a pas adopté d'amendements sur cette question.

Procédure d'autorisation des services réguliers internationaux : la position commune prévoit une procédure allégée et simplifiée. L'autorisation sera accordée, sauf dans les deux cas suivants: i) 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 ii) la finalité principale du service n'est pas de transporter des passagers entre des arrêts situés dans différents États membres. 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. La Commission aura deux mois pour arrêter une décision sur l'autorisation lorsque l'autorité délivrante n'est pas en mesure de prendre une telle décision.

À noter que 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.

Cabotage : les dispositions relatives au cabotage demeurent dans une large mesure inchangées par rapport à la proposition de la Commission. 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.

En ce qui concerne les opérations de cabotage au cours d'un service régulier international, sont visées la prise en charge et la dépose de voyageurs dans un même État membre, pour autant que lesdites prises en charge et dépose ne constituent pas l'objet principal de ce service.

Suivant le Parlement européen, le Conseil a 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.

Coopération entre États membres : s'alignant sur la proposition de la Commission, la position commune oblige les États membres à échanger des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux. Les États membres seront également tenus 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, 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. Le Parlement européen a décidé de suivre la proposition de la Commission et n'a pas adopté d'amendements sur cette question.

Imposition de sanctions en cas d'infraction : la position commune suit 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 aux transporteurs et a décidé de laisser les États membres déterminer les mesures à prendre. L'approche à adopter pour les infractions mineures est laissée 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.

En ce qui concerne la procédure à suivre par l'État membre qui constate une infraction grave commise par un transporteur non résident, la position commune prévoit un délai de deux mois (au lieu d'un mois) pour communiquer les informations à l'État membre d'établissement. En outre, le texte 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.

Il faut noter que la position commune ne reprend pas certains amendements, qui avaient les objectifs suivants:

- fixer au 1^{er} 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;
- réintroduire la règle des douze jours dans la législation relative aux temps de conduite et de repos.

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 21/10/2009 - Acte final

OBJECTIF : offrir un cadre cohérent au transport international de passagers par autocars et autobus dans l'ensemble de la Communauté (paquet transports routiers).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.

CONTENU : le Conseil a adopté trois règlements visant à moderniser, à remplacer et à fusionner les dispositions applicables aux transporteurs par route et régissant les marchés du transport par route, à la suite d'un accord conclu avec le Parlement européen en deuxième lecture, dans le cadre de la procédure de codécision. Ces règlements concernent :

- l'accès au marché du transport international de marchandises par route ;
- l'accès à la profession de transporteur par route ;
- l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus.

Le présent règlement établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus vise à réviser et à consolider le cadre législatif actuel en clarifiant son champ d'application, en simplifiant les procédures et en établissant une présentation normalisée de la licence communautaire et des copies certifiées conformes.

Plusieurs modifications de fond doivent être apportées au règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus et au règlement (CE) n° 12/98 du Conseil fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre. Dans un souci de clarté et de simplification, il est procédé à la refonte et à la consolidation de ces règlements dans un règlement unique.

Les principaux éléments du nouveau règlement sont les suivants :

Champ d'application : le 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.

Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, le 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.

Le règlement s'applique au transport national de voyageurs par route pour compte d'autrui assuré à titre temporaire par un transporteur non résident.

Règle des 12 jours : le texte souligne qu'afin de promouvoir le tourisme et l'utilisation d'un mode de transport respectueux de l'environnement, le règlement (CE) n° 561/2006 doit être modifié de telle façon que les conducteurs assurant un seul service occasionnel de voyageurs par autobus ou autocar puissent repousser leur temps de repos hebdomadaire de 12 périodes de 24 heures consécutives au maximum lorsqu'ils exercent des activités de transport de voyageurs qui n'impliquent pas en règle générale des heures de conduite continues et nombreuses. Cette possibilité ne devrait être permise que dans des conditions très strictes qui préservent la sécurité routière et tiennent compte des conditions de travail des conducteurs, notamment l'obligation de prendre des périodes de repos hebdomadaires immédiatement avant et après ce service.

Concrètement, **les conducteurs assurant un seul service occasionnel de voyageurs par autobus ou autocar pourront repousser leur temps de repos hebdomadaire de 12 périodes de 24 heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent**, à condition :

- que le service de transport comprenne au moins une période de 24 heures consécutives dans un État membre ou un pays tiers auquel le règlement s'applique, autre que celui dans lequel le service a démarré, et
- que le conducteur prenne après le recours à la dérogation: i) soit deux périodes de repos hebdomadaire normal ; ii) soit une période de repos hebdomadaire normal et une période de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures. Toutefois, la réduction sera compensée par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant l'expiration de la période de dérogation, et
- qu'à partir du 1^{er} janvier 2014, le véhicule soit équipé d'un appareil de contrôle conformément aux exigences de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3281/85, et
- qu'à partir du 1^{er} janvier 2014, au cas où la conduite aurait lieu pendant la période comprise entre 22 heures et 6 heures, il y ait plusieurs conducteurs à bord du véhicule ou la période de conduite visée à l'article 7 soit réduite à 3 heures.

La Commission devra contrôler étroitement le recours à cette dérogation pour garantir le respect de conditions très strictes en matière de sécurité routière, notamment en s'assurant que le temps de conduite total cumulé pendant la période couverte par la dérogation n'est pas excessif.

Au plus tard le 4 décembre 2012, la Commission présentera un rapport évaluant les conséquences de la dérogation sur le plan tant de la sécurité routière que des aspects sociaux. Si elle le juge nécessaire, la Commission proposera une modification du règlement à cet égard.

Cette règle s'appliquera **à partir du 4 juin 2010**.

Licence communautaire : le transport international de passagers par autocars et autobus sera subordonné à la détention d'une licence communautaire. Les transporteurs auront 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 leur vérification plus aisément et efficacement, en particulier en dehors de l'État membre d'établissement du transporteur.

Le règlement détermine les conditions de délivrance et de retrait des licences communautaires, leur durée de validité et leurs modalités d'utilisation. Il précise et renforce les règles en vigueur concernant le retrait de la licence communautaire. Il établit également 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.

Contrôles routiers : les contrôles routiers devront être effectués sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité du transporteur par route ou sur le pays d'établissement du transporteur par route ou d'immatriculation du véhicule.

Autorisation : dorénavant, l'autorisation des services réguliers sera 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 sont 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.

Transporteurs non résidents : ceux-ci seront autorisés à prêter 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 sera soumise aux dispositions des

actes communautaires tels que le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et aux dispositions législatives nationales en vigueur dans certains domaines dans l'État membre d'accueil.

Cabotage : les dispositions de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services s'appliquent aux entreprises de transport exécutant un transport de cabotage.

Sanctions : le nouveau règlement adapte 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 sera possible de former un recours contre toute sanction infligée.

Les États membres devront consigner 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.

Conformément au souhait du Parlement, les États membres devront tout d'abord avertir avant d'imposer des sanctions administratives. En outre, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement devront indiquer à l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées si des sanctions ont été infligées, au plus tard six semaines après la décision définitive.

Accords entre États membres : les États membres doivent pouvoir conclure des accords bilatéraux et multilatéraux visant une libéralisation plus large des services relevant du règlement, notamment dans les régions frontalières.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 04/12/2009.

APPLICATION : à partir du 04/12/2011 (à l'exception de la « règle des 12 jours » qui s'applique partir du 04/06/2010).

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 12/06/2008

Le Conseil a dégagé, à la majorité qualifiée, des **accords politiques** sur trois propositions législatives visant à moderniser, à remplacer et à fusionner les dispositions applicables aux transporteurs par route et régissant les marchés du transport par route. L'objectif est de réduire les distorsions de concurrence et d'améliorer le respect par les transporteurs des règles en matière sociale et de sécurité routière (voir également [COD/2007/0098](#) et [COD/2007/0099](#)). La délégation autrichienne a fait savoir qu'elle voterait contre, et les délégations tchèque, italienne et portugaise, qu'elles s'abstiendraient.

Les ministres ont été invités à approuver un texte de compromis de la présidence traitant des principales questions politiques en suspens de ce paquet législatif, à savoir en particulier le cabotage et la mise en place de registres électroniques nationaux.

La proposition de règlement établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de **transport par autocars et autobus** vise à réviser et à consolider le cadre législatif actuel (les règlements n° 684/92 et 12/98) en clarifiant le champ d'application, en simplifiant les procédures et en établissant une présentation normalisée de la licence communautaire et des copies certifiées conformes. Tous les États membres ont accueilli favorablement la proposition de la Commission et convenu de la nécessité de simplifier et de continuer à harmoniser les règles en vigueur, afin d'éliminer l'insécurité juridique, de réduire les charges administratives inutiles et d'améliorer l'échange d'informations entre les États membres.

Les instances préparatoires du Conseil ont adapté certaines dispositions par rapport à la proposition initiale de la Commission, afin de permettre un consensus global sur ce projet de règlement. Ce consensus concerne notamment:

- le champ d'application et les définitions, notamment des termes « transport international » et « transports de cabotage »;
- une présentation simplifiée et normalisée de la licence communautaire et les copies certifiées conformes, y compris une liste des éléments de sécurité destinés à empêcher la manipulation et la falsification de celles-ci;
- l'accès au marché;
- le chapitre relatif à la mise en œuvre.

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Refonte

2007/0097(COD) - 07/04/2008

Le Conseil a mené un débat public d'orientation sur trois propositions législatives qui visent à moderniser, à remplacer et à fusionner les dispositions législatives concernant les transporteurs routiers et l'accès aux marchés du transport par route (voir également [COD/2007/0098](#) et [COD/2007/0099](#)).

Les ministres ont été invités à approuver, sur le plan des principes, les grandes lignes du compromis global de la présidence relatif aux éléments essentiels de deux des trois propositions susmentionnées.

Le Conseil a largement approuvé le compromis de la présidence, estimant qu'il constitue une bonne base pour les travaux futurs sur ces propositions, et il a invité le Coreper à poursuivre l'examen des questions restées en suspens dans le but de dégager un accord politique sur toutes ces propositions lors du Conseil "Transports, télécommunications et énergie" de juin 2008. Le compromis de la présidence met en particulier l'accent sur deux questions principales, à savoir le cabotage et les registres électroniques nationaux.

Tous les États membres ont salué la proposition de la Commission vise à réviser et à consolider le cadre législatif actuel dans le domaine de l'**accès au marché international des services de transport par autocars et autobus**. Ils sont convenus de la nécessité de simplifier et d'harmoniser encore les règles existantes en éliminant l'insécurité juridique, en réduisant la charge administrative et en améliorant l'échange d'informations.

L'examen technique de cette proposition sera poursuivi au sein du groupe. Néanmoins, étant donné que les délégations ont recensé dans la proposition des questions similaires à celles abordées dans les deux premières autres propositions, elles sont convenues d'appliquer, le cas échéant,

aussi à la proposition relative aux services de transport par autocars et autobus les solutions trouvées pour les articles pertinents de la proposition sur l'accès au marché et de celle concernant la profession de transporteur par route.