




Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2007/0098(COD) codécision) Règlement</p>	Procédure terminée
<p>Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route</p> <p>Abrogation Directive 96/26/EC 1990/0479(SYN) Voir aussi 2014/2700(RSP) Voir aussi 2014/2859(RPS) Modification 2017/0123(COD)</p> <p>Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.10 Entreprises et personnel de transport</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PSE ICĂU Silvia-Adriana	19/01/2009
	Commission au fond précédente	PSE ICĂU Silvia-Adriana	03/07/2007
	TRAN Transports et tourisme		
	Commission pour avis précédente	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	EMPL Emploi et affaires sociales		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2963	24/09/2009
	Transports, télécommunications et énergie	2877	12/06/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2861	07/04/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2835	29/11/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
23/05/2007	Publication de la proposition législative	COM(2007)0263	Résumé
12/07/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

29/11/2007	Débat au Conseil	2835	
26/03/2008	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
31/03/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0087/2008	
07/04/2008	Débat au Conseil	2861	Résumé
20/05/2008	Débat en plénière		
21/05/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0217/2008	Résumé
09/01/2009	Publication de la position du Conseil	11783/1/2008	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	A6-0210/2009	
22/04/2009	Débat en plénière		
23/04/2009	Résultat du vote au parlement		
23/04/2009	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0276/2009	Résumé
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 procédure	2007/0098(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Directive 96/26/EC 1990/0479(SYN) Voir aussi 2014/2700(RSP) Voir aussi 2014/2859(RPS) Modification 2017/0123(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/71864

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2007)0263	23/05/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2007)0635	23/05/2007	EC	

Document annexé à la procédure	SEC(2007)0636	23/05/2007	EC	
Document annexé à la procédure	52008XX0119(01) JO C 014 19.01.2008, p. 0001	12/09/2007	EDPS	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0068/2008	16/01/2008	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE396.405	12/02/2008	EP	
Amendements déposés en commission	PE402.665	13/03/2008	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0087/2008	31/03/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0217/2008	21/05/2008	EP	Résumé
Position du Conseil	11783/1/2008	09/01/2009	CSL	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	00109/2009	09/01/2009	CSL	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0914	12/01/2009	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE418.445	09/02/2009	EP	
Amendements déposés en commission	PE420.161	02/03/2009	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A6-0210/2009	02/04/2009	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T6-0276/2009	23/04/2009	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2009)0306	23/06/2009	EC	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)3507	25/06/2009	EC	
Projet d'acte final	03657/2009/LEX	21/10/2009	CSL	
Document de suivi	COM(2014)0592	25/09/2014	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2016)0350	31/10/2016	EC	
Document de suivi	SWD(2016)0351	31/10/2016	EC	
Document de suivi	COM(2017)0116	07/03/2017	EC	Résumé
Document de suivi	COM(2019)0084	18/02/2019	EC	Résumé
Document de suivi	COM(2021)0623	11/10/2021	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Règlement 2009/1071](#)
[JO L 300 14.11.2009, p. 0051](#) Résumé

OBJECTIF : établir des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

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/2007/0097](#) et [COD/2007/0099](#)).

Il ressort de l'expérience acquise que certaines mesures du cadre législatif actuel relatif à l'accès à la profession de transporteur routier sont mal ou inégalement appliquées car ambiguës, incomplètes ou devenues inadaptées à l'évolution du secteur. C'est le cas de la directive 96/26/CE sur l'accès à la profession applicable à tous les transporteurs routiers, qu'ils soient artisans, petites et moyennes entreprises ou grandes entreprises. Les disparités dans son application nuisent à une concurrence loyale.

Le règlement proposé vise à remplacer cette directive pour remédier à ces défauts. Il établit les conditions que toutes les entreprises doivent remplir pour être autorisées à exercer la profession de transporteur routier. Il clarifie les dispositions législatives existantes et les complète pour renforcer la cohérence d'ensemble et garantir une application effective et homogène. Il introduit :

- la responsabilité du gestionnaire de transport qui prête son certificat de capacité professionnel à une entreprise pour qu'elle obtienne une autorisation et un encadrement plus strict de ses liens avec l'entreprise ;
- des critères à respecter pour qu'une entreprise soit établie de façon stable et effective dans un État membre et que son comportement puisse ainsi être correctement surveillé par l'autorité nationale qui l'a autorisée à exercer la profession;
- des indicateurs financiers comparables pour mesurer la capacité financière d'une entreprise, une formation minimale obligatoire de 140 heures avant l'examen qui atteste la capacité professionnelle à passer par tous les candidats et l'accréditation des centres de formation et des centres d'examen ;
- l'obligation aux autorités qui constatent qu'un transporteur ne respecte plus les conditions d'honorabilité, de capacité financière ou professionnelle de l'avertir, et si il ne se régularise pas après un certain délai de lui imposer des sanctions administratives allant du retrait de son autorisation à la déqualification de son gestionnaire de transport ;
- la reconnaissance entre États membres des infractions aux règles CE du transport routier. Cette reconnaissance mutuelle vaudra pour comptabiliser les infractions graves et répétées où qu'elles soient commises et qui au-delà d'un certain seuil sont susceptibles d'entacher l'honorabilité d'un transporteur et l'exposent aux sanctions ci-dessus ;
- l'instauration de registres électroniques interconnectés entre tous les États membres d'ici fin 2010 pour réduire le coût administratif inhérent au suivi et la surveillance des entreprises et pour faciliter l'échange d'information entre États membres ;
- la suppression progressive de certains régimes dérogatoires qui, laissés à la libre discrétion des États membres, sont octroyés de manière inégale à des entreprises. Ces régimes ont perdu leur justification et faussent la concurrence au détriment de la grande majorité des entreprises qui n'en profitent pas.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

AVIS DU CONTRÔLEUR EUROPÉEN DE LA PROTECTION DES DONNÉES sur 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.

La Commission a soumis la proposition de règlement susmentionnée pour avis au CEPD, qui l'a reçue le 29 mai 2007. Une version révisée de la proposition lui est parvenue le 6 juillet 2007.

L'objectif de la proposition est de remplacer la directive 96/26/CE du Conseil 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, afin de remédier à ses insuffisances.

La proposition comporte des éléments impliquant le traitement de données à caractère personnel : elle introduit en particulier des registres électroniques interconnectés entre tous les États membres pour faciliter l'échange d'informations entre les États membres; elle prévoit en outre l'obligation pour les autorités d'avertir le transporteur lorsqu'elles constatent qu'il ne répond plus aux exigences d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle, obligation qui figure parmi une série de règles visant à assurer le respect de ces exigences.

Dans le présent avis, le CEPD examine les points suivants de la proposition:

Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité : le CEPD suggère que le législateur communautaire précise, au regard de l'objectif de la proposition qu'est l'amélioration du fonctionnement du marché intérieur dans le secteur du transport routier, les situations que l'article 6, paragraphe 1 de la proposition - qui prévoit que les États membres veillent à ce que les entreprises répondent à la condition selon laquelle aucun motif sérieux ne met en doute leur honorabilité - entend couvrir. Il suggère par ailleurs de modifier la proposition pour qu'elle fixe, dans son texte même - éventuellement dans une annexe - au moins les principaux éléments de la liste de catégories, types et niveaux de gravité des infractions, ainsi que la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions mineures répétées engendrent la perte d'honorabilité, visée à l'article 6, paragraphe 2, avec plus de détails.

Autorisation et surveillance par les autorités compétentes : le CEPD se félicite du rôle central reconnu aux autorités compétentes, qui implique aussi, en tant qu'élément incontournable de leurs activités, des responsabilités en matière de traitement des données à caractère personnel. À ce sujet, il a relevé dans la proposition certaines ambiguïtés qui peuvent être facilement levées sans rien changer au système lui-même.

Registre électronique des entreprises : le CEPD se félicite que l'accès aux registres électroniques nationaux et la finalité de ceux-ci soient clairement limités. Il note également avec satisfaction la limitation de la conservation des données à une période fixe de deux ans. Néanmoins, le texte devrait aussi prévoir que les données concernant des personnes déclarées inaptes à l'exercice de la profession soient retirées du registre immédiatement après qu'une mesure de réhabilitation a été prise conformément au règlement.

Le texte du règlement devrait en outre préciser à qui incombe la responsabilité de tenir un registre et de traiter les données qu'il contient. Concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux, il faudrait ajouter la phrase suivante à l'article 15, paragraphe 5: «Ces modalités communes devraient établir quelle est l'autorité responsable de l'accès aux données, de leur utilisation ultérieure et de leur mise à jour après l'accès et devraient comporter à cet effet des règles sur l'enregistrement et le contrôle des données.»

Règles essentielles applicables en matière de protection des données à caractère personnel, conformément à la directive 95/46/CE : le CEPD suggère que l'article 16 sur la protection des données soit réécrit en tenant compte des nécessités suivantes:

- préciser que les dispositions spécifiques de la directive 95/46/CE s'appliquent pleinement aux demandes des personnes concernées relatives aux informations dont elles font l'objet dans le cadre de la proposition,
- apporter une valeur ajoutée en précisant les droits visés dans la directive, par exemple préciser quelle est l'autorité chargée de fournir les informations, prescrire une forme précise pour la mise en œuvre des droits des personnes concernées et préciser davantage les modalités du droit d'opposition,
- supprimer les termes «pour l'autorité qui est responsable du traitement de ces données», s'agissant des délais ou frais excessifs résultant d'une demande d'accès.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

En adoptant le rapport de Mme Silvia-Adriana TICU (PSE, RO), la commission des transports et du tourisme a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, 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.

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

Champ d'application : le règlement proposé s'applique à toutes les entreprises établies dans la Communauté qui exercent la profession de transporteurs par route. Les députés précisent qu'il s'applique aussi aux entreprises qui envisagent d'exercer la profession de transporteur par route, et toute référence aux entreprises qui exercent la profession de transporteur par route est réputée inclure, le cas échéant, une référence aux entreprises qui envisagent d'exercer cette profession.

Les véhicules intervenant dans des activités agricoles ou forestières (véhicules à moteur ne pouvant pas dépasser une vitesse de 40km/h) devraient être exclus du champ d'application du règlement.

De plus, tant que les États membres interpréteront et traiteront de façon aussi différente les infractions, les infractions mineures et répétées n'ont pas à faire partie du règlement, estiment les députés. Le règlement devrait donc viser uniquement des infractions graves.

Gestionnaire de transport : selon la proposition de la Commission, le gestionnaire de transport ne peut être qu'un salarié ou le propriétaire même de la société. Les députés estiment que le gestionnaire de transport doit avoir un lien réel avec l'entreprise, c'est-à-dire soit être un employé, un partenaire, un directeur, un actionnaire de l'entreprise ou avoir une relation contractuelle similaire avec celle-ci, ou gérer celle-ci ou, si l'entreprise est une personne physique, être cette même personne, ou, si l'entreprise est une société, pouvoir représenter et lier en droit cette société. Il doit en outre être domicilié dans un État membre. L'entreprise devra notifier à l'autorité compétente le nom du ou des gestionnaire(s) de transport désigné(s). L'autorité compétente pourra arrêter le nombre maximum de véhicules pouvant être gérés par le gestionnaire de transport.

Exigence d'établissement : l'entreprise doit être tenue de disposer d'un établissement, situé dans l'État membre qui lui donne l'autorisation d'exercer la profession, avec des locaux dans lesquels elle conserve ses documents d'entreprise pendant les périodes prévues par la loi, sur des supports de données sûrs auxquels l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier les conditions prévues par le règlement dans le respect de toutes les normes pertinentes en matière de protection des données à caractère personnel.

Honorabilité : les États membres devront déterminer les conditions que doit remplir une entreprise ou un gestionnaire de transport pour satisfaire à l'exigence d'honorabilité. Les députés énumèrent ces conditions qui doivent comprendre au moins les exigences suivantes :

- a) aucun motif sérieux ne met en doute l'honorabilité de l'entreprise de transport, de ses gestionnaires de transport ou de toute personne concernée, tel que le fait d'avoir fait l'objet de condamnations ou sanctions pour toute infraction grave aux réglementations nationales en vigueur en matière de: i) droit commercial, ii) droit de la faillite, iii) conditions de rémunération et de travail de la profession, iv) circulation routière, v) responsabilité professionnelle; et vi) traite d'êtres humains ou trafic de stupéfiants.
- b) le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport n'a pas fait l'objet de condamnations dans un ou plusieurs États membres pour des infractions graves.

La Commission devra adopter, au plus tard le 1er janvier 2010, une liste des catégories, types et niveau de gravité des infractions faisant perdre l'honorabilité requise. Les mesures relatives à cette liste seront arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle. À cette fin et au plus tard le 1^{er} janvier 2010, la Commission devra : i) fixer les catégories et types d'infractions les plus fréquemment rencontrées; ii) définir le niveau de gravité des infractions en fonction de leur potentiel à créer un risque grave de mort ou de blessures graves; et iii) prévoir la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme étant plus graves, en prenant en compte le nombre de conducteurs utilisés par les activités de transport dirigées par le gestionnaire de transport.

Exigence de capacité financière : l'entreprise devra prouver, à partir des comptes annuels, qu'elle dispose chaque année de ressources en capital et de réserves d'une valeur au moins égale à 9.000 EUR pour un seul véhicule utilisé et à 5.000 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé. Les ressources en capital seront prouvées à l'aide d'un bilan commercial certifié ou d'un bilan fiscal. La personne physique ou morale qui demande pour la première fois l'accès à la profession de transporteur par route devra être tenue de présenter un bilan d'ouverture certifié. Les députés estiment qu'une assurance doit aussi être acceptée comme preuve de capacité financière. En revanche, le « quick ratio » des créances par rapport aux dettes (supérieur ou égal à 80%) n'est pas, selon eux, un indicateur de la stabilité financière d'une entreprise. Les députés proposent enfin que l'autorité compétente détermine à quelles conditions la garantie bancaire peut être appelée et libérée au bénéfice d'autres créanciers.

Exigence de capacité professionnelle : l'exigence de capacité professionnelle sera constatée après un examen écrit obligatoire qui pourra, si un État membre en décide ainsi, être complété par un examen oral. En vue d'empêcher les abus, les personnes concernées devront présenter les examens dans leur pays de résidence. Les États membres devront accréditer, selon des critères mutuellement compatibles

qu'ils définissent, les organismes aptes à offrir aux candidats des formations de qualité. Ils pourront dispenser de l'examen les personnes pouvant apporter la preuve d'une expérience pratique continue d'au moins dix ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction, préalablement à la publication du présent règlement. Enfin, les États membres pourront promouvoir une formation telle que décrite à l'annexe I du règlement, tous les dix ans, afin de permettre aux gestionnaires de transport de mettre à jour leurs connaissances.

Autorisation et contrôle : les députés estiment que les autorités compétentes devraient être explicitement responsables de la mise à jour et de la conservation du registre électronique. Elles devraient vérifier tous les cinq ans que les entreprises qu'elles ont autorisées à exercer la profession de transporteur par route satisfont toujours à chacune des exigences requises. Cette périodicité de cinq pour les contrôles réguliers pourrait être changée par la Commission suivant la procédure de réglementation avec contrôle.

Registres électroniques nationaux : les députés sont d'avis que le registre électronique national doit contenir une section publique et une section confidentielle. La section confidentielle du registre électronique ne sera accessible aux autorités autres que les autorités compétentes que si elles sont assermentées et dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction du transport routier. Au 1er janvier 2010 au plus tard, la Commission devra définir, en consultation avec les États membres, la structure minimale des données devant être encodées dans le registre électronique national.

Les États membres pourront décider de conserver dans des registres séparés les informations concernant les infractions graves ayant donné lieu à une sanction dans les deux dernières années, ainsi que le nom des personnes qui ont été déclarées inaptes à diriger l'activité de transport d'une entreprise. Les données concernant une entreprise dont l'autorisation a été suspendue ou retirée resteront dans le registre pendant deux ans à compter de l'expiration de la suspension ou du retrait de l'autorisation et devront ensuite être immédiatement supprimées. Les données relatives à la personne déclarée inapte à l'exercice de la profession seront conservées dans le registre aussi longtemps que l'honorabilité de la personne concernée n'a pas été rétablie. Après que la réhabilitation ou une autre mesure équivalente sera intervenue, les données seront immédiatement supprimées.

Droits d'antériorité : les députés ont supprimé l'article 22 de la proposition qui a trait aux droits d'antériorité pour les pays ayant adhéré à l'Union avant le 1^{er} janvier 1995.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

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/2007/0097](#) 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.

Les délégations ont souscrit, sur le plan des principes, aux objectifs de la proposition de la Commission relative à l'accès à la profession de transporteur par route. La majorité des délégations s'est déclarée favorable au compromis de la présidence concernant cette proposition, qui porte notamment sur la question des registres électroniques nationaux. La présidence a proposé ce qui suit:

- les États membres devront mettre en place un registre national dix huit mois après l'entrée en vigueur du règlement;
- ces registres seront connectés entre eux au plus tard le 31 décembre 2012;
- les infractions graves seront inscrites dans le registre à partir du 1er janvier 2015.

D'autres éléments du compromis ont notamment trait aux aspects suivants: l'objet et le champ d'application, la fonction de gestionnaire de transport, l'examen et l'enregistrement des demandes et les contrôles.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

Le Parlement européen a adopté par 614 voix pour, 28 voix contre et 45 abstentions, une résolution législative modifiant 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.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par Mme Silvia-Adriana Ionescu (PSE, RO), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 1^{ère} lecture de la codécision - sont les suivants :

Champ d'application : le règlement proposé s'applique à toutes les entreprises établies dans la Communauté qui exercent la profession de transporteurs par route. Les députés précisent qu'il s'applique aussi aux entreprises qui envisagent d'exercer la profession de transporteur par route, et toute référence aux entreprises qui exercent la profession de transporteur par route est réputée inclure, le cas échéant, une référence aux entreprises qui envisagent d'exercer cette profession.

Les entreprises exerçant la profession de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ne pouvant pas dépasser une vitesse de 40km/h devraient être exclus du champ d'application du règlement.

De plus, tant que les États membres interpréteront et traiteront de façon aussi différente les infractions, les infractions mineures et répétées n'ont pas à faire partie du règlement, estiment les députés. Le règlement devrait donc viser uniquement des infractions graves.

Gestionnaire de transport : les députés estiment que le gestionnaire de transport doit avoir un lien réel avec l'entreprise, c'est-à-dire soit être un employé, un associé, un directeur, un actionnaire de l'entreprise ou avoir une relation contractuelle similaire avec celle-ci, ou gérer celle-ci

ou, si l'entreprise est une personne physique, être cette même personne, ou, si l'entreprise est une société, pouvoir représenter et lier et prendre des décisions qui engagent la société. Il doit en outre être domicilié dans un État membre. L'entreprise devra notifier à l'autorité compétente le nom du ou des gestionnaire(s) de transport désigné(s). L'autorité compétente pourra arrêter le nombre maximum de véhicules pouvant être gérés par le gestionnaire de transport, qui ne peut être supérieur à 50 véhicules par gestionnaire de transport ;

Exigence d'établissement : l'entreprise doit être tenue de disposer d'un établissement, situé dans l'État membre qui lui donne l'autorisation d'exercer la profession, avec des locaux dans lesquels elle conserve ses documents d'entreprise pendant les périodes prévues par la loi, sur des supports de données sûrs auxquels l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier les conditions prévues par le règlement, dans le respect de toutes les normes pertinentes en matière de protection des données à caractère personnel.

Honorabilité : les États membres devront déterminer les conditions que doit remplir une entreprise ou un gestionnaire de transport pour satisfaire à l'exigence d'honorabilité. Les députés énumèrent ces conditions qui doivent comprendre au moins les exigences suivantes :

- a) aucun motif sérieux ne met en doute l'honorabilité de l'entreprise de transport, de ses gestionnaires de transport ou de toute personne concernée, tel que le fait d'avoir fait l'objet de condamnations ou sanctions pour toute infraction grave aux réglementations nationales en vigueur en matière de: i) droit commercial, ii) droit de la faillite, iii) conditions de rémunération et de travail de la profession, iv) circulation routière, v) responsabilité professionnelle; et vi) traite d'êtres humains ou trafic de stupéfiants.
- b) le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport n'a pas fait l'objet de condamnations dans un ou plusieurs États membres pour des infractions graves.

La Commission devra adopter, au plus tard le 1er janvier 2010, une liste des catégories, types et niveau de gravité des infractions faisant perdre l'honorabilité requise. Les mesures relatives à cette liste seront arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle. À cette fin et au plus tard le 1er janvier 2010, la Commission devra : i) fixer les catégories et types d'infractions les plus fréquemment rencontrées; ii) définir le niveau de gravité des infractions en fonction de leur potentiel à créer un risque grave de mort ou de blessures graves; et iii) prévoir la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme étant plus graves, en prenant en compte le nombre de conducteurs utilisés par les activités de transport dirigées par le gestionnaire de transport.

Exigence de capacité financière : l'entreprise devra prouver, à partir des comptes annuels, qu'elle dispose chaque année de ressources en capital et de réserves d'une valeur au moins égale à 9.000 EUR pour un seul véhicule utilisé et à 5.000 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé. Les députés précisent que les ressources en capital pourront être prouvées à l'aide d'un bilan commercial certifié ou d'un bilan fiscal. La personne physique ou morale qui demande pour la première fois l'accès à la profession de transporteur par route devra être tenue de présenter un bilan d'ouverture certifié. Les députés estiment qu'une assurance doit aussi être acceptée comme preuve de capacité financière. En revanche, le « quick ratio » des créances par rapport aux dettes (supérieur ou égal à 80%) n'est pas, selon eux, un indicateur de la stabilité financière d'une entreprise. Les députés proposent enfin que l'autorité compétente détermine à quelles conditions la garantie bancaire peut être appelée et libérée au bénéfice d'autres créanciers.

Exigence de capacité professionnelle : l'exigence de capacité professionnelle sera constatée après un examen écrit obligatoire qui pourra, si un État membre en décide ainsi, être complété par un examen oral. Par rapport à la Commission, les parlementaires ont supprimé l'obligation d'une formation initiale obligatoire (140 heures de cours). En vue d'empêcher les abus, les personnes concernées devront présenter les examens dans leur pays de résidence. Les États membres devront accréditer, selon des critères mutuellement compatibles qu'ils définissent, les organismes aptes à offrir aux candidats des formations de qualité. Ils pourront dispenser de l'examen les personnes pouvant apporter la preuve d'une expérience pratique continue d'au moins dix ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction, préalablement à la publication du présent règlement. En outre, les États membres pourront promouvoir une formation ainsi qu'un examen, à des intervalles de dix ans, afin de permettre aux gestionnaires de transport de mettre à jour leurs connaissances. Enfin, les gestionnaires de transport disposant d'une expérience pratique et reprenant leurs activités après une période de cinq ans d'interruption devront effectuer le recyclage et la mise à niveau nécessaires pour prouver le maintien de leurs compétences professionnelles et de la connaissance de l'évolution de la législation applicable à la profession.

Autorisation et contrôle : les députés estiment que les autorités compétentes devraient être explicitement responsables de la mise à jour et de la conservation du registre électronique. La Commission adaptera la périodicité des contrôles réguliers aux progrès techniques. L'autorité compétente pourra imposer aux entreprises dont l'autorisation a été suspendue ou retirée que leurs gestionnaires de transport suivent le cours de formation et passent l'examen visé au règlement avant toute mesure de réhabilitation.

Registres électroniques nationaux : les députés sont d'avis que le registre électronique national doit contenir une section publique et une section confidentielle. La section confidentielle du registre électronique ne sera accessible aux autorités autres que les autorités compétentes que si elles sont assermentées et dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction du transport routier. Au 1er janvier 2010 au plus tard, la Commission devra définir, en consultation avec les États membres, la structure minimale des données devant être encodées dans le registre électronique national.

Les États membres devraient pouvoir décider de conserver dans des registres séparés les informations concernant les infractions graves ayant donné lieu à une sanction dans les deux dernières années, ainsi que le nom des personnes qui ont été déclarées inaptes à diriger l'activité de transport d'une entreprise. Les données concernant une entreprise dont l'autorisation a été suspendue ou retirée resteront dans le registre pendant deux ans à compter de l'expiration de la suspension ou du retrait de l'autorisation et devront ensuite être immédiatement supprimées. Les données relatives à la personne déclarée inapte à l'exercice de la profession seront conservées dans le registre aussi longtemps que l'honorabilité de la personne concernée n'a pas été rétablie. Après que la réhabilitation ou une autre mesure équivalente sera intervenue, les données seront immédiatement supprimées.

Droits d'antériorité : les députés ont supprimé l'article 22 de la proposition qui a trait aux droits d'antériorité pour les pays ayant adhéré à l'Union avant le 1^{er} janvier 1995.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

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 clés sont les suivantes :

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 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 a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission.

Gestionnaire de transport : 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 Parlement européen a 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 avait proposé que l'autorité compétente nationale puisse arrêter le nombre maximum de véhicules pouvant être gérés par le gestionnaire de transport.

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

Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité : le Conseil a 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. Le Parlement européen a, comme le Conseil, supprimé la mention des infractions mineures répétées.

Nouveaux indicateurs pour mesurer la capacité financière d'une entreprise : le Conseil a supprimé la mention du « quick ratio » (proposée par la Commission) mais a 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.

Conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle : le Conseil a supprimé la disposition relative à la formation obligatoire à suivre avant de devenir gestionnaire de transport. Par ailleurs, la position commune 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 15 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 avait offert en revanche aux États membres la possibilité de promouvoir une formation à intervalles réguliers pour les gestionnaires de transport.

Autorisation et surveillance : le Conseil a 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 1^{er} janvier 2013, l'autorité compétente effectue cette vérification en accédant aux registres électroniques nationaux. 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.

Registres électroniques nationaux : le Conseil souscrit à la proposition de la Commission visant à créer des registres électroniques nationaux mais introduit des dispositions supplémentaires. Au plus tard le 1^{er} juin 2009, la Commission doit formuler des orientations concernant la structure du registre. Les États membres doivent créer leur registre national au plus tard 24 mois après la date d'entrée en vigueur du règlement, qui intervient 20 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.

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 prévoit la possibilité pour la Commission de recommander en 2009 l'inclusion du numéro d'immatriculation des véhicules.

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 1^{er} juin 2009 comme date proposée pour l'application du règlement.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

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

Deux éléments ont été au centre des discussions au Conseil. Il s'agit : 1) de la procédure que doivent appliquer les autorités compétentes en cas d'infraction classée parmi les «infractions les plus graves», qui figurent dans une nouvelle annexe III, et, 2) des registres électroniques que les États membres doivent mettre en place, de leur structure et de leur contenu, ainsi que des dates butoir pour leur interconnexion et pour l'encodage des données.

La position commune inclut de nombreux amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture, tous jugés acceptables par la Commission. D'autres amendements sont inclus partiellement ou avec des délais différents. Les dispositions suivantes figurent aussi déjà dans la position commune :

- la définition du lien entre le gestionnaire de transport et l'entreprise et l'exigence de résidence dans l'UE pour le gestionnaire ;
- celle du gestionnaire externe à l'entreprise : la position commune intègre l'idée de permettre aux États membres de décider du nombre maximal de véhicules pouvant être gérés par un gestionnaire externe, qui ne peut être supérieur à 50, mais ne permet pas de ne pas arrêter ce nombre maximal. La position commune reformule également la condition relative à l'indépendance du gestionnaire externe ;
- la procédure consécutive aux infractions les plus graves, figurant à l'annexe III : la position commune n'intègre pas les dates limites proposées par le Parlement pour l'adoption de la liste des infractions, ni la procédure de comitologie pour l'adaptation de l'annexe III;
- la possibilité pour les États membres de dispenser de l'examen les personnes qui disposent d'une certaine expérience : cependant, la position commune exige un nombre d'années d'expérience plus élevé (15 ans) ;
- l'annexe III relative aux infractions les plus graves, dans une version adaptée ;
- les mesures destinées à adapter au progrès technique la fréquence des contrôles imposés aux entreprises : toutefois, la position commune propose de concentrer les contrôles sur les entreprises présentant un risque accru à partir de 2015; jusqu'à cette date, les contrôles doivent avoir lieu tous les 5 ans.

En ce qui concerne le registre, le Parlement et le Conseil ont approuvé la mise en place et l'interconnexion progressives des registres électroniques des entreprises de transport routier, mais ont proposé des calendriers différents.

L'avis du Parlement en première lecture comme la position commune offrent, en plus de ce qui est prévu dans la proposition de la Commission, la possibilité de créer un registre distinct pour les infractions graves et pour les noms des gestionnaires de transport qui ont été déclarés inaptes à diriger l'activité de transport d'une entreprise. Selon la position commune, les noms de ces gestionnaires devraient figurer dans le registre tant que leur honorabilité n'a pas été rétablie, et non pendant 2 ans.

Le Parlement a proposé que le registre comporte une section publique et une section confidentielle, cette dernière n'étant accessible qu'aux autorités compétentes dans des conditions précises. Il a proposé en outre la création d'un registre des gestionnaires de transport. Ces propositions n'ont pas été intégrées à la position commune.

Tandis que le Parlement demande que le registre mentionne le numéro d'immatriculation de chaque véhicule utilisé à l'extérieur de l'État membre d'établissement, la position commune prévoit que la Commission puisse formuler, en 2009, des orientations relatives à l'inscription du numéro d'immatriculation. Cette dernière disposition faisait partie du compromis final obtenu lors des négociations du Conseil.

En outre, la position commune n'a pas intégré les dispositions suivantes, qui auraient pu être acceptables ou acceptables en principe pour la Commission:

- la restriction du champ d'application de l'exemption pour les transports de voyageurs à des fins non commerciales;
- la mention des supports de données sûrs dans les conditions relatives à l'établissement ;
- l'exigence d'adapter le taux de change des devises chaque année, et non tous les cinq ans ;
- l'obligation de compatibilité mutuelle pour les critères d'accréditation des organismes chargés de la formation et des examens des candidats gestionnaires de transport ;
- la possibilité pour les États membres de promouvoir une formation régulière pour les gestionnaires de transport ;
- le fait de confier la responsabilité de la mise à jour et de la conservation du registre électronique à l'autorité compétente;
- le raccourcissement du délai octroyé à une entreprise pour montrer qu'elle dispose d'un établissement effectif et stable ;
- la proposition visant à ce que les États membres indiquent à la Commission quelles attestations ils considèrent comme preuves de la capacité professionnelle;
- la reformulation de la référence à la «procédure de réglementation avec contrôle, dans des délais raccourcis»; la position commune supprime cette procédure.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Mme Silvia-Adriana ICAU (PSE, RO), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption du 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.

Les principaux amendements sont les suivants :

Dérogation : il est clarifié que le règlement ne s'applique pas aux entreprises qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route (les mots

« à titre gratuit » ont été supprimés).

Conditions relatives à l'exigence d'établissement : en vue de satisfaire aux exigences pour exercer la profession de transporteur par route, une entreprise doit disposer d'un établissement dans l'État membre concerné, avec des locaux dans lesquels elle exerce ses activités principales et elle doit conserver ses documents comptables. Elle doit diriger effectivement et en permanence ses activités relatives aux véhicules visés en disposant des équipements administratifs nécessaires, ainsi que des équipements et des installations techniques appropriés dans un centre d'exploitation situé dans cet État membre.

Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité : il ne doit pas y avoir de condamnations ou de sanctions pour infraction grave aux réglementations nationales en vigueur dans le domaine de la traite d'êtres humains ou du trafic de stupéfiants. La Commission devra établir une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions graves aux règles communautaires qui peuvent aboutir à une perte de l'honorabilité.

Conditions relatives à l'exigence de capacité financière : la valeur de l'euro dans les devises des États membres ne participant pas à la troisième phase de l'Union monétaire européenne devrait être fixée chaque année (plutôt que tous les 5 ans). Une entreprise devrait pouvoir démontrer sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire ou une assurance. Les députés ont supprimé une disposition permettant aux États membres de décider que la garantie pourra être appelée avec l'accord de l'autorité compétente qui a autorisé l'exercice de la profession de transporteur par route et ne pourra être libérée sans l'accord de cette autorité.

Conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle : selon les députés, les personnes concernées doivent passer l'examen dans l'État membre où elles ont leur résidence normale ou dans l'État membre où elles travaillent. On entend par « résidence normale » le lieu où une personne demeure habituellement, durant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles.

Les députés ajoutent que les États membres pourront : i) promouvoir une formation régulière dans les matières énumérées à l'annexe I à des intervalles de 10 ans, afin d'assurer que les gestionnaires de transport soient au courant de l'évolution du secteur ; ii) exiger que les personnes qui possèdent une attestation de compétence professionnelle, mais n'ont pas géré une entreprise de transport de passagers ou de marchandises par route durant les 5 dernières années, effectuent un recyclage destiné à actualiser leur connaissance de l'état actuel de la législation.

Dispense d'examen : une expérience pratique continue de 10 ans (au lieu de 15 ans) doit être retenue comme critère de dispense d'examen.

Licences : les députés ont rétabli le texte adopté par le Parlement en première lecture suivant lequel le règlement ne doit instaurer, pour l'accès à la profession de transporteur par route, qu'un type de licence. Si l'on veut réduire les contraintes administratives, il importe non pas de limiter la durée de l'autorisation, mais de procéder régulièrement à des contrôles afin de vérifier que les entreprises satisfont aux exigences requises pour l'exercice de la profession de transporteur par route.

Dans le souci de réduire les contraintes administratives, les députés ont raccourci le délai imparti à une autorité compétente pour l'examen d'une demande d'autorisation.

Registres : les députés estiment qu'au plus tard le 31 décembre 2009, la Commission devrait rendre une décision (plutôt que formuler 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. Certaines données contenues dans les registres devront être accessibles au public dans le respect des dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

Protection des données à caractère personnel : les entreprises devront se conformer, le cas échéant, aux dispositions pertinentes.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

Le Parlement européen a adopté 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 sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

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

Les principaux amendements sont les suivants :

Dérogation : le règlement ne s'appliquera pas aux entreprises qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route.

Conditions relatives à l'exigence d'établissement : l'entreprise devra disposer d'un établissement, situé dans l'État membre concerné, avec des locaux dans lesquels elle conservera ses principaux documents d'entreprise. Les États membres pourront prévoir que les établissements situés sur leur territoire tiennent aussi d'autres documents à disposition dans leurs locaux en permanence. L'entreprise devra disposer des équipements administratifs nécessaires, ainsi que des équipements et des installations techniques appropriés dans un centre d'exploitation situé dans cet État membre.

Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité : le compromis stipule qu'il ne doit pas y avoir de condamnations ou de sanctions pour infraction grave aux réglementations nationales en vigueur dans le domaine de la traite d'êtres humains ou du trafic de stupéfiants.

Conditions relatives à l'exigence de capacité financière : la valeur de l'euro dans les devises des États membres ne participant pas à la troisième phase de l'Union monétaire européenne devra être fixée chaque année. Une entreprise pourra démontrer sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire ou une assurance, y compris une assurance en responsabilité professionnelle. Le Parlement a supprimé une disposition permettant aux États membres de décider que la garantie pourra être appelée avec l'accord de l'autorité compétente qui a autorisé l'exercice de la profession de transporteur par route et ne pourra être libérée sans l'accord de cette autorité.

Conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle : conformément au souhait des députés, les personnes concernées doivent passer l'examen dans l'État membre où elles ont leur résidence normale ou dans l'État membre où elles travaillent. On entend par « résidence normale » le lieu où une personne demeure habituellement, durant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

Le Parlement a ajouté que les États membres pourront :

- promouvoir une formation régulière dans les matières énumérées à l'annexe I à des intervalles de 10 ans, afin d'assurer que les gestionnaires de transport soient au courant de l'évolution du secteur ;
- exiger que les personnes qui possèdent une attestation de compétence professionnelle, mais n'ont pas géré une entreprise de transport de passagers ou de marchandises par route durant les 5 dernières années, effectuent un recyclage destiné à actualiser leur connaissance de l'état actuel de la législation.

Dispense d'examen : une expérience pratique continue de 10 ans doit être retenue comme critère de dispense d'examen.

Registres : le Parlement souhaite qu'au plus tard le 31 décembre 2009, la Commission rende une décision 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. Certaines données contenues dans les registres devront être accessibles au public dans le respect des dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

Protection des données à caractère personnel : les entreprises devront se conformer, le cas échéant, aux dispositions pertinentes.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

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'établissement de registres électroniques des entreprises de transport.

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.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

OBJECTIF : instaurer des règles plus strictes concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route (paquet transports routiers).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1071/2009 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.

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 au marché international des services de transport par autocars et autobus](#).
- l'accès à la profession de transporteur par route.

La directive 96/26/CE du Conseil 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 établit les conditions minimales régissant l'accès à la profession de transporteur par route et la reconnaissance mutuelle des documents requis à cet égard. Toutefois, l'expérience, une analyse d'impact et diverses études réalisées en la matière montrent que ladite directive est appliquée de façon disparate par les États membres. Cette disparité a plusieurs conséquences négatives, notamment une distorsion de la 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 en ce qui concerne les règles de sécurité routière et les règles sociales, ou moins respectueuses de celles-ci, ce qui peut nuire à l'image du secteur.

Le présent règlement vise à instaurer des règles plus strictes concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route et à moderniser l'image du secteur du transport par route. Il clarifie les dispositions législatives existantes et les complète pour renforcer la cohérence d'ensemble et garantir une application effective et homogène dans toute l'UE. Il ne s'appliquera pas aux entreprises qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route.

Le règlement stipule que les entreprises souhaitant exercer des opérations de transport doivent désigner un « gestionnaire de transport », qui doit pouvoir apporter la preuve de connaissances professionnelles de qualité (140 heures de formation et un examen). Cette personne doit assurer la gestion effective et permanente des activités de transport de l'entreprise.

En vue de combattre le phénomène des entreprises « boîte aux lettres », il est prévu que les entreprises de transport disposent de bureaux et d'un centre d'exploitation dans l'État membre d'établissement.

Les États membres doivent en outre coopérer en ce qui concerne la surveillance des entreprises opérant dans plusieurs États membres. À cette fin, les autorités compétentes nationales doivent créer et interconnecter des registres électroniques nationaux contenant les infractions et les sanctions infligées aux entreprises et aux gestionnaires de transport.

Exigences pour exercer la profession de transporteur par route. Les entreprises qui exercent la profession de transporteur par route doivent :

- être établies de façon stable et effective dans un État membre : l'entreprise devra disposer d'un établissement, situé dans ledit État

membre, avec des locaux dans lesquels elle conserve ses principaux 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 aussi d'autres documents à disposition dans leurs locaux, en permanence ;

- être honorables: le gestionnaire de transports ne doit pas avoir fait l'objet d'une condamnation pénale grave ou s'être vu infligé de sanction pour avoir gravement enfreint les réglementations communautaires dans le domaine du transport par route, par exemple en ce qui concerne : 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. En outre, il ne doit pas y avoir de condamnations ou de sanctions pour infraction grave aux réglementations nationales en vigueur dans le domaine de la traite d'êtres humains ou du trafic de stupéfiants. 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 pourra aboutir à la perte d'honorabilité ;
- avoir la capacité financière appropriée : l'entreprise devra démontrer, 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. Une entreprise pourra démontrer sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire ou une assurance, y compris une assurance en responsabilité professionnelle ;
- avoir la capacité professionnelle requise : les candidats à la fonction de gestionnaire de transport doivent posséder des connaissances professionnelles de qualité. Pour assurer une meilleure homogénéité des conditions d'examen et favoriser un niveau élevé de formation, le règlement prévoit 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 devront 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 devra être mise à jour. Les États membres pourront : i) promouvoir une formation régulière dans les matières énumérées à l'annexe I, afin d'assurer que les gestionnaires de transport soient au courant de l'évolution du secteur ; ii) exiger que les personnes qui possèdent une attestation de compétence professionnelle, mais n'ont pas géré une entreprise de transport de passagers ou de marchandises par route durant les 5 dernières années, effectuent un recyclage destiné à actualiser leur connaissance de la législation ; iii) dispenser des examens, 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 ou plusieurs États membres durant la période de 10 années précédant le 4 décembre 2009.

Registres électroniques nationaux: chaque État membre devra tenir 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. Au plus tard le 31 décembre 2009, la Commission devra rendre une décision 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. L'accessibilité par l'intermédiaire des points de contact et de l'interconnexion devra être mise en œuvre 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. Certaines données contenues dans les registres devront être accessibles au public dans le respect des dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 04/12/2009.

APPLICATION : à partir du 04/12/2011.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

Conformément au règlement (CE) n° 1071/2009, la Commission a présenté son premier rapport sur la mise en œuvre de certaines dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur par route dans les États membres pendant la période allant du 4 décembre 2011 au 31 décembre 2012.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Communication des données : malgré l'obligation de rapport visée au règlement, six États membres, à savoir la Belgique, le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, le Luxembourg et le Portugal, n'avaient toujours pas présenté leurs rapports nationaux au moment de la rédaction du rapport. Certains États membres ont présenté leurs données tardivement alors que la date limite était fixée au 30 septembre 2013. En outre, plusieurs des rapports transmis par les États membres ne contenaient pas certaines des informations nécessaires.

En raison de l'absence de nombreuses données, le rapport de la Commission ne contient pas d'analyse complète de la mise en œuvre des dispositions du règlement (CE) n° 1071/2009. Par souci de cohérence et afin d'aider les autorités nationales compétentes à s'acquitter, à l'avenir, de leur obligation de rapport, un formulaire type sera proposé aux États membres à la suite de l'analyse des données nationales communiquées.

L'analyse des données communiquées sur l'exercice de la profession de transporteur par route permet de tirer les enseignements suivants :

Honorabilité, capacité financière et capacité professionnelle : cette partie du rapport porte sur les exigences nationales, l'organisation des contrôles, le niveau de conformité et les difficultés rencontrées. Cette présentation n'est pas exhaustive, en raison du caractère fragmentaire des rapports établis par les États membres.

L'Autriche, la France, l'Italie, la Slovaquie et la République tchèque ont présenté des données sur leurs systèmes nationaux de droit de l'accès à la profession. L'Espagne a expliqué que sa législation nationale prévoyait des conditions très strictes en matière de capacité professionnelle, de capacité financière et d'honorabilité et que, par conséquent, aucun changement important n'avait été requis après l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1071/2009.

Six États membres, à savoir Chypre, l'Estonie, l'Irlande, la Lituanie, Malte et la Slovénie, ont indiqué un niveau élevé de respect des exigences du règlement par les entreprises de transport par route exerçant leurs activités dans ce secteur.

Autorisations : il ressort des données transmises que la plupart des États membres n'établissent pas de rapport sur l'autorisation au sens du chapitre III du règlement (CE) n° 1071/2009. En raison d'un manque d'informations sur les systèmes nationaux en ce qui concerne les autorisations, les données quantitatives communiquées par les États membres ne permettent pas de se faire une idée précise du nombre d'entreprises exerçant la profession de transporteur par route.

Plusieurs États membres ont communiqué un nombre global de transporteurs autorisés en date du 31 décembre 2012. La République tchèque compte presque 95.600 transporteurs autorisés, l'Italie en compte environ 81.000, le Royaume-Uni plus de 53.500, la Suède environ 18.000, les Pays-Bas presque 11.700, l'Irlande 5.800, la Lituanie 4.500 et la Slovaquie 2.800. La Hongrie a notifié un peu plus de 45.000 licences en cours de validité. Il ressort de ces données que la grande majorité des entreprises autorisées sont des transporteurs de marchandises par route.

- Autorisations accordées : le nombre d'autorisations accordées est le plus élevé en Italie (81.000 pour le transport de voyageurs et de marchandises) et en Espagne (près de 31.000 pour le transport de voyageurs et de marchandises). Ces chiffres peuvent être comparés au nombre pour la France où 10.000 autorisations ont été octroyées pour le transport de voyageurs et de marchandises. La proportion d'autorisations accordées pour le transport de marchandises par route est, dans tous les cas, au moins deux fois plus élevée (Irlande) et jusqu'à près de soixante-dix fois plus élevée (Espagne) que les autorisations octroyées pour le transport de voyageurs.
- Autorisations retirées et suspendues : c'est l'Espagne qui a enregistré le plus grand nombre de retraits d'autorisations avec près de 37.600 retraits pour le transport de voyageurs et de marchandises. La France occupait la deuxième place avec 4.700 retraits d'autorisations, suivie de la Slovaquie avec 1.200 retraits, de la Suède avec 965 retraits, de la République tchèque avec 956 retraits et de la Slovénie avec 599 retraits. À l'autre extrémité du classement, la Grèce a fait état de 222 retraits pour le transport de voyageurs et de marchandises, suivie de la Pologne (68), de la Lettonie (58), de la Hongrie (33) et de l'Italie (31). Le nombre d'autorisations retirées pour le transport de voyageurs et de marchandises était plus élevé que le nombre d'autorisations accordées dans seulement trois États membres, à savoir la Slovaquie, l'Espagne et les Pays-Bas.
- Attestations de capacité professionnelle : plus de 52.000 attestations ont été délivrées. La plus grande part d'attestations octroyées dans l'Union européenne au cours de la période considérée a été observée en Roumanie et s'élevait à 31,5% du nombre total d'attestations délivrées et notifiées par les États membres, suivie de la France et de l'Espagne (11%), de l'Italie et de la République tchèque (8%), de la Suède (6%) et de la Pologne (5%).
- Gestionnaires de transport déclarés inaptes : la plupart des États membres ayant communiqué des données sur le nombre de déclarations d'inaptitude ont indiqué n'avoir enregistré aucun cas au cours de la période de rapport tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.
- Échange d'informations : la mise en place du registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) constitue une étape de plus dans la facilitation de la coopération entre les autorités nationales aux fins du renforcement de l'application transfrontière de la législation de l'Union sur le transport routier. Il ressort des données fournies que le système de coopération administrative entre États membres n'a pas été mis en place. La Commission est favorable à un renforcement de la coopération administrative qui permette une plus grande cohérence et efficacité de la mise en œuvre dans l'ensemble des États membres de l'UE.

Pour la prochaine période de rapport (2013-2014), tous les États membres sont invités à :

- se conformer à l'obligation de rapport afin de permettre l'élaboration d'un rapport exhaustif et éviter l'ouverture de procédures d'infraction au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- se préparer une esquisse de leurs systèmes nationaux d'octroi d'autorisations afin de permettre l'élaboration d'une vue d'ensemble de la situation européenne qui soit plus fiable et de meilleure qualité.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

Le présent rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil constitue le 2^{ème} rapport de mise en œuvre (entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2014) de certaines dispositions du règlement (CE) n° 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Objectif du rapport : le rapport vise plus spécifiquement à permettre un suivi plus étroit de l'application du règlement (CE) n° 1071/2009. Ce dernier s'applique à toutes les entreprises établies dans l'UE qui exercent, ou ont l'intention d'exercer, la profession de transporteur par route, ce qui englobe la profession de transporteur de marchandises par route et la profession de transporteur de voyageurs par route.

Pour rappel, certaines catégories d'entreprises, telles que celles utilisant des véhicules à moteur dont la masse en charge est inférieure à 3,5 tonnes, sont exemptées de l'application des dispositions du règlement.

Conformément au règlement, les entreprises qui exercent la profession de transporteur par route doivent être établies de façon stable et effective dans un État membre, et désigner un gestionnaire de transport titulaire d'une attestation de capacité professionnelle confirmant qu'il possède les compétences et les connaissances nécessaires pour diriger effectivement et en permanence les activités de transport. C'est aux États membres qu'il incombe de vérifier que les entreprises de transport respectent les conditions fixées dans le règlement (CE) n° 1071/2009.

Par ailleurs, une coopération administrative bien organisée entre États membres joue un rôle essentiel dans l'amélioration de l'efficacité de la surveillance des entreprises opérant dans l'Union européenne.

Principales conclusions :

- honorabilité, capacité financière et capacité professionnelle : le rapport indique que les pratiques varient fortement entre les États membres quant à leur mode de contrôle du respect des 4 exigences conditionnant l'accès à la profession de transporteur par route imposées par le règlement et quant au nombre de contrôles effectués. Quant aux difficultés posées par les contrôles de l'établissement stable et effectif, considérés comme plus consommateurs de ressources que les autres types de contrôle, plusieurs autorités compétentes soulignent leur caractère exigeant et l'absence de capacité administrative suffisante pour contrôler tous les transporteurs routiers enregistrés dans un État membre donné.

Le nombre de contrôles réalisés pour vérifier le respect des 4 exigences conditionnant l'accès à la profession de transporteur par route varie grandement d'un État membre à l'autre. Ainsi, 5.640 entreprises ont fait l'objet d'un contrôle d'établissement stable et effectif en Bulgarie en

2014, contre 120 en Estonie sur la période 2013-2014.

En ce qui concerne le niveau de conformité aux exigences conditionnant l'accès à la profession de transporteur par route, les données disponibles montrent que celui-ci est relativement élevé ;

- autorisations : l'article 2 du règlement (CE) n° 1071/2009 définit l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route comme «une décision administrative qui autorise une entreprise qui remplit les conditions prévues par ledit règlement à exercer la profession de transporteur par route». La nature juridique de cette «décision administrative» varie d'un État membre à l'autre. Il peut s'agir d'une condition préalable à l'obtention d'une licence de transport national et/ou d'une licence communautaire permettant d'exercer des activités de transport international, d'un document équivalent à une licence de transport national uniquement ou encore d'une licence de transport national et international octroyée au moyen d'une autorisation unique.

Le rapport indique que la plupart des autorisations délivrées en 2013 et 2014 concernent des transporteurs de marchandises par route (89% au total) et seulement une petite proportion de transporteurs de voyageurs par route (11%) ;

- autorisations retirées ou suspendues : d'après les données communiquées, le nombre d'autorisations retirées ou suspendues au cours de la période 2013-2014 s'est élevé à 161.289 au total. On notera que c'est l'Espagne qui a déclaré le plus grand nombre de retraits et de suspensions d'autorisations ;

- attestations de capacité professionnelle : une attestation de capacité professionnelle, montrant que le candidat conducteur a réussi l'examen écrit et l'examen oral prescrits, doit être délivrée par les autorités compétentes comme preuve de la capacité professionnelle. Sur le nombre total d'attestations délivrées dans l'Union européenne durant la période de référence, la plus grande part revient à l'Espagne (410.700), suivie de la Roumanie (25.597), de la Pologne (6.891), de la France (6.679) et de l'Allemagne (6.226) ;

- gestionnaires de transport déclarés inaptes : conformément au règlement, lorsqu'un gestionnaire de transport perd son honorabilité, l'autorité compétente devrait le déclarer inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise. Des déclarations d'inaptitude ont été établies dans 7 des États membres déclarants: Italie (680), Royaume-Uni (493), Allemagne (62), Suède (52), Estonie (7), Finlande (5) et France (1) ;

- échange d'informations : chaque État membre devrait tenir un registre électronique national des entreprises de transport par route qui ont été autorisées à exercer la profession de transporteur par route. Les exigences minimales quant aux données à entrer dans ces registres, ainsi que des règles communes sur leur interconnexion via le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), sont définies dans le règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission. Ces données concernent notamment l'honorabilité des transporteurs, les infractions graves commises et les licences communautaires. Mais au moment de la rédaction du rapport, 3 États membres n'avaient toujours pas connecté leur registre électronique national des entreprises de transport par route à l'ERRU. Ce système est généralement considéré comme utile, mais le fait que tous les États membres n'y sont pas encore connectés nuit grandement à son efficacité et à son efficience.

De manière générale enfin, le rapport indique la relative variabilité des informations transmises par les États membres, ce qui a nui à la qualité globale du rapport. En raison de l'absence de nombreuses données, la Commission n'a pas pu réaliser d'analyse complète de la mise en œuvre des dispositions du règlement (CE) n° 1071/2009. La Commission rappelle à cet égard aux États membres leur obligation de fournir un rapport complet, dans les délais prescrits, afin de lui permettre d'établir elle-même un rapport exhaustif et d'éviter l'ouverture de procédures d'infraction au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

La Commission a présenté le troisième rapport sur la mise en œuvre, entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2016, de certaines dispositions du règlement (CE) n° 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route. Ce rapport couvre la période du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2016 et est synchronisé avec le rapport sur la mise en œuvre de la législation sociale dans le domaine des transports par route, conformément au règlement (CE) n° 1071/2009.

Les États membres ont soumis des contributions de qualité très variable et très diversement respecté les délais, ce qui a nui à la qualité globale du présent rapport. En raison de l'absence de données concernant certains éléments du règlement (CE) n° 1071/2009, la Commission n'a pas pu réaliser d'analyse complète de la mise en œuvre des dispositions dudit règlement. Toutefois, tant le nombre d'États membres ayant soumis leur rapport que le degré de détail des données ont connu une augmentation significative depuis la période de référence précédente.

Conditions à respecter pour obtenir une autorisation

Comme cela est permis par le Règlement sous certaines conditions, plusieurs États membres imposent des exigences nationales en sus des quatre exigences prévues par le règlement (établissement stable et effectif, honorabilité, capacité financière appropriée et capacité professionnelle) pour accéder à la profession de transporteur par route. Le rapport analyse les modes de contrôle employés par les États membres pour respecter les quatre exigences conditionnant l'accès à la profession de transporteur par route imposées par le règlement et quant au nombre de contrôles effectués.

Quant aux difficultés posées par les contrôles de l'établissement stable et effectif, considérés comme plus consommateurs de ressources que les autres types de contrôle, plusieurs autorités compétentes soulignent leur caractère exigeant et l'absence de capacité administrative suffisante pour contrôler tous les transporteurs routiers enregistrés dans un État membre donné.

Autorisations

En raison de l'existence de différents types d'autorisation d'exercer dans le secteur du transport par route, les données soumises par les États membres ne peuvent être comparées que de manière globale. La plupart des États membres ont néanmoins communiqué un nombre global de transporteurs autorisés à la date du 31 décembre 2016, et cette date constitue dès lors un point de référence pour les données relatives au nombre d'autorisations octroyées, suspendues ou retirées.

Au total, on a recensé dans l'UE 608.212 transporteurs de marchandises et 77.913 transporteurs de voyageurs. La grande majorité des entreprises autorisées sont des transporteurs de marchandises par route. Dans les États membres ayant déclaré leurs chiffres, le pourcentage de transporteurs de marchandises par route autorisés, par rapport au nombre total de transporteurs autorisés, était de 89 % au 31 décembre 2016 (88% au 31 décembre 2014), contre seulement 11 % pour les transporteurs de voyageurs.

Autorisations accordées

Il ressort des données fournies par 24 États membres que ceux-ci ont accordé 278.092 autorisations pour exercer la profession de transporteur de voyageurs (25.788) et de marchandises (25.2304) au cours de la période de référence. La plupart des autorisations délivrées en 2015 et 2016 concernent des transporteurs de marchandises par route (91% au total) et seulement une petite proportion de transporteurs de voyageurs par route (9%).

Autorisations retirées ou suspendues

Le nombre d'autorisations retirées ou suspendues au cours de la période 2015-2016 s'est élevé à 130.998 au total. L'Espagne a déclaré le plus grand nombre de retraits et de suspensions d'autorisations (76.534) et a indiqué que la principale raison pour laquelle des autorisations ont été retirées ou suspendues était le non-respect des quatre exigences conditionnant l'accès à la profession. Cependant, le rapport a souligné que, dans la plupart des États membres qui ont rendu compte des raisons pour lesquelles des autorisations avaient été retirées ou suspendues, les retraits et suspensions ont été largement motivés par l'expiration de l'autorisation ou de la licence communautaire, la liquidation de la société, ou une demande du transporteur.

Attestations de capacité professionnelle

477.761 attestations de capacité professionnelle ont été délivrées durant la période couverte par le rapport. La plus grande part revient à l'Espagne (388218), suivie des Pays-Bas (25.597), de la Roumanie (20.960), de la Pologne (7100) et de la France (6616).

Des déclarations d'incapacité ont été établies dans dix des États membres déclarants, le plus grand nombre étant déclaré par le Royaume-Uni (253).

Échange d'informations

Si certains États membres ont tardé à le faire, tous ont désormais connecté leur registre électronique national des entreprises de transport par route au registre européen des entreprises de transport routier (ERRU). Plusieurs États membres ont souligné que leur participation à l'ERRU a permis d'améliorer la coopération et l'échange d'informations entre les États membres et de renforcer l'efficacité de leur registre électronique national. La Belgique, la République tchèque, l'Allemagne, l'Estonie, la Croatie, l'Italie, la Lettonie, la Slovaquie et la Suède, notamment, ont déclaré un volume important d'échanges d'informations concernant les infractions graves et l'honorabilité.

La plupart de ces échanges ont fait suite à une demande de vérification d'honorabilité adressée à un autre État membre ou reçue d'un autre État membre. Le rapport a souligné que le volume d'informations échangées a augmenté de manière très significative par rapport aux périodes de référence précédentes.