












Procedure file

| Informations de base | |
|---|--|
| COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement | En attente de la position du Conseil en 1ère lecture |
| Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus: poursuivre l'ouverture des marchés nationaux | |
| Modification Règlement (EC) No 1073/2009 2007/0097(COD) | |
| Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.15.04 Coopération et accords de transport routier | |

| Acteurs principaux | | | |
|---|---|---|--------------------|
| Parlement européen | Commission au fond | Rapporteur(e) | Date de nomination |
| |  Transports et tourisme | ECR ZĪLE Roberts | 16/01/2018 |
| | | Rapporteur(e) fictif/fictive | |
| | |  ARIAS ECHEVERRÍA Pablo | |
| | |  VITANOV Petar | |
| | |  RIQUET Dominique | |
| | |  BORCHIA Paolo | |
| | |  CUFFE Ciarán | |
| | |  FERREIRA João | |
| | Commission au fond précédente | | |
| |  Transports et tourisme | ECR ZĪLE Roberts | 16/01/2018 |
| | Commission pour avis précédente | | |
| |  Emploi et affaires sociales | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |
| Conseil de l'Union européenne Commission européenne | DG de la Commission Mobilité et transports | Commissaire BULC Violeta | |
| Comité économique et social européen Comité européen des régions | | | |

| Evénements clés | | | |
|-----------------|---|-------------------------------|--------|
| 08/11/2017 | Publication de la proposition législative | COM(2017)0647 | Résumé |

| | | | |
|------------|---|---|--------|
| 29/11/2017 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | |
| 22/01/2019 | Vote en commission, 1ère lecture/lecture unique | | |
| 28/01/2019 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique | A8-0032/2019 | Résumé |
| 13/02/2019 | Débat en plénière |  | |
| 14/02/2019 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 14/02/2019 | Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | T8-0125/2019 | Résumé |
| 24/09/2019 | Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire | | |
| 09/10/2019 | Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72) | | |

Informations techniques

| | |
|--|---|
| Référence de procédure | 2017/0288(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Sous-type de procédure | Législation |
| Instrument législatif | Règlement |
| | Modification Règlement (EC) No 1073/2009 2007/0097(COD) |
| Base juridique | Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1 |
| Consultation obligatoire d'autres institutions | Comité économique et social européen Comité européen des régions |
| Etape de la procédure | En attente de la position du Conseil en 1ère lecture |
| Dossier de la commission parlementaire | TRAN/8/11610 |

Portail de documentation

| | | | | | |
|------------------------------------|-------------------------|-------------------------------|------------|------|--------|
| Document de base législatif | | COM(2017)0647 | 08/11/2017 | EC | Résumé |
| Document annexé à la procédure | | SWD(2017)0358 | 09/11/2017 | EC | |
| Document annexé à la procédure | | SWD(2017)0359 | 09/11/2017 | EC | |
| Document annexé à la procédure | | SWD(2017)0360 | 09/11/2017 | EC | |
| Document annexé à la procédure | | SWD(2017)0361 | 09/11/2017 | EC | |
| Avis motivé | IE_HOUSES-OF-OIREACHTAS | PE616.552 | 22/01/2018 | NP | |
| Projet de rapport de la commission | | PE623.746 | 15/06/2018 | EP | |
| Comité des régions: avis | | CDR6151/2017 | 05/07/2018 | CofR | |

| | | | | | |
|--|--|------------------------------|------------|----|--------|
| Amendements déposés en commission | | PE628.473 | 04/10/2018 | EP | |
| Amendements déposés en commission | | PE628.553 | 04/10/2018 | EP | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A8-0032/2019 | 28/01/2019 | EP | Résumé |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T8-0125/2019 | 14/02/2019 | EP | Résumé |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | | SP(2019)354 | 16/04/2019 | EC | |

Informations complémentaires

Document de recherche

[Briefing](#)

2017/0288(COD) - 08/11/2017 Document de base législatif

OBJECTIF: favoriser l'accès aux marchés nationaux pour les services réguliers de transport par autocar et autobus.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: le [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 a montré que les opérateurs rencontrent des difficultés sur les marchés nationaux pour mettre en place des services de transport interurbain par autocar.

Les conclusions d'une évaluation ex post du règlement réalisée de 2015 à 2017 révèlent que ce dernier ne parvient que partiellement à réaliser son objectif initial, à savoir promouvoir les services de transport par autocar et autobus comme substitut durable au transport par voiture individuelle.

En poursuivant l'ouverture des marchés nationaux, la proposition inscrit dans le cadre du deuxième paquet «mobilité», qui vise à lutter contre le changement climatique, à rendre les entreprises européennes plus concurrentielles et à améliorer la palette de choix pour améliorer la mobilité des citoyens qui se déplacent sur de longues distances tout en favorisant l'utilisation de modes de transport durables.

ANALYSE D'IMPACT: la combinaison de mesures retenues permettrait, selon les estimations:

- de générer des économies de l'ordre de 1.560 millions EUR pour les entreprises et les administrations dans l'UE-28 au cours de la période concernée par l'évaluation (2015-2035);
- de permettre une augmentation de l'activité de transport par autocar de plus de 11% en 2030 par rapport au scénario de référence et de sa part modale de près d'1 point de pourcentage;
- d'améliorer la mobilité de groupes sociaux défavorisés à concurrence de 62 milliards de passagers-kilomètres en 2030, de créer 85.000 emplois et de contribuer à réduire le coût des accidents de 2,8 milliards EUR dans l'UE-28 au cours de la période analysée;
- d'avoir une incidence positive sur l'environnement sous la forme d'une réduction cumulée nette de 183 millions EUR du coût des émissions de CO₂ et de 590 millions EUR du coût de la pollution atmosphérique.

La viabilité des contrats de service public pour la desserte des zones urbaines reculées ne serait pas compromise.

CONTENU: la proposition vise à modifier le règlement sur les services de transport de voyageurs par autocar en vue d'octroyer l'accès aux marchés nationaux pour les services réguliers. Elle prévoit notamment ce qui suit:

Champ d'application: la proposition étend le champ d'application du règlement (CE) n° 1073/2009 à toutes les opérations de transport interurbain réalisées dans le cadre de services réguliers. Les transporteurs non-résidents pourraient exploiter des services réguliers nationaux dans les mêmes conditions que les transporteurs résidents.

Organisme de contrôle: chaque État membre devrait désigner un organisme de contrôle indépendant et impartial. Cet organisme réaliserait une analyse économique objective pour veiller à ce que les opérations effectuées dans le cadre de services commerciaux réguliers ne perturbent pas l'équilibre économique du contrat de service public. Il aurait les moyens d'obtenir les informations demandées et de faire appliquer ses décisions par des sanctions.

Droit d'accès aux terminaux: les transporteurs devraient bénéficier d'un droit d'accès aux terminaux à des conditions justes, équitables, non discriminatoires et transparentes pour l'exploitation de services réguliers. Les demandes d'accès seraient refusées uniquement si le terminal ne dispose pas de capacités suffisantes. Les décisions relatives aux demandes d'accès devraient être prises dans un délai de deux mois et être motivées. Les transporteurs pourraient introduire un recours contre les décisions devant l'organisme de contrôle.

Services réguliers soumis à autorisation: la proposition établit une procédure d'autorisation:

- pour les services réguliers de transport international de voyageurs sur une distance inférieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau: les autorisations devraient être accordées à moins que leur rejet ne soit clairement justifié et motivé;
- pour le transport international de voyageurs sur une distance de 100 kilomètres ou plus à vol d'oiseau. Dans ce cas, l'autorisation ne pourrait être refusée au motif qu'elle compromettrait l'équilibre économique du contrat de service public;
- pour les services réguliers nationaux: l'autorisation d'un nouveau service de transport de voyageurs sur une distance inférieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau pourrait être rejetée si ce service compromet l'équilibre économique du contrat de service public.

En outre, la proposition:

- met fin à l'utilisation de la feuille de route comme document de contrôle pour les services occasionnels de façon à éliminer une charge administrative inutile;
- supprime l'obligation selon laquelle les services réguliers doivent être exécutés durant un service régulier international ainsi que l'interdiction d'exécuter les opérations de cabotage sous la forme de services réguliers indépendamment d'un service international;
- met fin à l'obligation d'établir des feuilles de route pour les transports de cabotage dans le cadre de services occasionnels;
- modifie les règles relatives aux contrôles sur route et dans les entreprises afin d'y inclure les transports de cabotage.

Enfin, des obligations en matière de présentation de rapports sont prévues de manière à ce que la Commission puisse disposer d'informations cohérentes en provenance de tous les États membres afin de pouvoir contrôler et évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de la législation.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

2017/0288(COD) - 28/01/2019 Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Roberts Z?LE (ECR, LV) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Définitions

Les députés ont proposé d'inclure la définition de «contrat de service public» consistant en un ou plusieurs actes juridiquement contraignants confirmant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de service public de confier à cet opérateur de service public la gestion et l'exploitation de services publics de transport de voyageurs soumis à des obligations de service public. Selon la législation de l'État membre, le contrat pourrait également consister en une décision adoptée par l'autorité compétente sous forme d'un acte législatif ou réglementaire individuel ou contenant les conditions dans lesquelles elle fournit les services ou confie la fourniture de ces services à un opérateur interne

Accès aux terminaux

Lorsque les exploitants de terminaux accordent l'accès, les exploitants d'autobus et d'autocars devraient se conformer aux conditions générales en vigueur dans le terminal.

Les demandes d'accès aux terminaux ne pourraient être refusées que pour des motifs dûment justifiés, à savoir un manque de capacité, le non-paiement répété de redevances, des violations graves et répétées, dûment attestées, par l'opérateur de transport routier ou en raison de la législation nationale applicable, à condition qu'elles soient appliquées de manière cohérente et ne discriminent ni certains transporteurs souhaitant accéder à un terminal, ni leurs modèles économiques associés. Si une demande est refusée, l'exploitant du terminal devrait également communiquer sa décision à l'organisme de contrôle.

Procédures d'autorisation, de suspension et de retrait de l'autorisation pour le transport international de voyageurs sur une distance maximale de 100 kilomètres

Les députés ont introduit une nouvelle clause en vertu de laquelle l'autorisation d'un nouveau service pourrait être effectivement être refusée, même au-delà du plafond de 100 km proposé par la Commission, si le service en question porte atteinte à un contrat de service public existant qui a fait l'objet d'un appel d'offres transparent sans possibilité d'extension, associe des liaisons rentables et non rentables et ne reçoit aucune subvention publique importante qui risque de compromettre l'égalité des conditions de concurrence.

Les décisions de rejet d'une demande, d'octroi d'une autorisation avec limitation, de suspension ou de retrait d'autorisation devraient être motivées et, le cas échéant, tenir compte des analyses de l'organisme de contrôle. Le demandeur ou le transporteur exploitant le service concerné aurait la possibilité de faire appel des décisions de l'autorité délivrante.

Libre prestation des services

Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence, l'organisme de contrôle serait habilité à surveiller la situation concurrentielle sur le marché intérieur des services réguliers de transport de voyageurs par route, en vue de prévenir la discrimination ou l'abus de position dominante sur le marché, y compris par la sous-traitance. Ses avis seraient contraignants.

Il devrait recueillir et fournir des informations sur l'accès aux terminaux dans le but de garantir que l'accès aux terminaux est accordé aux opérateurs de services dans des conditions justes, équitables, non discriminatoires et transparentes et créer un registre électronique accessible au public, répertoriant tous les services réguliers nationaux et internationaux autorisés.

Transports de cabotage autorisés

Les transports de cabotage seraient autorisés pour les services suivants :

- les services réguliers assurés par un transporteur non résident de l'État membre d'accueil, dans le cadre d'un service régulier international, à l'exception des services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ou aux besoins de transport entre celui-ci et les zones environnantes. Les transports de cabotage ne pourraient être effectués indépendamment de ce service international ;
- les services réguliers effectués par un transporteur non résident de l'État membre d'accueil, dans le cadre d'un service régulier national.

Documents de contrôle pour les transports de cabotage

Les députés ont demandé que les documents électroniques et les technologies numériques soient utilisés plus efficacement afin d'alléger la charge des conducteurs et de réduire les temps de contrôle routier. À cet égard, les transports de cabotage sous forme de services occasionnels seraient effectués sous le couvert d'une feuille de route, sur papier ou sous format numérique, qui serait présentée à la demande de tout inspecteur agréé.

Les députés ont proposé que, lors des contrôles, le conducteur soit autorisé à prendre contact avec le siège social, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité qui pourrait fournir les documents demandés.

2017/0288(COD) - 14/02/2019 Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 354 voix pour, 246 contre et 8 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Organismes de contrôle

Les autorités compétentes dans chaque État membre devraient désigner un organisme de contrôle public national pour le secteur du transport de voyageurs par route qui serait une autorité impartiale juridiquement distincte, transparente et indépendante de toute autre entité publique ou privée.

Sans préjudice des compétences des autorités nationales, l'organe réglementaire serait habilité à surveiller la situation concurrentielle sur le marché intérieur des services réguliers de transport de voyageurs par route, en vue d'empêcher toute discrimination ou tout abus de position dominante sur le marché, y compris en recourant à la sous-traitance. Ses avis auraient un caractère contraignant.

L'organisme de contrôle devrait i) recueillir et fournir des informations sur l'accès aux terminaux dans le but de veiller à ce que l'accès aux terminaux soit accordé aux opérateurs de services dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes; ii) créer un registre électronique d'accès public dans lequel figurent tous les services réguliers nationaux et internationaux autorisés. Ses décisions devraient être rendues publiques dans un délai de deux semaines à compter de leur adoption.

Accès aux terminaux

Lorsque les exploitants de terminaux accordent l'accès, les exploitants d'autobus et d'autocars devraient se conformer aux conditions générales en vigueur dans le terminal.

Les demandes d'accès aux terminaux ne pourraient être refusées qu'au motif dûment justifié d'une capacité insuffisante, d'un défaut répété de paiement des taxes, de violations graves et répétées, dûment justifiées, par l'opérateur de transport routier, y compris de certaines dispositions nationales, pour autant qu'elles soient appliquées de manière cohérente et ne créent aucune discrimination à l'encontre de transporteurs particuliers souhaitant avoir accès à un terminal ou des modèles économiques qui sont les leurs. Si une demande est refusée, l'exploitant du terminal devrait également communiquer sa décision à l'organisme de contrôle.

Procédures d'autorisation, de suspension et de retrait de l'autorisation pour le transport international de voyageurs sur une distance inférieure ou égale à 100 kilomètres de trajet.

Le texte amendé prévoit que si un service régulier de transport international par autobus et autocars a compromis l'équilibre économique d'un contrat de service public pour des raisons exceptionnelles ne relevant pas de la responsabilité du titulaire du contrat de service public, l'État membre concerné pourrait, avec l'accord de la Commission, suspendre ou retirer l'autorisation de fournir le service après un préavis de six mois au transporteur. Le transporteur pourrait introduire un recours contre la décision.

En ce qui concerne les procédures d'autorisation, de suspension et de retrait de l'autorisation pour le transport international de voyageurs sur une distance supérieure à 100 kilomètres de trajet, l'autorité délivrante devrait prendre une décision sans délai et au plus tard deux mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur.

Les décisions de rejet d'une demande, d'octroi d'une autorisation avec limitation, de suspension ou de retrait d'autorisation devraient être motivées et, le cas échéant, tenir compte des analyses de l'organisme de contrôle. Le demandeur ou le transporteur exploitant le service concerné aurait la possibilité de faire appel des décisions de l'autorité délivrante.

Obligations des transporteurs

Un État membre pourrait décider d'imposer à un transporteur non résident de respecter les conditions relatives à l'obligation de établissement fixées par le [règlement \(CE\) n° 1071/2009](#) du Parlement européen et du Conseil dans l'État membre d'accueil après que ce transporteur a obtenu l'autorisation de fournir un service national régulier et avant qu'il ne commence à exploiter le service en question. Ces décisions devraient être motivées.

La décision devrait tenir compte de la taille et de la durée de l'activité du transporteur non résident dans l'État membre d'accueil. Si l'État membre d'accueil constate que le transporteur non résident ne satisfait pas à l'exigence de établissement, il pourrait retirer les autorisations qui lui ont été accordées pour les services nationaux réguliers ou les suspendre jusqu'à ce que l'exigence soit satisfaite.

Transports de cabotage autorisés

Les transports de cabotage seraient autorisés pour les services suivants :

- les services occasionnels

- les services réguliers assurés par un transporteur non résident de l'État membre d'accueil, dans le cadre d'un service régulier international, à l'exception des services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ou aux besoins de transport entre l'un de ces points et les zones qui l'entourent. Les transports de cabotage ne pourraient être effectués indépendamment d'un service international.

Documents de contrôle pour les transports de cabotage

Les députés ont demandé que les documents électroniques et les technologies numériques soient utilisés plus efficacement afin d'alléger la charge des conducteurs et de réduire les temps de contrôle routier. À cet égard, les transports de cabotage sous forme de services occasionnels seraient effectués sous le couvert d'une feuille de route, sur papier ou sous format numérique, qui serait présentée à la demande de tout inspecteur agréé.

Les députés ont proposé que, lors des contrôles, le conducteur soit autorisé à prendre contact avec le siège social, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité qui pourrait fournir les documents demandés.