

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

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

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

Les principales questions stratégiques sont les suivantes :

Clarification du champ d'application, des définitions et des principes : le Conseil a suivi la proposition de la Commission, et sa position commune prévoit que ce règlement s'applique à toutes les opérations de transport international effectuées sur le territoire de la Communauté, y compris le transport en provenance et à destination de pays tiers, ainsi qu'aux services de transport national de voyageurs par route exploités à titre temporaire par un transporteur non résident (« cabotage »).

En ce qui concerne le transport à destination ou en provenance d'un pays tiers, il est précisé que, tant qu'il n'y a pas d'accord entre la Communauté et le pays tiers en question, le règlement ne s'applique pas à la partie du trajet effectuée dans l'État membre de prise en charge ou de dépose de voyageurs. Il s'applique toutefois à l'intérieur d'un État membre traversé en transit.

Afin de permettre aux organismes de contrôle de procéder à leurs vérifications plus efficacement, les transporteurs ont l'obligation de conserver à bord de chacun de leurs véhicules une copie certifiée conforme de la licence communautaire lorsqu'ils effectuent une opération de transport international.

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

Licence communautaire et copies certifiées conformes : la proposition de la Commission prévoit que la licence communautaire sera délivrée pour une durée de 5 ans renouvelable. La position commune étend la validité de la licence communautaire et la porte à une durée maximale de 10 ans renouvelable, introduit la procédure de réglementation avec contrôle (comitologie) aux fins des adaptations techniques qu'il faudra apporter à la validité de la licence communautaire et modifie en conséquence les dispositions concernant la vérification des conditions de délivrance et de renouvellement de la licence. Le Conseil a modifié l'annexe I en y ajoutant une série de dispositifs de sécurité afin d'empêcher la falsification des documents. Le Parlement européen a décidé de suivre l'approche de la Commission et n'a pas adopté d'amendements sur cette question.

Procédure d'autorisation des services réguliers internationaux : la position commune prévoit une procédure allégée et simplifiée. L'autorisation sera accordée, sauf dans les deux cas suivants: i) le service qui fait l'objet de la demande affecterait sérieusement, sur les tronçons directs concernés, la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit communautaire en vigueur, ou ii) la finalité principale du service n'est pas de transporter des passagers entre des arrêts situés dans différents États membres. Les États membres doivent établir des critères non discriminatoires permettant de déterminer la viabilité d'un contrat de service public dans le cadre de la procédure d'autorisation des services réguliers internationaux.

Le Conseil a suivi l'approche de la Commission, qui prévoit que les autorités des États membres dont le territoire est simplement traversé en transit mais sur lequel aucun voyageur n'est pris en charge ni déposé,

seront simplement informées une fois que les États membres concernés auront décidé d'autoriser le service en question. La Commission aura deux mois pour arrêter une décision sur l'autorisation lorsque l'autorité délivrante n'est pas en mesure de prendre une telle décision.

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

Cabotage : les dispositions relatives au cabotage demeurent dans une large mesure inchangées par rapport à la proposition de la Commission. En particulier, le Conseil a approuvé la suppression de la disposition figurant à l'article 9 du règlement (CE) n° 12/98 sur les mesures de sauvegarde en cas de perturbations graves d'un marché national des transports.

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

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

Coopération entre États membres : s'alignant sur la proposition de la Commission, la position commune oblige les États membres à échanger des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux. Les États membres seront également tenus de consigner dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports qui ont donné lieu à l'application d'une sanction. En outre, devra être consigné dans les registres nationaux tout retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire ou des copies certifiées conformes. Ces mentions seront conservées dans la base de données pendant deux ans. Le Parlement européen a décidé de suivre la proposition de la Commission et n'a pas adopté d'amendements sur cette question.

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

En ce qui concerne la procédure à suivre par l'État membre qui constate une infraction grave commise par un transporteur non résident, la position commune prévoit un délai de deux mois (au lieu d'un mois) pour communiquer les informations à l'État membre d'établissement. En outre, le texte ne prévoit pas d'obligation pour l'État membre d'établissement du transporteur de notifier les suites données. Le Parlement européen s'est aussi déclaré opposé à l'inclusion de dispositions concernant les infractions mineures et répétées. Par contre, il a voté en faveur d'une disposition qui fait figurer les peines d'amende parmi les sanctions possibles.

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

- fixer au 1^{er} janvier 2009 la date d'application du règlement;

- mentionner la directive concernant le détachement de travailleurs parmi les règles applicables au cabotage;
- prévoir la possibilité de dispenser de la procédure d'autorisation les services réguliers transfrontaliers qui ne vont pas au-delà de 50 km de la frontière;
- élargir la portée de l'autorisation des excursions locales;
- réintroduire la règle des douze jours dans la législation relative aux temps de conduite et de repos.