

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

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

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

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

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

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

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

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

Les principaux éléments du nouveau règlement sont les suivants :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Licence communautaire : le transport international de passagers par autocars et autobus sera subordonné à la détention d'une licence communautaire. Les transporteurs auront l'obligation de conserver à bord de chacun de leurs véhicules une copie certifiée conforme de la licence communautaire afin de permettre aux organes de contrôle de procéder à leur vérification plus aisément et efficacement, en particulier en dehors de l'État membre d'établissement du transporteur.

Le règlement détermine les conditions de délivrance et de retrait des licences communautaires, leur durée de validité et leurs modalités d'utilisation. Il précise et renforce les règles en vigueur concernant le retrait de la licence communautaire. Il établit également des prescriptions plus précises en ce qui concerne les modalités de présentation et les autres caractéristiques de la licence communautaire et des copies certifiées conformes de celle-ci.

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

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

Transporteurs non résidents : ceux-ci seront autorisés à préster des services de transports nationaux de voyageurs par route, mais en tenant compte des caractéristiques spéciales de chaque modalité de service. L'exécution de ces transports de cabotage sera soumise aux dispositions des actes communautaires tels que le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et aux dispositions législatives nationales en vigueur dans certains domaines dans l'État membre d'accueil.

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

Sanctions : le nouveau règlement adapte les règles actuelles de manière à assurer l'application de sanctions efficaces contre les infractions graves commises dans un État membre autre que l'État membre d'établissement. Les sanctions doivent être non discriminatoires et proportionnelles à la gravité des infractions. Il sera possible de former un recours contre toute sanction infligée.

Les États membres devront consigner dans leur registre national électronique des entreprises de transport par route toutes les infractions graves imputables aux transporteurs et qui ont donné lieu à une sanction.

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

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

ENTRÉE EN VIGUEUR : 04/12/2009.

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