

Accès au marché international des services de transport par autocars et autobus: poursuivre l'ouverture des marchés nationaux

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 d'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 d'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.