4. **Conséquences**

4.1. Le Comité approuve la proposition consistant à calculer la période transitoire à partir de la date de publication des enregistrements, et à appliquer cette période à la fois au point a) et au point b) du paragraphe 1 de l'article 13.

4.2. Le Comité souhaite cependant souligner son mécontentement à l'égard du fait que l'enregistrement et par conséquent la mise en application du règlement ait subi un si grand retard.

5. **Conclusion**

5.1. À tous les égards, les questions de marquage, de marquage d'origine et de politique d'information du consommateur sont devenues récemment encore plus importantes à la fois pour le producteur et pour le consommateur.

5.2. Il est important pour l'ensemble du marché intérieur qu'une telle information soit présentée de manière à ce que les règles puissent être observées par tous sur le marché. Il est également important que la Commission soit ouverte aux exigences présentées par les consommateurs. C'est un élément décisif pour la crédibilité des producteurs, la demande sur le marché, la protection du consommateur et de cette manière, pour l'emploi au sein de l'UE.

5.3. C'est pourquoi le Comité économique et social souhaite également inviter la Commission à élaborer sans retard des propositions de mesures destinées à élargir le marquage d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires tels que définis à l'article 38 titre II, du Traité de Rome dans le but de renforcer le marché intérieur et la confiance du consommateur à l'égard des produits de l'Union.

Bruxelles, le 25 septembre 1996.

Le Président

du Comité économique et social

Carlos FERRER

Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de règlement du Conseil fixant les conditions d'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre» [1]

(97/C 30/16)

Le 7 février 1996, le Conseil a décidé, conformément à l'article 75 du Traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 24 juillet 1996 (rapporteur: M. Ghigonis).

Lors de sa 338e session plénière des 25 et 26 septembre 1996 (séance du 25 septembre 1996), le Comité économique et social a adopté l'avis suivant par 77 voix pour, 8 voix contre et 6 abstentions.

1. **Éléments principaux de la nouvelle proposition de règlement**

1.1. La proposition de règlement reprend d'une part le texte du règlement (CEE) n° 2454/92 [2] annulé par la Cour de Justice [3] et d'autre part introduit des innovations, dont les plus importantes sont décrites ci-après:

— Le traitement non discriminatoire en fonction de la nationalité du transporteur est renforcé par l'introduction d'une clause supplémentaire.

— Une distinction est établie entre «service régulier» et «service régulier international». Une définition des services réguliers internationaux tirée du règlement (CEE) n° 684/92 [4] a été insérée.

— Une définition des «services occasionnels» a été partiellement tirée du règlement (CEE) n° 684/92. La catégorie des services de navette a été supprimée, du fait qu'elle n'existe pas dans les législations nationales des États membres. Un service de navette est classifié sous «service régulier» ou «service occasionnel» suivant les caractéristiques du service.

[1] JO n° C 60 du 29. 2. 1996, p. 10.
[2] JO n° L 251 du 29. 8. 1992, p. 1.
[3] Affaire C-388/92.
[4] JO n° L 74 du 20. 3. 1992, p. 1.

— Le champ d'application a été étendu aux services réguliers et à tous les services réguliers spécialisés.

1.2. Dans cette nouvelle proposition, les opérations de cabotage sont admises:

— pour tous les services occasionnels: à partir du 1er janvier 1996, avec la feuille de route comme document de contrôle;

— pour tous les services réguliers spécialisés: à partir du 1er janvier 1996, avec le contrat transporteur/organisateur ainsi que la feuille de route comme documents de contrôle;

— dans le cadre d'un service régulier international effectué par un transporteur non résident: à partir du 1er janvier 1996, mais soumis à une autorisation de l'État d'accueil;

— pour tous les autres services réguliers: à partir du 1er janvier 1996, sous réserve des conditions mentionnées à l'article 5, paragraphe 2.

1.3. Les principes de base de la procédure d'application et d'octroi d'une autorisation pour le cabotage dans le cadre d'un service régulier international sont tirés du règlement (CEE) n° 684/92. Néanmoins, les conditions sur la base desquelles la demande peut être refusée ont été modifiées; la disposition prévue dans le règlement (CEE) n° 684/92, suivant laquelle une demande d'autorisation peut être refusée s'il est établi que le service en question affecterait sérieusement la viabilité d'un service ferroviaire comparable sur les tronçons directs concernés, a été abrogée.

1.4. L'exécution des transports de cabotage reste soumise aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans les États membres d'accueil.

1.4.1. Néanmoins, une disposition spécifique a été ajoutée pour le cabotage de services réguliers qui ne sont pas effectués dans le cadre d'un service régulier international (article 5, paragraphe 2). Selon cette disposition, l'exécution de tels services est soumise, sous réserve de l'application de la réglementation communautaire, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil relatives aux exigences concernant les liaisons à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence ainsi que les itinéraires.

1.4.2. L'attestation pour les transporteurs voulant pratiquer le cabotage a été maintenue (art. 6).

2. Commentaires d'ordre général

2.1. Le Comité a pris connaissance avec grand intérêt de cette nouvelle proposition sur le cabotage dans le domaine du transport de voyageurs par route. Il se félicite du fait que le principe de la libéralisation des prestations de services a été étendu si l'on compare la nouvelle proposition avec l'actuel règlement (CEE) n° 2454/92.

2.1.1. Étant donné que les services réguliers n'étaient pas inclus dans le champ d'application de ce dernier, le Comité est surpris de la libéralisation rapide de ces services.

2.1.2. Le Comité se demande si une libéralisation progressive du cabotage pour les services réguliers n'aurait pas été une solution plus appropriée.

2.1.3. Étant donné les changements majeurs et les conséquences indubitables qu'une libéralisation telle que présentée dans la nouvelle proposition auront sur le marché du transport routier intracommunautaire et national de voyageurs dans les États membres, le Comité regrette que la Commission ait omis de présenter un rapport sur la situation du cabotage telle que mentionnée à l'article 12 du règlement (CEE) n° 2454/92 avant de procéder à la présentation de la nouvelle proposition et qu'elle n'ait pas consulté la profession.

2.1.4. Vu qu'une nouvelle proposition d'amendement du règlement (CEE) n° 684/92, servant en grande partie de base à plusieurs dispositions de cette nouvelle proposition sur le cabotage, vient d'être publiée, le Comité est d'avis que ces deux nouvelles propositions auraient dû être traitées en parallèle pour viser l'harmonisation des dispositions entre les différents éléments de la législation régissant le transport de voyageurs par route.

2.1.5. La proposition de modification du règlement (CEE) n° 684/92 introduit de nouvelles dispositions — comme la suppression des services de navette — en ce qui concerne la définition du «service», la procédure d'application pour des autorisations de services réguliers, ainsi que l'introduction d'une licence communautaire pour les transports de voyageurs par route, qui devrait remplacer les certificats nationaux délivrés par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement, et qui atteste que le transporteur est admis sur le marché du transport international de voyageurs par route.

2.1.6. L'introduction de ces nouvelles dispositions dans la proposition de modification a un tel impact sur le texte de la nouvelle proposition relative au cabotage qu'il serait utile de la prendre en considération.

2.2. Néanmoins, le Comité formule quelques observations sur la nouvelle proposition relative au cabotage en matière de transport de voyageurs par route.

2.2.1. En ce qui concerne la définition du cabotage, le Comité constate que la notion de traitement non discriminatoire, sur base de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur, a été renforcée, et il l'accueille favorablement. Néanmoins, le Comité propose une clarification de la notion de «siège ou autre établissement», car un seul transporteur peut avoir plusieurs sièges dans les différents États membres.

2.2.2. Le Comité observe également qu'une différence a été créée entre le cabotage dans le cadre d'un service régulier national et dans le cadre d'un service régulier international, de même que le cabotage pour les services réguliers spécialisés a été étendu au-delà de la région frontalière.

2.2.3. Le Comité est d'avis que les conditions d'accès au marché des services réguliers nationaux et des services réguliers spécialisés sont régies par des règles différentes dans chaque État membre.

2.2.4. Le Comité estime également qu'il faut éviter d'exposer ces deux secteurs qui, dans de nombreux États membres, sont souvent dans une situation difficile entraînant une concurrence excessive. Une approche plus prudente s'impose pour ces services.

2.2.5. Le Comité propose de soumettre le cabotage pour les services réguliers spécialisés aux mêmes conditions que le cabotage pour les services réguliers nationaux indiqués dans la proposition comme autres services réguliers.

2.2.6. Dans ce même contexte, il propose de retarder l'extension du cabotage pour les autres services réguliers à une date ultérieure, pour donner l'opportunité à ce secteur de mieux se préparer à la concurrence.

2.2.6.1. Pour que le secteur puisse se préparer à affronter la concurrence, il faut que les conditions préalables, telles que celles qui sont décrites dans les articles 4 et 5 de la proposition de règlement, soient définies plus clairement, de manière à garantir à tous les concurrents des chances égales sur le marché.

2.2.6.2. C'est également le cas pour la notion de liberté de cabotage «à titre temporaire» (article premier du règlement (CEE) nº 2454/92), qui devrait être reprise, après avoir été mieux définie, dans la nouvelle proposition de règlement.

2.2.7. En ce qui concerne le cabotage dans le cadre des services réguliers internationaux, le Comité est d'avis qu'il faut clarifier les conditions dans lesquelles ces prestations de services peuvent s'effectuer, afin d'éviter une augmentation excessive de la concurrence sur les services réguliers purement nationaux, y compris les services réguliers urbains.

2.2.8. En matière de procédure d'application et d'octroi des autorisations pour le cabotage, le Comité constate que deux procédures différentes ont été créées: une pour le cabotage dans le cadre des services internationaux et une pour le cabotage des services réguliers nationaux.

2.2.8.1. La procédure d'application et d'octroi pour ces derniers est plus stricte. Néanmoins, il subsiste un manque de clarté dans la procédure. Les intéressés potentiels seront donc confrontés à de nombreuses incertitudes quant à cette procédure, ce qui peut entraîner une situation où un système de cabotage serait difficile à contrôler.

2.2.8.2. Une telle procédure mènera aussi à la création de 15 systèmes de cabotage différents, qui entraîneront certainement des distorsions de concurrence entre les transporteurs de nationalité différente. Une harmonisation des règles nationales est donc souhaitable dans les meilleurs délais, mais il faut également tenir compte dans ce cadre des conditions de concurrence que connaissent les transporteurs nationaux.

2.2.9. Finalement, en ce qui concerne les documents de contrôle, le Comité constate que malgré l'introduction d'une licence communautaire pour le transport de voyageurs par route, la nouvelle proposition pour le cabotage maintient le certificat pour les transporteurs voulant pratiquer le cabotage.

2.2.10. Le Comité est d'avis qu'il faut essayer de limiter le nombre de documents de contrôle à un minimum absolu, afin de faciliter les opérations pour les transporteurs.

2.2.11. De plus, la Commission a présenté en janvier un Livre vert sur «Les réseaux des citoyens» ayant comme objet de lancer le débat sur le transport public et sa législation cadre. Le transport public étant également traité par la nouvelle proposition, le Comité regrette que la Commission n'ait pu attendre les résultats de ces débats pour présenter de nouvelles règles pour ce secteur et demande qu'elle prenne en tout cas en considération l'avis du Comité sur ce Livre vert.

3. Propositions de modifications

Texte de la proposition	Texte proposé par le CES
Article 1, 1er tiret	*Article 1, premier tiret*
Tout transporteur de voyageurs par route pour compte d'autrui:	Tout transporteur de voyageurs par route pour compte d'autrui:
— établi dans un État membre, ci-après dénommé «État membre d'établissement», en conformité avec la législation de celui-ci (...)	— établi dans l'État membre de la Communauté où se trouve le principal centre d'activité ou son siège social dénommé «État membre d'établissement», en conformité avec la législation de celui-ci (...)

Texte de la proposition	Texte proposé par le CES
Article 3 — Point 2)	*Article 3 — Point 2)*
Les services réguliers définis à l'article 2, paragraphe 1, à condition que ceux-ci soient exécutés par une entreprise non résidente dans l'État membre d'accueil à l'occasion d'un service régulier international conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil.	Les services réguliers (...) du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil et à condition que seuls les véhicules effectuant la totalité du trajet d'un service régulier international soient autorisés à pratiquer le cabotage.
Article 3 — Point 3)	*Article 3 — Point 3)*
Les autres services réguliers.	Le Conseil réexaminera la situation des services réguliers autres que ceux fixés dans le paragraphe 2, suite au rapport de la Commission visé à l'Article 13, en tenant compte notamment des dispositions nationales appliquées par les États membres.
Article 5 — Point 1 C)	*Article 5 — Point 1 C)*
Prescriptions relatives au transport de certaines catégories de voyageurs, à savoir les écoliers, les enfants et les personnes à mobilité réduite.	Prescriptions relatives au transport de certaines catégories de voyageurs, à savoir, par exemple, les écoliers, les enfants et les personnes à mobilité réduite, les travailleurs, les militaires et leur famille.

Bruxelles, le 25 septembre 1996.

Le Président

du Comité économique et social

Carlos FERRER