POSITION COMMUNE (CE) Nº 7/2009

arrêtée par le Conseil le 9 janvier 2009

en vue de l'adoption du règlement (CE) nº …/2009 du Parlement européen et du Conseil du … établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/C 62 E/03)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [2],

considérant ce qui suit:

(1) Plusieurs modifications de fond doivent être apportées au règlement (CEE) nº 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres [3], au règlement (CEE) nº 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre [4] et à la directive 2006/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route [5]. Dans un souci de clarté et de simplification, il convient de procéder à la refonte et à la consolidation de ces actes dans un règlement unique.

(2) L'instauration d'une politique commune des transports entraîne, entre autres, l'établissement de règles communes applicables à l'accès au marché des transports internationaux de marchandises par route sur le territoire de la Communauté, ainsi que l'établissement des conditions auxquelles les transporteurs non-résidents peuvent effectuer des transports dans un État membre. Ces règles doivent être établies de façon à contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur des transports.

(3) Pour offrir un cadre cohérent au transport international de marchandises par route dans l'ensemble de la Communauté, il convient que le présent règlement s'applique à tous les transports internationaux effectués sur le territoire communautaire. Les transports au départ d'États membres et à destination de pays tiers sont toujours, dans une large mesure, couverts par des accords bilatéraux conclus entre les États membres et ces pays tiers. Le présent règlement ne devrait donc pas s'appliquer à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement tant que les accords nécessaires entre la Communauté et les pays tiers en question n'ont pas été conclus. Il devrait toutefois s'appliquer sur le territoire des États membres traversés en transit.

(4) L'instauration d'une politique commune des transports entraîne l'élimination de toutes restrictions à l'égard du prestataire de services de transport en raison de sa nationalité ou du fait qu'il est établi dans un État membre autre que celui où les services doivent être fournis.

(5) Pour atteindre cet objectif de manière souple et sans heurts, il convient de prévoir un régime transitoire de cabotage, tant que l'harmonisation du marché des transports routiers n'aura pas été réalisée.

(6) En vertu de la directive 2006/94/CE, un certain nombre de types de transport sont dispensés de tout régime de licence communautaire ainsi que de toute autre autorisation de transport. Dans le cadre de l'organisation du marché prévue par le présent règlement, il convient de maintenir pour certains d'entre eux, en raison de leur caractère particulier, un régime de dispense de la licence communautaire et de toute autre autorisation de transport.

(7) En vertu de la directive 2006/94/CE, le transport de marchandises assuré par des véhicules présentant un poids maximal en charge compris entre 3,5 tonnes et 6 tonnes était exempté de tout régime de licence communautaire. Les règles communautaires dans le domaine du transport de marchandises et de passagers par route s'appliquent toutefois, d'une manière générale, aux véhicules d'un poids maximal en charge supérieur à 3,5 tonnes. Par conséquent, il convient d'harmoniser les dispositions du présent règlement avec le champ d'application général des règles communautaires en matière de transports routiers et de ne prévoir d'exemption que pour les véhicules présentant un poids maximal en charge inférieur ou égale à 3,5 tonnes.

---

[1] JO C 204 du 9.8.2008, p. 31.
[2] Avis du Parlement européen du 21 mai 2008 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 9 janvier 2009 et position du Parlement européen du … (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du …
[3] JO L 95 du 9.4.1992, p. 1.
[4] JO L 279 du 12.11.1993, p. 1.
[5] JO L 374 du 27.12.2006, p. 5.

(8) Il y a lieu de soumettre le transport international de marchandises par route à la détention d'une licence communautaire. Il convient d'imposer aux transporteurs l'obligation de conserver à bord de chacun de leurs véhicules une copie certifiée conforme de la licence communautaire afin de permettre aux autorités de contrôle de procéder à leurs vérifications plus aisément et efficacement, en particulier en dehors de l'État membre d'établissement du transporteur. Il est nécessaire, à cette fin, d'établir 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.

(9) Il convient de déterminer les conditions de délivrance et de retrait des licences communautaires ainsi que les types de transport sur lesquels elles portent, leur durée de validité et leurs modalités d'utilisation.

(10) Il convient également d'établir une attestation de conducteur afin que les États membres puissent réellement vérifier si les conducteurs de pays tiers sont employés légalement ou s'ils sont mis légalement à la disposition du transporteur responsable d'une opération de transport donnée.

(11) Les transporteurs routiers titulaires de la licence communautaire prévue dans le présent règlement et les transporteurs habilités à effectuer certaines catégories de transports internationaux devraient être autorisés à effectuer, à titre temporaire, des transports nationaux de marchandises dans un État membre, sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement. Lorsque de tels transports de cabotage sont effectués, ils devraient être soumis à la législation communautaire, notamment le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ([1]), et à la législation nationale en vigueur concernant des domaines spécifiques dans l'État membre d'accueil.

(12) En cas de perturbation grave, il importe d'adopter des dispositions permettant d'intervenir sur le marché des transports concernés. A cette fin, la mise en place d'une procédure décisionnelle adaptée et la collecte des données statistiques nécessaires s'imposent.

(13) Sans préjudice des dispositions du traité relatives au droit d'établissement, les transports de cabotage consistent en la prestation de services par un transporteur dans un État membre dans lequel il n'est pas établi et ils ne devraient pas être interdits aussi longtemps qu'ils ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue au sein de cet État membre. Afin de contribuer au respect de cette condition, la fréquence des transports de cabotage ainsi que la durée pendant laquelle ils peuvent être effectués devraient être limitées. Dans le passé, ces services de transport nationaux étaient autorisés à titre temporaire. Dans la pratique, il a été difficile de déterminer quels étaient les services autorisés. Il est donc nécessaire de mettre en place des règles claires et faciles à faire respecter.

([1]) JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

(14) Les dispositions de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services ([2]) s'appliquent aux sociétés de transport effectuant un transport de cabotage.

(15) Afin que les transports de cabotage puissent faire l'objet de contrôles efficaces, les autorités de contrôle de l'État membre d'accueil devraient au moins avoir accès aux données contenues dans le bordereau d'expédition et l'appareil de contrôle conformément au règlement (CEE) nº 3821/85du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ([3]).

(16) Il convient que les États membres s'accordent mutuellement assistance en vue de la bonne application du présent règlement.

(17) Il y a lieu de réduire, dans la mesure du possible, les formalités administratives sans renoncer aux contrôles et aux sanctions qui garantissent l'application correcte et la mise en œuvre effective du présent règlement. À cette fin, il convient de préciser et de renforcer les règles en vigueur concernant le retrait de la licence communautaire. Il y a lieu d'adapter les règles actuelles de manière à assurer l'application de sanctions efficaces contre les infractions graves commises dans un État membre d'accueil. Les sanctions devraient être non discriminatoires et proportionnelles à la gravité des infractions. Il devrait être possible de former un recours contre toute sanction infligée.

(18) Il y a lieu que les États membres consignent dans leur registre électronique national des entreprises de transport par route toutes les infractions graves commises par les transporteurs et qui ont donné lieu à une sanction.

(19) Afin de faciliter et de renforcer l'échange d'informations entre les autorités nationales, il convient que les États membres s'échangent les informations nécessaires par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément au règlement (CE) nº …/2009 du Parlement européen et du Conseil du … établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route ([4]).

(20) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([5]).

(21) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adapter les annexes I, II et III du présent règlement au progrès technique. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

([2]) JO L 18 du 21.1.1997, p. 1.
([3]) JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.
([4]) JO L …
([5]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(22) Il incombe aux États membres de prendre les mesures nécessaires à l'exécution du présent règlement, notamment en ce qui concerne les sanctions, qui doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

(23) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir offrir un cadre cohérent au transport international de marchandises par route dans l'ensemble de la Communauté ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de ses dimensions ou de ses effets, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté.

2. Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, le présent règlement est applicable à la partie du trajet effectuée sur le territoire de tout État membre traversé en transit. Il ne s'applique pas à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement tant que l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers concerné n'a pas été conclu.

3. Dans l'attente de la conclusion des accords visés au paragraphe 2, le présent règlement n'a pas d'incidence sur:

a) les dispositions relatives aux transports au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa qui figurent dans des accords bilatéraux conclus par les États membres avec ces pays tiers;

b) les dispositions relatives aux transports au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa qui figurent dans des accords bilatéraux conclus entre États membres et qui permettent, dans le cadre soit d'autorisations bilatérales, soit d'accords de libéralisation, à des transporteurs qui ne sont pas établis dans un État membre, d'effectuer des chargements et des déchargements dans cet État membre.

4. Le présent règlement s'applique aux transports nationaux de marchandises par route assurés à titre temporaire par un transporteur non-résident conformément aux dispositions du chapitre III.

5. Le présent règlement ne s'applique pas aux transports ci-après et aux déplacements à vide effectués en relation avec ces transports:

a) transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel;

b) transports de véhicules endommagés ou en panne;

c) transports de marchandises par véhicule automobile dont le poids en charge autorisé, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;

d) transports de marchandises par véhicule automobile dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies:

   i) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou ont été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle,

   ii) le transport sert à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise,

   iii) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport sont conduits par le personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci conformément à une obligation contractuelle,

   iv) les véhicules transportant les marchandises appartiennent à l'entreprise ou ont été achetés par elle à crédit ou ont été loués à condition que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route [1], et

   v) ce transport ne constitue qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise;

e) transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.

Le premier alinéa, point d) iv), ne s'applique pas à l'utilisation d'un véhicule de rechange pendant une panne de courte durée du véhicule normalement utilisé.

6. Les dispositions du paragraphe 5 ne modifient pas les conditions auxquelles un État membre autorise ses ressortissants à exercer les activités qui y sont visées.

Article 2

Définitions

Aux fins de l'application du présent règlement, on entend par:

1) «véhicule»: un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, utilisés exclusivement pour le transport de marchandises;

[1] JO L 33 du 4.2.2006, p. 82.

2) «transports internationaux»:

a) les déplacements en charge d'un véhicule, dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;

b) les déplacements en charge d'un véhicule au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;

c) les déplacements en charge d'un véhicule entre pays tiers, traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres; ou

d) les déplacements à vide en relation avec les transports visés aux points a), b) et c);

3) «État membre d'accueil»: un État membre dans lequel un transporteur exerce ses activités, autre que l'État membre dans lequel il est établi;

4) «transporteur non-résident»: une entreprise de transport de marchandises par route qui exerce ses activités dans un État membre d'accueil;

5) «conducteur»: toute personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin;

6) «transports de cabotage»: des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil;

7) «infraction grave à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers»: une infraction pouvant conduire à la perte d'honorabilité conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) nº …/2009, et/ou au retrait temporaire ou permanent d'une licence communautaire.

CHAPITRE II

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Article 3

Principe général

Les transports internationaux sont exécutés sous le couvert d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur.

Article 4

Licence communautaire

1. La licence communautaire est délivrée par un État membre, conformément au présent règlement, à tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est:

a) établi dans ledit État membre conformément à la législation communautaire et à la législation nationale de cet État membre; et

b) habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation communautaire et à la législation nationale de cet État membre en matière d'accès à la profession de transporteur par route, à effectuer des transports internationaux de marchandises par route.

2. La licence communautaire est délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement pour une durée maximale de dix ans renouvelable.

Les licences communautaires et les copies certifiées conformes délivrées avant la date d'application du présent règlement restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

La Commission adapte la durée de validité de la licence communautaire au progrès technique, notamment les registres électroniques nationaux des entreprises de transport par route prévus à l'article 16 du règlement (CE) nº …/2009. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 2.

3. L'État membre d'établissement délivre au titulaire l'original de la licence communautaire, qui est conservé par le transporteur, et le nombre de copies certifiées conformes correspondant au nombre des véhicules dont le titulaire de la licence communautaire dispose soit en pleine propriété, soit, par exemple, en vertu d'un contrat de location vente, d'un contrat de location ou d'un contrat de crédit-bail (leasing).

4. La licence communautaire et les copies certifiées conformes correspondent au modèle figurant à l'annexe II, qui en fixe également les conditions d'utilisation. La licence communautaire comporte au moins deux des éléments de sécurité énumérés à l'annexe I.

La Commission adapte les annexes I et II au progrès technique. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 2.

5. La licence communautaire et les copies certifiées conformes de celle-ci portent le cachet de l'autorité qui les a délivrées, ainsi qu'une signature et un numéro de série. Les numéros de série de la licence communautaire et des copies certifiées conformes sont consignés dans le registre électronique national des entreprises de transport par route, dans la section réservée aux données du transporteur.

6. La licence communautaire est établie au nom du transporteur et ne peut être transférée par celui-ci à des tiers. Une copie certifiée conforme de la licence communautaire est conservée à bord de chaque véhicule du transporteur et est présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

Dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, la copie certifiée conforme accompagne le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble des véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque ne sont pas immatriculées ou admises à la circulation au nom du titulaire de la licence ou qu'elles sont immatriculées ou admises à la circulation dans un autre État membre.

Article 5

Attestation de conducteur

1. L'attestation de conducteur est délivrée par un État membre, conformément au présent règlement, à tout transporteur qui:

a) est titulaire d'une licence communautaire; et

b) dans cet État membre, emploie légalement un conducteur qui n'est ni un ressortissant d'un État membre ni un résident de longue durée au sens de la directive 2003/109/CE du Conseil du 25 novembre 2003 relative au statut des ressortissants de pays tiers résidents de longue durée ([1]), ou utilise légalement les services d'un conducteur qui n'est ni un ressortissant d'un État membre ni un résident de longue durée au sens de cette directive, et qui est mis à la disposition de ce transporteur dans le respect des conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs fixées dans cet État membre:

   i) par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives et, le cas échéant,

   ii) par des conventions collectives, selon les règles applicables dans cet État membre.

2. L'attestation de conducteur est délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur à la demande du titulaire de la licence communautaire, pour chaque conducteur qui n'est ni un ressortissant d'un État membre ni un résident de longue durée au sens de la directive 2003/109/CE que ce transporteur emploie légalement, ou pour chaque conducteur qui n'est ni un ressortissant d'un État membre ni un résident de longue durée au sens de ladite directive et qui est mis à la disposition du transporteur. Chaque attestation de conducteur certifie que le conducteur dont le nom figure sur l'attestation est employé dans les conditions définies au paragraphe 1.

3. L'attestation de conducteur correspond au modèle figurant à l'annexe III. Elle comporte au moins deux des éléments de sécurité énumérés à l'annexe I.

4. La Commission adapte l'annexe III au progrès technique. Ces mesures, visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 2.

5. L'attestation de conducteur porte le cachet de l'autorité qui l'a délivrée, ainsi qu'une signature et un numéro de série. Le numéro de série de l'attestation de conducteur est consigné dans le registre électronique national des entreprises de transport par route, dans la section réservée aux données du transporteur qui met cette attestation à la disposition du conducteur désigné dans l'attestation.

6. L'attestation de conducteur est la propriété du transporteur, qui la met à la disposition du conducteur désigné dans l'attestation lorsque celui-ci conduit un véhicule effectuant des transports sous le couvert d'une licence communautaire délivrée à ce transporteur. Une copie certifiée conforme de l'attestation de conducteur, délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur, est conservée dans les locaux du transporteur. L'attestation de conducteur doit être présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

7. L'attestation de conducteur est délivrée pour une durée à déterminer par l'État membre qui la délivre, cette durée ne pouvant toutefois excéder cinq ans. Les attestations de conducteur délivrées avant la date d'application du présent règlement restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

L'attestation de conducteur n'est valable que tant que les conditions de sa délivrance sont remplies. Les États membres prennent les mesures qui s'imposent pour que, si ces conditions ne sont plus remplies, le transporteur restitue immédiatement l'attestation aux autorités qui l'ont émise.

Article 6

Vérification du respect des conditions

1. Lors de l'introduction d'une demande de délivrance d'une licence communautaire, ou d'une demande de renouvellement de cette licence conformément à l'article 4, paragraphe 2, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement vérifient si le transporteur remplit ou continue de remplir les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1.

2. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement vérifient régulièrement, en procédant chaque année à des contrôles portant sur au moins 20 % des attestations de conducteur valides délivrées dans cet État membre, si les conditions de délivrance de l'attestation de conducteur visées à l'article 5, paragraphe 1, sont encore réunies.

Article 7

Refus de délivrance et retrait de la licence communautaire et de l'attestation de conducteur

1. Dans le cas où les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1, ou à l'article 5, paragraphe 1, ne sont pas remplies, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement refusent, par une décision motivée, la délivrance ou le renouvellement de la licence communautaire ou la délivrance de l'attestation de conducteur.

2. Les autorités compétentes retirent la licence communautaire ou l'attestation de conducteur lorsque le titulaire:

a) ne répond plus aux conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1, ou à l'article 5, paragraphe 1; ou

b) a fourni des informations inexactes au sujet d'une demande de licence communautaire ou d'attestation de conducteur.

([1]) JO L 16 du 23.1.2004, p. 44.

CHAPITRE III

CABOTAGE

Article 8

Principe général

1. Tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, est admis, aux conditions fixées par le présent chapitre, à effectuer des transports de cabotage.

2. Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule, ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil a lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international à destination de celui-ci.

Dans le délai visé au premier alinéa, les transporteurs peuvent effectuer une partie ou l'ensemble des transports de cabotage autorisés en vertu dudit alinéa dans tout État membre, à condition qu'ils soient limités à un transport de cabotage par État membre dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre.

3. Les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non-résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut produire des preuves attestant clairement le transport international au cours duquel il est arrivé dans l'État membre d'accueil ainsi que chaque transport de cabotage qu'il y a effectué par la suite.

Les preuves visées au premier alinéa comprennent les éléments suivants pour chaque transport:

a) le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur;

b) le nom, l'adresse et la signature du transporteur;

c) le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées;

d) le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison;

e) la dénomination courante de la nature des marchandises et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros;

f) le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière;

g) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

4. Tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation de cet État membre, à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1er, paragraphe 5, points a), b) et c), est autorisé, aux conditions fixées au présent chapitre, à effectuer, selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.

5. L'admission aux transports de cabotage, dans le cadre des transports visés à l'article 1er, paragraphe 5, points d) et e), n'est soumise à aucune restriction.

Article 9

Règles applicables aux transports de cabotage

1. L'exécution des transports de cabotage est soumise, sauf si la législation communautaire en dispose autrement, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil, en ce qui concerne:

a) les conditions régissant le contrat de transport;

b) les poids et dimensions des véhicules routiers;

c) les prescriptions relatives au transport de certaines catégories de marchandises, en particulier les marchandises dangereuses, les denrées périssables et les animaux vivants;

d) les temps de conduite et périodes de repos;

e) la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport.

Les valeurs des poids et dimensions visés au premier alinéa, point b), peuvent, le cas échéant, dépasser les valeurs applicables dans l'État membre d'établissement du transporteur, mais elles ne peuvent en aucun cas dépasser les limites fixées par l'État membre d'accueil pour le trafic national ou les caractéristiques techniques figurant dans les preuves visées à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international ([1]).

2. Les dispositions législatives, réglementaires et administratives visées au paragraphe 1 sont appliquées aux transporteurs non-résidents dans les mêmes conditions que celles qui sont imposées aux transporteurs établis dans l'État membre d'accueil, afin d'empêcher toute discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu d'établissement.

Article 10

Procédure de sauvegarde

1. En cas de perturbation grave du marché des transports nationaux à l'intérieur d'une zone géographique déterminée, due à l'activité de cabotage ou aggravée par celle-ci, tout État membre peut saisir la Commission en vue de l'adoption de mesures de sauvegarde en lui communiquant les renseignements nécessaires et les mesures qu'il envisage de prendre à l'égard des transporteurs résidents.

([1]) JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

2. Aux fins du paragraphe 1, on entend par:

— «perturbation grave du marché des transports nationaux à l'intérieur d'une zone géographique déterminée», l'existence, sur ce marché, de problèmes spécifiques à celui-ci, de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande, impliquant une menace pour la stabilité financière et la survie d'un nombre important de transporteurs,

— «zone géographique», une zone englobant une partie ou l'ensemble du territoire d'un État membre ou s'étendant à une partie ou à l'ensemble du territoire d'autres États membres.

3. La Commission examine la situation, sur la base notamment des données pertinentes, et, après consultation du comité visé à l'article 15, paragraphe 1, décide, dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande de l'État membre, s'il y a lieu ou non de prendre des mesures de sauvegarde et, le cas échéant, les arrête.

Ces mesures peuvent aller jusqu'à exclure temporairement la zone concernée du champ d'application du présent règlement.

Les mesures arrêtées conformément au présent article restent en vigueur pendant une période n'excédant pas six mois, renouvelable une fois dans les mêmes limites de validité.

La Commission notifie sans délai aux États membres et au Conseil toute décision prise en vertu du présent paragraphe.

4. Si la Commission décide d'arrêter des mesures de sauvegarde concernant un ou plusieurs États membres, les autorités compétentes des États membres concernés sont tenues de prendre des mesures de portée équivalente à l'égard des transporteurs résidents et en informent la Commission. Ces dernières mesures sont appliquées au plus tard à partir de la même date que les mesures de sauvegarde arrêtées par la Commission.

5. Chaque État membre peut déférer au Conseil une décision prise par la Commission conformément au paragraphe 3 dans un délai de trente jours à compter de sa notification. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai de trente jours à compter de la date à laquelle il a été saisi par un État membre ou, s'il a été saisi par plusieurs États membres, à compter de la date de la première saisine.

Les limites de validité prévues au paragraphe 3, troisième alinéa, sont applicables à la décision du Conseil. Les autorités compétentes des États membres concernés sont tenues de prendre des mesures de portée équivalente à l'égard des transporteurs résidents et en informent la Commission. Si le Conseil ne prend pas de décision dans le délai indiqué au premier alinéa, la décision de la Commission devient définitive.

6. Si la Commission estime que les mesures visées au paragraphe 3 doivent être reconduites, elle présente une proposition au Conseil, qui statue à la majorité qualifiée.

CHAPITRE IV

ASSISTANCE MUTUELLE ET SANCTIONS

Article 11

Assistance mutuelle

Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et son contrôle. Ils s'échangent des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément à l'article 18 du règlement (CE) nº …/2009.

Article 12

Sanctions infligées par l'État membre d'établissement en cas d'infraction

1. En cas d'infraction grave à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers commise ou constatée dans n'importe quel État membre, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis cette infraction prennent les mesures appropriées pour y donner suite, ce qui peut conduire, notamment, à l'application des sanctions administratives suivantes:

a) retrait temporaire ou définitif de tout ou partie des copies certifiées conformes de la licence communautaire;

b) retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire.

Ces sanctions peuvent être déterminées après que la décision définitive a été prise sur la question et tiennent compte de la gravité de l'infraction commise par le titulaire de la licence communautaire ainsi que du nombre total de copies certifiées conformes de ladite licence dont il dispose pour le trafic international.

2. En cas d'infraction grave relative à toute utilisation abusive, de quelque nature que ce soit, des attestations de conducteur, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis cette infraction prennent les sanctions appropriées, qui peuvent consister notamment à:

a) suspendre la délivrance des attestations de conducteur;

b) retirer les attestations de conducteur;

c) subordonner la délivrance des attestations de conducteur au respect de conditions supplémentaires, de manière à en prévenir toute utilisation abusive;

d) procéder à des retraits temporaires ou définitifs de tout ou partie des copies certifiées conformes de la licence communautaire;

e) procéder au retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire.

Ces sanctions peuvent être déterminées après que la décision définitive a été prise sur la question et tiennent compte de la gravité de l'infraction commise par le titulaire de la licence communautaire.

3. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement indiquent aux autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées, dans les meilleurs délais, et au plus tard deux mois après la décision définitive prise sur la question, si des sanctions ont été infligées et quelles sont celles qui l'ont été parmi les sanctions prévues aux paragraphes 1 et 2.

Si de telles sanctions ne sont pas infligées, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement en indiquent les raisons.

4. Les autorités compétentes veillent à ce que les sanctions prises à l'encontre du transporteur concerné soient, dans leur ensemble, proportionnées à l'infraction ou aux infractions qui y ont donné lieu, compte tenu de la sanction éventuellement infligée pour la même infraction dans l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée.

5. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur peuvent également, en application du droit national, intenter des poursuites contre le transporteur devant une juridiction nationale compétente. Elles informent l'autorité compétente de l'État membre d'accueil de toute décision prise à cet effet.

6. Les États membres garantissent que les transporteurs ont un droit de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet en application du présent article.

Article 13

Sanctions infligées par l'État membre d'accueil en cas d'infraction

1. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une infraction grave au présent règlement ou à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers imputable à un transporteur non-résident, l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée transmet aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur, dans les meilleurs délais, et au plus tard deux mois après leur décision définitive prise sur la question, les renseignements suivants:

a) une description de l'infraction, ainsi que la date et l'heure auxquelles elle a été commise;

b) la catégorie, le type et la gravité de l'infraction; et

c) les sanctions infligées et les sanctions exécutées.

Les autorités compétentes de l'État membre d'accueil peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement de prendre des sanctions administratives conformément à l'article 12.

2. Sans préjudice de poursuites pénales, les autorités compétentes de l'État membre d'accueil sont habilitées à prendre des sanctions contre le transporteur non-résident qui a commis sur le territoire de cet État, à l'occasion d'un transport de cabotage, des infractions au présent règlement ou à la législation nationale ou communautaire dans le domaine des transports routiers. Elles prennent ces sanctions sur une base non discriminatoire. Ces sanctions peuvent notamment consister en un avertissement ou, en cas d'infraction grave, en une interdiction temporaire des transports de cabotage sur le territoire de l'État membre d'accueil où l'infraction a été commise.

3. Les États membres garantissent que les transporteurs ont un droit de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet en application du présent article.

Article 14

Inscriptions aux registres électroniques nationaux

Les États membres font en sorte que les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers qui ont été commises par des transporteurs établis sur leur territoire et ont donné lieu à l'application d'une sanction par un État membre, ainsi que les retraits temporaires ou définitifs de la licence communautaire ou de la copie certifiée conforme de celle-ci soient inscrits dans le registre électronique national des entreprises de transport. Les inscriptions au registre qui portent sur le retrait temporaire ou définitif d'une licence communautaire sont conservées dans la base de données pendant deux ans à compter, en cas de retrait temporaire, de la date d'expiration de la période de retrait ou, en cas de retrait définitif, de la date du retrait.

CHAPITRE V

MISE EN ŒUVRE

Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 16

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, et prennent toutes les mesures nécessaires pour en assurer la mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le … (*) et lui notifient sans délai toute modification ultérieure les concernant.

Les États membres veillent à ce que toutes ces mesures soient prises sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur.

(*) Deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 17

Communication d'informations

1. Tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre de transporteurs titulaires d'une licence communautaire au 31 décembre de l'année précédente et du nombre de copies certifiées conformes correspondant aux véhicules en circulation à cette date.

2. Les États membres informent également la Commission du nombre d'attestations de conducteur délivrées au cours de l'année civile précédente ainsi que du nombre d'attestations de conducteur en circulation le 31 décembre de ladite année.

3. La Commission établit un rapport sur la situation du marché communautaire des transports routiers avant la fin de 2013. Ce rapport contient une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles, et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, ainsi qu'une évaluation destinée à déterminer si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité, sont tels que l'on pourrait envisager de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris de cabotage.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 18

Abrogations

Les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 et la directive 2006/94/CE sont abrogés.

Les références aux règlements et à la directive abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IV.

Article 19

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du … (*).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à …

Par le Parlement européen
Le président
…

Par le Conseil
Le président
…

(*) Deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE I

ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE ET DE L'ATTESTATION DE CONDUCTEUR

La licence communautaire et l'attestation de conducteur doivent comporter au moins deux des éléments de sécurité suivants:

— hologramme;

— fibres spéciales dans le papier, qui deviennent visibles sous exposition aux UV;

— au moins une ligne en micro-impression (visible uniquement à la loupe et ne pouvant être reproduite par photocopie);

— caractères, symboles ou motifs tactiles;

— double numérotation: numéro de série de la licence communautaire, de la copie certifiée conforme de celle-ci ou de l'attestation de conducteur, ainsi que, dans chaque cas, le numéro de délivrance;

— fond de sécurité constitué d'un motif guilloché fin et d'une impression irisée.

ANNEXE II

MODÈLE DE LICENCE COMMUNAUTAIRE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

(a)

(Papier cellulosique de couleur bleu clair Pantone au format DIN A4, 100 g/m² ou plus)

(Première page de la licence)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

Signe distinctif de l'État membre (1) qui délivre la licence	Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent

LICENCE N°

ou

COPIE CERTIFIÉE CONFORME N°

pour le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui

La présente licence autorise (2) .....

.....

à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui tels que définis dans règlement (CE) n° .../2009 du Parlement européen et du Conseil du ... établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) et conformément aux dispositions générales de la présente licence.

Observations particulières:	.....
La présente licence est valable du	au .....
.....	
Délivrée à .....,	le .....
..... (3)	

(1) Signe distinctif des États membres: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (MT) Malte, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal, (RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

(2) Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

(3) Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme compétent qui délivre la licence.

(b)

(Deuxième page de la licence)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

Dispositions générales

La présente licence est délivrée en vertu du règlement (CE) nº .../2009.

Elle autorise son titulaire à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté et, le cas échéant, dans les conditions qu'elle fixe, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui:

— dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,

— au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,

— entre pays tiers traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres,

ainsi que les déplacements à vide en relation 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, la présente licence est valable pour le trajet effectué sur le territoire de la Communauté. Elle n'est valable dans l'État membre de chargement ou de déchargement qu'après la conclusion de l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers en question conformément au règlement (CE) nº .../2009.

Elle est personnelle et ne peut être transférée à un tiers.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente de l'État membre qui l'a délivrée lorsque le titulaire a notamment:

— omis de respecter toutes les conditions auxquelles l'utilisation de la licence était soumise,

— fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de la licence.

L'original de la licence doit être conservé par l'entreprise de transport.

Une copie certifiée conforme de la licence doit être conservée à bord du véhicule (1). Elle doit, dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, accompagner le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble des véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque ne sont pas immatriculées ou admises à la circulation au nom du titulaire de la licence ou qu'elles sont immatriculées ou admises à la circulation dans un autre État membre.

La licence doit être présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

Le titulaire est tenu de respecter sur le territoire de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

(1) Par «véhicule», on entend un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, destinés exclusivement au transport de marchandises.

ANNEXE III

MODÈLE D'ATTESTATION DE CONDUCTEUR

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

(a)

(Papier cellulosique de couleur rose Pantone au format DIN A4, 100 g/m 2 ou plus)

(Première page de l'attestation)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre l'attestation)

Signe distinctif de l'État membre (1) qui délivre l'attestation	Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent

ATTESTATION DE CONDUCTEUR N° ...

pour le transport de marchandises par route pour compte d'autrui effectué sous le couvert d'une licence communautaire

(Règlement (CE) n° .../2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte))

La présente attestation certifie qu'au vu des pièces présentées par:

(2) .....

.....

Le conducteur ci-après désigné:

Nom et prénom	
Date et lieu de naissance	Nationalité .....
Nature et numéro de la pièce d'identité:	
délivrée le	à .....
Numéro du permis de conduire	
délivrée le	à .....
Numéro de sécurité sociale	

(1) Signe distinctif des États membres: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (MT) Malte, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal, (RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

(2) Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

est employé, conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives et, le cas échéant, aux conventions collectives, selon les règles applicables dans l'État membre suivant, relatives aux conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs applicables dans cet État membre pour y effectuer des transports par route:

..... (1)

Observations particulières .....

.....

La présente attestation est valable du	au .....
Délivrée à .....,	le .....
	..... (2)

(Deuxième page de l'attestation)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre l'attestation)

Dispositions générales

La présente attestation est délivrée en vertu du règlement (CE) nº .../2009.

Elle certifie que le conducteur dont le nom figure sur l'attestation est employé, conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives, et, le cas échéant, aux conventions collectives, selon les règles applicables dans l'État membre figurant sur l'attestation, relatives aux conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs applicables dans ce même État membre pour y effectuer des transports par route.

L'attestation de conducteur est la propriété du transporteur, qui la met à la disposition du conducteur désigné dans l'attestation lorsque celui-ci conduit un véhicule (3) effectuant des transports sous le couvert d'une licence communautaire délivrée à ce transporteur. L'attestation de conducteur ne peut être transférée à un tiers. L'attestation de conducteur n'est valable que tant que les conditions de sa délivrance sont remplies et, dès qu'elles ne le sont plus, le transporteur doit la restituer immédiatement aux autorités qui l'ont émise.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente de l'État membre qui l'a délivrée lorsque le titulaire a notamment:

— omis de respecter toutes les conditions auxquelles l'utilisation de l'attestation était soumise,

— fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de l'attestation.

Une copie certifiée conforme de l'attestation doit être conservée par l'entreprise de transport.

L'original de l'attestation doit être conservé à bord du véhicule et doit être présenté par le conducteur sur réquisition des agents chargés du contrôle.

———

(1) Nom de l'État membre d'établissement du transporteur.

(2) Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme compétent qui délivre la licence.

(3) Par «véhicule», on entend un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, destinés exclusivement au transport de marchandises.

ANNEXE IV

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CEE) nº 881/92	Règlement (CEE) nº 3118/93	Directive 2006/94/CE	Présent règlement
Article 1er, paragraphe 1			Article 1er, paragraphe 1
Article 1er, paragraphe 2			Article 1er, paragraphe 2
Article 1er, paragraphe 3			Article 1er, paragraphe 3
Annexe II		Article 1er, paragraphes 1 et 2, annexe I; Article 2	Article 1er, paragraphe 5
		Article 2	Article 1er, paragraphe 6
Article 2			Article 2
Article 3, paragraphe 1			Article 3
Article 3, paragraphe 2			Article 4, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 3			Article 5, paragraphe 1
Article 4			
Article 5, paragraphe 1			Article 4, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 2			Article 4, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 3			Article 4, paragraphe 4
			Article 4, paragraphe 5
Article 5, paragraphe 4, annexe I			Article 4, paragraphe 6
Article 5, paragraphe 5			Article 4, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 1			Article 5, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 2			Article 5, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 3			Article 5, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 4			Article 5, paragraphe 6
Article 6, paragraphe 5			Article 5, paragraphe 7
Article 7			Article 6
Article 8, paragraphe 1			Article 7, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2			Article 7, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 3			Article 12, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 4			Article 12, paragraphe 2
Article 9, paragraphes 1 et 2			Article 12, paragraphe 6
	Article 1er, paragraphe 1		Article 8, paragraphe 1
	Article 1er, paragraphe 2		Article 8, paragraphe 4
	Article 1er, paragraphes 3 et 4		Article 8, paragraphe 5
	Article 2		—

Règlement (CEE) nº 881/92	Règlement (CEE) nº 3118/93	Directive 2006/94/CE	Présent règlement
	Article 3		—
	Article 4		—
	Article 5		—
	Article 6, paragraphe 1		Article 9, paragraphe 1
	Article 6, paragraphe 2		—
	Article 6, paragraphe 3		Article 9, paragraphe 2
	Article 6, paragraphe 4		—
	Article 7		Article 10
Article 10			Article 17, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1		Article 11
Article 11, paragraphe 2			Article 13, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 3			Article 12, paragraphe 4
Article 11 bis			
	Article 8, paragraphes 2 et 3		Article 13, paragraphe 2
	Article 8, paragraphe 4, premier et troisième alinéas		
	Article 8, paragraphe 4, deuxième alinéa		Article 12, paragraphe 4
	Article 8, paragraphe 4, quatrième et cinquième alinéas		Article 12, paragraphe 5
	Article 9		Article 13, paragraphe 3
Article 12			Article 18
Article 13			
Article 14	Article 10		
	Article 11		
Article 15	Article 12	Article 4	Article 19
		Article 3	
		Article 5	
		Annexes II et III	
Annexe I			Annexe II
Annexe III			Annexe III
	Annexe I		
	Annexe II		
	Annexe III		
	Annexe IV		

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 25 mai 2007, la Commission a présenté la proposition de règlement établissant des règles communes pour l'accès au **marché du transport** international **de marchandises par route (refonte)**, qui constitue l'une des trois propositions de ce que l'on appelle le «paquet routier» ([1]).

Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 21 mai 2008.

Le 9 janvier 2009, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

Dans le cadre de ses travaux, le Conseil a tenu compte des avis du Comité économique et social européen. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis sur les trois propositions du paquet routier.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Considérations d'ordre général

Comme suite aux «**conclusions sur la contribution du secteur des transports à la stratégie de Lisbonne**» du Conseil européen du printemps 2007, la Commission a décidé de formuler des propositions dans le but de revoir le cadre législatif existant en matière d'accès à la profession de transporteur routier et au marché du transport international de marchandises par route, ainsi qu'au marché international des services de transport par autocars et autobus, pour, notamment, faire en sorte que les charges administratives soient justifiées et proportionnées. Ensemble, ces nouvelles propositions visent à moderniser, à remplacer et à fusionner les dispositions concernant les transporteurs routiers et l'accès aux marchés du transport par route.

La proposition de règlement établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, telle qu'elle a été présentée par la Commission, vise à assurer une concurrence plus équitable, en rendant ces règles plus compatibles, plus cohérentes et plus faciles à faire appliquer. Elle favorise également une optimisation des chargements de véhicules pour les trajets internationaux et contribue de ce fait à réduire l'impact des transports sur l'environnement.

La position commune arrêtée par le Conseil établit des règles concernant l'accès au marché du transport international de marchandises. Elle réunit, fusionne et modifie en substance la législation communautaire en vigueur, en donnant une définition simple, précise et facile à faire appliquer de la notion de cabotage. Elle simplifie également la présentation normalisée de la licence communautaire, des copies certifiées conformes et de l'attestation de conducteur. Elle régit, en particulier, les durées de validité de la licence communautaire et la vérification du respect des conditions, et fournit une liste des éléments de sécurité visant à éviter la manipulation et la falsification de ces documents. La position commune renforce en outre les dispositions légales en vigueur concernant, d'une part, l'échange d'informations et l'assistance mutuelle entre les États membres et, d'autre part, les sanctions, c'est-à-dire les sanctions applicables par l'État membre d'établissement et l'État membre d'accueil en cas d'infraction. Elle oblige également les États membres à consigner dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves commises par leurs propres transporteurs qui ont donné lieu à une sanction. La position commune introduit en outre l'obligation, pour la Commission, d'évaluer, dans un rapport qui devra être publié à la fin de 2013, si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation de certaines règles (par exemple, le contrôle de l'application et les redevances pour l'utilisation des infrastructures routières) permettent de poursuivre à l'avenir l'ouverture des marchés nationaux des transports, y compris de cabotage.

([1]) Les 2 autres propositions législatives sont les suivantes:
— proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route (doc. 10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV 1 (en, fr, de)), et
— proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus (refonte) (doc. 10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)).

2. **Questions politiques clés**

i) *Licence communautaire et attestation de conducteur*

La proposition de la Commission prévoit que la licence communautaire sera délivrée pour une durée de cinq ans renouvelable. Elle oblige en outre les États membres à consigner les numéros de série de la licence et des copies certifiées conformes dans le registre électronique national des entreprises de transport routier visé dans la proposition de règlement sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Dans sa position commune, le Conseil prévoit une approche plus souple et une durée de validité plus longue pour la licence communautaire, point de vue qu'il motive par le fait que le registre susmentionné permettra de procéder à la vérification immédiate du statut actualisé de l'entreprise de transport. La position commune porte dès lors la validité de la licence communautaire renouvelable «à dix ans au maximum», introduit la procédure de réglementation avec contrôle (procédure de comité) pour procéder aux adaptations futures nécessaires de la validité de la licence communautaire et modifie en conséquence les dispositions relatives à la vérification des conditions de délivrance et de renouvellement de la licence.

En ce qui concerne la délivrance d'une attestation de conducteur, le Conseil a décidé d'intégrer, dans sa position commune, une référence à la directive 2003/109/CE relative au statut des ressortissants de pays tiers résidents de longue durée (article 5, paragraphe 1, point b) et article 5, paragraphe 2). Comme c'est le cas en ce qui concerne l'obligation de consigner la numéro de série de l'attestation de conducteur dans le registre électronique national, la position commune s'écarte de la proposition de la Commission et rend cette disposition facultative (article 5, paragraphe 5).

Afin d'éviter d'éventuelles falsifications de ces documents, le Conseil a décidé de modifier les annexes I et II afin d'y ajouter une série d'éléments de sécurité, dont deux au moins doivent être utilisés lors de l'établissement desdits documents. Le Parlement européen a décidé de souscrire à l'approche de la Commission et n'a pas adopté d'amendements concernant ce point.

ii) *Cabotage*

Afin de clarifier la nature temporaire du cabotage, la proposition initiale de la Commission a introduit une nouvelle définition de cette notion, en limitant à trois le nombre des opérations de cabotage pouvant être effectuées dans un délai de sept jours suivant un transport international de marchandises. Ces restrictions ont pur but de faciliter la mise en œuvre de la législation, étant donné que les informations pertinentes pourront être recueillies en consultant les lettres de voiture CMR, qui sont utilisées dans l'ensemble des transports internationaux. Par souci d'exhaustivité, la proposition de la Commission indique également, dans l'article correspondant, les informations qui devraient figurer dans les documents disponibles à bord du véhicule.

Le Conseil, dans sa position commune, suit la proposition de la Commission, mais, en vue d'éviter des déplacements à vide sur les routes communautaires, introduit une disposition supplémentaire autorisant les transporteurs à effectuer des transports de cabotage dans les États membres de transit. Ces cabotages seront limités à un transport par État membre traversé, dans un délai de trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre. Le nombre total de transports autorisés est néanmoins toujours limité à trois, dans un délai de sept jours. Cette approche plus large donne aux transporteurs de la Communauté davantage de flexibilité au sein du cadre établi par la proposition initiale de la Commission, tout en limitant le nombre d'opérations de cabotage incontrôlées et en contribuant à la protection de l'environnement par la réduction du nombre de déplacements à vide de véhicules.

Dans sa position commune, le Conseil a également réintroduit certaines dispositions de sauvegarde actuellement en vigueur qui permettent aux États membres, après approbation de la Commission d'introduire des mesures de protection en cas de perturbation grave du marché national des transports routiers dans une zone géographique due au cabotage ou aggravée par celui-ci.

Le Conseil est convenu, par ailleurs, d'introduire dans sa position commune l'obligation, pour la Commission, d'évaluer dans un futur rapport si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation de certaines règles (notamment le contrôle de l'application et les redevances pour l'utilisation des infrastructures routières) permettent de poursuivre l'ouverture des marchés nationaux des transports, y compris de cabotage. Ledit rapport analysera également la situation du marché ainsi que l'évolution des conditions d'emploi au sein de la profession. L'échéance prévue pour la transmission de ce rapport a été fixée à la fin de 2013.

Le Parlement européen a également accepté la proposition de la Commission d'autoriser trois opérations de cabotage consécutives dans un délai de sept jours. Il a toutefois adopté une disposition supplémentaire visant à autoriser les opérations de cabotage dans l'État membre par lequel le véhicule doit transiter sur le chemin du retour, à condition que le chemin le plus court de retour transite par cet État membre et que le délai de sept jours soit respecté. En outre, le Parlement européen a également décidé de réintroduire les mesures de sauvegarde en cas de perturbation grave du marché national due au cabotage ou aggravée par celui-ci.

De plus, le Parlement européen a adopté des dispositions autorisant les États membres à conclure des conventions bilatérales qui prévoient une approche moins restrictive du cabotage, autorisant le cabotage après déchargement partiel et demandant la mise au point d'un modèle unique et harmonisé de lettre de voiture valable dans toute l'Union européenne pour l'ensemble des transports de marchandises, y compris le cabotage.

Contrairement à l'approche adoptée par le Conseil et par la Commission, le Parlement européen a voté en faveur de la libéralisation totale des opérations de cabotage à partir du 1er janvier 2014.

iii) *Coopération entre États membres*

S'alignant sur la proposition de la Commission, et dans le souci de faciliter et de renforcer l'échange d'informations entre autorités nationales, le Conseil a décidé de prévoir, dans sa position commune, une disposition obligeant les États membres à échanger des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux. Le Conseil a également suivi la proposition de la Commission en ce qui concerne l'obligation, pour les États membres, de consigner dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports ayant donné lieu à une sanction. En outre, le Conseil a décidé de demander aux États qu'ils consignent, dans leur registre national, les retraits temporaires ou définitifs de la licence communautaire ou des copies certifiées conformes. Ces inscriptions au registre seront conservées dans la base de données pendant deux ans.

Les dispositions relatives à la mise en place de points de contact nationaux, ainsi que celles se rapportant aux registres nationaux, figurent également dans le projet de règlement sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Le Parlement européen a décidé de suivre la proposition de la Commission et n'a pas adopté d'amendements en ce qui concerne ce point.

iv) *Sanctions applicables en cas d'infraction*

Afin d'uniformiser les systèmes actuels de suivi et de contrôle utilisés par les États membres, la Commission propose de renforcer les compétences et les moyens des autorités nationales habilitées à délivrer et à retirer la licence communautaire. En conséquence, la proposition impose à l'autorité compétente de l'État membre d'établissement du transporteur d'émettre un avertissement lorsque le transporteur commet une infraction grave ou plusieurs infractions mineures répétées à la législation dans le domaine des transports routiers. Cette obligation s'applique également aux cas dans lesquels le transporteur a commis l'infraction dans un autre État membre. Une autre disposition précise les sanctions que l'État membre peut infliger aux transporteurs établis sur son territoire, à savoir le retrait (temporaire ou partiel) des copies certifiées conformes de la licence communautaire ou de la licence communautaire elle-même, ou encore des attestations de conducteur. Un État membre peut également infliger à titre de sanction la déchéance provisoire ou définitive du gestionnaire de transport d'un transporteur.

La position commune, telle qu'elle a été arrêtée par le Conseil, suit dans une large mesure l'approche adoptée par la Commission en ce qui concerne les infractions graves. Le Conseil s'est toutefois prononcé contre l'émission d'un avertissement et est convenu de laisser le choix des mesures à prendre à l'appréciation des États membres. En outre, le Conseil a décidé de laisser l'approche à adopter pour les infractions mineures répétées 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, d'indiquer aux autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée si des sanctions ont été infligées et quelles ont été ces sanctions. Cette communication doit avoir lieu dans un délai de deux mois après que la décision définitive a été prise sur la question.

La proposition initiale de la Commission instaure également une nouvelle procédure à suivre par l'État membre qui constate une infraction grave commise par un transporteur non résident. Cet État membre dispose d'un mois pour communiquer les informations (en respectant une présentation uniformisée minimale) et peut demander à l'État membre d'établissement d'infliger des sanctions administratives. L'État membre d'établissement du transporteur concerné dispose de trois mois pour informer l'autre État membre des suites données.

Le Conseil a repris cette disposition dans sa position commune, mais en prévoyant un délai de deux mois pour la communication des informations. La position commune du Conseil n'impose pas à l'État membre d'établissement du transporteur de rendre compte des suites données.

Le Parlement européen s'est également prononcé contre l'intégration de dispositions relatives aux infractions mineures répétées. De plus, il a voté en faveur d'une disposition permettant l'imposition d'une amende comme sanction possible.

3. **Autres amendements adoptés par le Parlement européen**

Dans sa position commune, le Conseil a repris, intégralement ou dans leur principe, les amendements proposés en ce qui concerne la modification de la définition de l'exclusion prévue pour les transports postaux et la limitation des éléments de preuve à produire pour un transport international de marchandises comportant des opérations de cabotage.

Les amendements qui n'ont pas été repris dans la position commune sont les suivants:

— un considérant portant sur la relation avec la directive 92/106/CEE relative aux transports combinés;

— un ajout à la définition du «cabotage»;

— la date du 1er janvier 2009 comme date fixe d'application de ce règlement;

— la référence à la directive concernant le détachement de travailleurs, dont les dispositions seraient jugées applicables aux transports de cabotage;

— la possibilité, accordée aux États membres, de régir le trafic tiers.

III. **CONCLUSION**

Lors de l'élaboration de sa position commune, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position commune, que ce soit intégralement, partiellement ou dans leur esprit.

Pour ce qui est du principal point de désaccord — la fixation d'une date pour la libéralisation du marché du cabotage — le Conseil juge équilibrée et appropriée l'approche qu'il a adoptée.