



Bruxelles, le 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (CE) n° 1071/2009 et le règlement (CE) n° 1072/2009 en vue de
les adapter aux évolutions du secteur**

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

{ SWD(2017) 194 final }

{ SWD(2017) 195 final }

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route¹ et le règlement (CE) n° 1072/2009 sur l'accès au marché international du transport routier² [ci-après «règlement (CE) n° 1071/2009» et «règlement (CE) n° 1072/2009» ou les «règlements»] ont été adoptés dans le cadre d'un paquet de mesures visant à moderniser les règles en matière d'accès à la profession de transporteur routier et d'accès au marché du transport par route.

Les règlements ont comme objectif général de soutenir le bon fonctionnement, l'efficacité et la compétitivité du marché unique des transports routiers.

Le règlement (CE) n° 1071/2009 fixe les conditions que les entreprises doivent respecter pour avoir accès à la profession de transporteur (de marchandises ou de voyageurs) par route. Il établit également certaines dispositions permettant aux États membres d'édicter des règles et d'en contrôler l'application.

Le règlement (CE) n° 1072/2009 fixe les règles que les entreprises qui prévoient d'opérer sur le marché du transport international de marchandises par route et sur les marchés nationaux autres que le leur (cabotage) doivent respecter. Il contient des dispositions relatives aux documents que l'État membre d'immatriculation doit délivrer à ces entreprises (licence communautaire), ainsi qu'aux conducteurs de pays tiers (attestation de conducteur).

Une évaluation *ex post* des règlements, effectuée en 2014-2015³, a abouti à la conclusion que les règlements n'ont été que partiellement efficaces dans la réalisation de leur objectif initial, qui était de créer des conditions de concurrence adéquates sur le marché. Les principales difficultés rencontrées étaient liées à des lacunes en ce qui concerne la réglementation et son application. La présente proposition, qui est une initiative REFIT⁴, vise également à corriger ces lacunes.

• Cohérence avec les dispositions en vigueur dans le domaine d'action

La présente proposition s'inscrit dans le cadre d'un réexamen en cours portant plus largement sur la législation en matière de transport routier. Elle est étroitement liée à d'autres actes juridiques en vigueur concernant le transport par route, notamment la législation sociale dans le domaine du transport routier [règlement (CE) n° 561/2006⁵, directive 2002/15/CE⁶, directive 2006/22/CE⁷ et règlement (UE) n° 165/2014⁸]. Une meilleure application des «règles du marché», comme le suggère la présente proposition, sera ainsi facilitée grâce aux synergies existantes tout en contribuant, de manière réciproque et indirecte, au respect de la législation sociale.

¹ JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

² JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

³ La Commission a publié un document de travail de ses services reprenant les résultats de cette évaluation:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ Initiative n° 10 de l'annexe 2 du programme de travail de la Commission pour 2017.

⁵ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

⁶ JO L 80 du 23.3.2002, p. 35.

⁷ JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

⁸ JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition contribue directement à l'une des priorités de la Commission en place, à savoir approfondir le marché unique et le rendre plus équitable. Son objectif premier est d'améliorer encore le marché unique des transports par route au moyen de modifications visant à éliminer les causes des disparités et à garantir une meilleure application de la réglementation.

La présente proposition répond à l'objectif REFIT, qui est de renforcer l'efficacité de la législation tout en atténuant la charge administrative et réglementaire pour les entreprises. Elle permet également aux États membres de réduire certains coûts superflus liés à la mise en œuvre de la réglementation.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique des règlements et de la modification proposée est l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après «TFUE») (anciennement article 71 du traité CE). Cet article constitue la base juridique pour l'adoption de la législation de l'UE fixant notamment: i) des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres [article 91, paragraphe 1, point a) du TFUE]; et ii) les conditions dans lesquelles les transporteurs non-résidents peuvent exploiter des services de transport à l'intérieur d'un État membre [article 91, paragraphe 1, point b), du TFUE].

- **Subsidiarité**

L'UE dispose d'une compétence partagée avec les États membres pour légiférer dans le domaine des transports conformément à l'article 4, paragraphe 2, point g), du TFUE. Quoiqu'il en soit, seul le législateur de l'Union peut modifier des règles en vigueur.

Par ailleurs, les différences qui existent dans les pratiques des États membres et les insuffisances en matière d'application de la législation qui nuisent au fonctionnement du marché unique sont intrinsèquement liées à des lacunes dans l'harmonisation et il ne peut donc y être remédié efficacement qu'au niveau de l'Union.

- **Proportionnalité**

Comme indiqué au point 6.3 du rapport d'analyse d'impact, la proposition est proportionnée aux problèmes qui ont été recensés et ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour les résoudre. En ce qui concerne les PME, en particulier, les mesures envisagées n'auraient généralement pas d'incidence disproportionnée. La proposition se concentre principalement sur une simplification et une clarification du cadre réglementaire existant, ainsi que sur des exigences plus strictes en matière de respect de l'application, et ne crée pas vis-à-vis des parties concernées de nouvelles exigences réglementaires qui seraient disproportionnées par rapport aux problèmes recensés.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que les actes législatifs à modifier sont des règlements, l'acte modificatif devrait, en principe, revêtir la même forme.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluation ex post/bilan de qualité de la législation existante

Les règlements ont fait l'objet d'une évaluation *ex post*⁹, qui a été complétée par une étude externe¹⁰.

S'agissant du contrôle de l'application, les principaux problèmes recensés sont les suivants:

- il existe différents niveaux de contrôle par les États membres, notamment en ce qui concerne les critères d'établissement stable et d'honorabilité pour l'accès à la profession et les transports de cabotage illégaux.
- On constate un manque de coopération entre États membres (du moins certains d'entre eux), en particulier en ce qui concerne le respect du critère d'établissement stable et effectif pour l'accès à la profession.

D'autres lacunes de la réglementation se rapportent au fait que certaines règles manquent de précision sur certains points ou laissent aux États membres suffisamment de latitude pour adopter des mesures unilatérales, toutes ces lacunes ayant abouti à des pratiques divergentes qui nuisent au fonctionnement du marché unique:

- la définition d'établissement stable et effectif, notamment la notion de centre d'exploitation, laisse de nombreuses questions sans réponse. C'est pourquoi des pratiques différentes sont apparues.
- Le règlement (CE) n° 1071/2009 ne précise pas, ni ne régit en aucune manière, le délai nécessaire pour pouvoir rétablir l'honorabilité, celui-ci varie donc considérablement d'un État membre à l'autre.
- Certains États membres se prévalent de l'article 3, paragraphe 2, du règlement n° 1071/2009 pour imposer des conditions supplémentaires en matière d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route.
- Les dispositions relatives au cabotage manquent de précision sur certains points, ce qui a engendré des différences dans les pratiques des États membres. Certains États membres autorisent qu'un même transport de cabotage comporte plusieurs points de chargement et/ou de déchargement, d'autres non.

Le règlement (CE) n° 1071/2009 laisse aux États membres la possibilité d'étendre son champ d'application aux véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes («véhicules utilitaires légers»), ce qui a comme conséquence que, en fonction des États membres, des exigences différentes soient appliquées à des véhicules identiques.

• Consultations des parties intéressées

Les consultations menées dans le cadre de la préparation de la présente proposition respectent les normes minimales pour la consultation des parties intéressées fixées dans la communication de la Commission du 11 décembre 2002 [COM(2002) 704 final].

⁹ Voir la note de bas de page n° 3.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

Le processus de consultation a consisté en deux types d'actions: recueillir des avis et collecter des données. Des méthodes de consultation ouverte et ciblée ont été utilisées, de même que divers outils de consultation.

En ce qui concerne la **consultation ouverte**, une consultation publique en ligne a eu lieu entre le 15 juin et le 15 septembre 2016. Les principaux objectifs étaient i) de collecter des informations complémentaires sur la réalité des problèmes recensés lors de l'évaluation *ex post*, ainsi que des informations permettant de quantifier les problèmes constatés, ii) de recueillir l'avis des parties intéressées sur d'éventuelles mesures politiques et iii) d'évaluer les impacts attendus des mesures politiques envisagées. La Commission a reçu 175 réponses: 23 réponses émanant de moyennes et grandes entreprises (sociétés de transport et d'expédition d'au moins 50 salariés); 18 de petites entreprises (sociétés de transport et d'expédition de 49 salariés ou moins); 17 de représentants du secteur de la logistique; 33 d'associations représentatives des travailleurs du secteur du transport routier; 48 d'associations représentatives des entreprises de transport routier; 18 d'autorités nationales et d'associations concernées; et 18 d'autres parties concernées.

Qui plus est, dans le cadre de la consultation publique, diverses parties prenantes (associations professionnelles, organisations de travailleurs, autorités nationales, organisations chargées de l'application des lois, ONG et experts) ont communiqué 22 documents de prise de position.

Le document de consultation, les contributions reçues et un résumé de ces contributions peuvent être consultés sur le site web «A road transport strategy for Europe» de la direction générale de la mobilité et des transports, ainsi que sur le site web de la Commission «Your voice in Europe»¹¹.

La **consultation ciblée** comprenait les éléments suivants:

- Une enquête auprès d'un panel de PME portant essentiellement sur des questions relatives à l'utilisation de véhicules utilitaires légers dans les transports routiers et sur les répercussions possibles de mesures liées à l'extension du champ d'application du cadre légal de façon à couvrir lesdits véhicules. Au total, la Commission a reçu 17 réponses, dont 7 de prestataires de services de transport routier de marchandises utilisant leurs véhicules propres ou des véhicules loués pour effectuer du transport pour compte d'autrui, 7 réponses de sociétés utilisant leurs véhicules propres ou des véhicules loués pour transporter leurs propres marchandises («transport pour compte propre») et 8 réponses d'utilisateurs de services de transport routiers de marchandises.
- Une enquête auprès des autorités visant à obtenir le point de vue des autorités nationales sur les mesures proposées ici du point de vue de leurs effets escomptés sur la mise en œuvre et l'application du cadre légal et obtenir des données ou des estimations des coûts que ces mesures pourraient engendrer pour les autorités. Au total, 18 réponses couvrant 16 États membres¹² ont été reçues, et 1 en provenance du groupe Euro Contrôle Route.
- Une enquête auprès des transporteurs routiers visant à recueillir des données pertinentes auprès des transporteurs sur les coûts et caractéristiques des opérations

¹¹ Voir <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

pouvant servir pour l'analyse d'impact (dans le cadre du scénario de référence), ainsi que leurs points de vue et leurs estimations des coûts ou des économies résultant des mesures envisagées. 80 entreprises au total ont répondu à cette enquête.

- Des entretiens téléphoniques avec des parties intéressées (31 entretiens avec des sociétés de transport national et international, ainsi qu'avec des associations et autorités nationales compétentes dans ce domaine), afin de recueillir plus de précisions sur les avis des parties intéressées concernant les différentes mesures envisagées, des données ou des estimations relatives aux coûts, ainsi que des avis sur les difficultés que chaque mesure est susceptible de créer.
- Plusieurs séminaires, réunions et autres manifestations rassemblant les parties prenantes associant les partenaires sociaux ont été organisés dans le cadre de l'évaluation *ex post* et de l'analyse d'impact portant sur la présente initiative; la Commission a également participé à plusieurs initiatives organisées par les partenaires sociaux.

Les informations collectées au cours de la consultation ont confirmé l'existence des principaux problèmes recensés pendant la phase d'évaluation, ainsi que la pertinence des principaux objectifs de l'intervention réglementaire.

Parmi les mesures possibles recensées durant la consultation, celles visant à renforcer le contrôle de l'application ont suscité une franche adhésion.

S'agissant des restrictions au cabotage, les réactions ont été mitigées, certaines des parties intéressées y étant favorables et d'autres réticentes. Les États membres dans lesquels le niveau des salaires est élevé tendent à privilégier une réglementation plus stricte en la matière, sont soutenus en cela par les syndicats professionnels, tandis que les États membres où le niveau des salaires est faible se déclarent plutôt en faveur d'une plus grande libéralisation du cabotage, position qui a le soutien de la plupart des associations de transporteurs routiers.

L'idée d'adopter des mesures destinées à renforcer les critères sur lesquels repose l'exigence d'un établissement stable a été accueillie favorablement. De nombreuses parties intéressées ont estimé qu'il était nécessaire de faire en sorte que seuls les cas dans lesquels une activité est réellement exercée dans l'État membre d'établissement soient considérés comme relevant des règles ad hoc.

L'inclusion des véhicules utilitaires légers dans le champ d'application du règlement a également été perçue comme une mesure positive par la majorité des parties concernées consultées.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Un contractant externe a contribué à la réalisation du rapport d'évaluation *ex post* et d'une étude jointe à l'analyse d'impact¹³, qui ont été achevés en avril 2017.

- **Analyse d'impact**

La proposition s'accompagne d'une analyse d'impact qui a reçu un avis positif, avec réserves, du comité d'examen de la réglementation. Ainsi qu'il est précisé dans l'annexe 1 du rapport d'analyse d'impact, ces réserves ont été prises en compte de la façon suivante: l'ampleur des problèmes recensés et la nature de l'initiative REFIT ont été expliquées plus en détail, la structure des options envisagées a été mieux justifiée et les interactions entre la présente

¹³Voir la note de bas de page n° 10.

proposition et l'initiative concernant la législation sociale dans le domaine routier ont été exposées plus précisément.

Quatre trains de mesures ont été envisagés, qui tiennent compte d'un niveau accru d'intervention réglementaire et dont les effets escomptés seront plus importants. Le premier paquet de mesures portait avant tout sur la clarification du cadre juridique. Le deuxième paquet était axé sur le renforcement de l'application de la loi. Le troisième paquet privilégiait des modifications de fond de la réglementation, notamment des dispositions relatives au cabotage et à l'établissement, en sus des mesures couvertes par les deux premiers paquets. Le quatrième paquet étendait le champ d'application des règlements aux véhicules utilitaires légers.

L'option préférée associe le troisième paquet, qui prévoit des modifications des règles de cabotage et des dispositions en matière d'établissement, à une extension partielle du champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 aux véhicules utilitaires légers.

Cette option, qui est globalement la plus efficace, devrait générer des économies de l'ordre de 2,7 à 5,2 milliards d'EUR pour les entreprises de l'UE-28 au cours de la période 2020-2035. La réduction des infractions aux règles du cabotage devrait atteindre 62 % et le risque de création de «sociétés boîtes aux lettres» devrait diminuer d'environ 10 %, ce qui devrait avoir une incidence positive sur les conditions de travail. Cette option devrait également accroître la professionnalisation des exploitants de véhicules utilitaires légers. Elle générera cependant une augmentation des coûts de mise en œuvre et de contrôle de l'application supportés par les autorités nationales de l'ordre de 65 à 166 millions d'EUR pour l'UE-28 au cours de la période 2020-2035. L'application partielle du règlement (CE) n° 1071/2009 aux véhicules utilitaires légers entraînera aussi des coûts de mise en conformité pour les entreprises, correspondant à une augmentation de 4 à 10 % des coûts d'exploitation.

La proposition est cohérente avec l'option privilégiée dans l'analyse d'impact.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition poursuit l'objectif REFIT d'accroissement de l'efficacité et de réduction des charges réglementaires pour les entreprises. Les moyens pour atteindre cet objectif sont principalement l'obligation faite aux autorités nationales chargées du contrôle de l'application d'accepter les documents de transport électroniques pour le transport international, ainsi que la clarification et l'harmonisation des règles concernant l'accès à la profession. Si les coûts du contrôle de l'application supportés par les autorités publiques sont susceptibles d'augmenter, cette augmentation est d'une ampleur bien moindre que les économies dont bénéficieront les entreprises et est de toute façon justifiée par l'amélioration des conditions de concurrence, qui s'accompagnera d'une baisse des infractions aux règles de cabotage et des créations de «sociétés boîtes aux lettres» ainsi que d'une amélioration des conditions de travail dans le secteur des transports.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Plus particulièrement, dans la mesure où elle prévoit l'inscription, dans les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier, de données supplémentaires dont le traitement incombe aux autorités nationales, elle est conforme à l'article 8 de la Charte, puisque ces données sont nécessaires pour atteindre l'objectif d'une amélioration de l'application nationale et transfrontalière des dispositions des règlements.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'aura aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et de communication des informations**

Il conviendrait de développer davantage les informations sur le nombre des véhicules utilitaires légers utilisés dans le transport national et international pour compte d'autrui. Il est donc nécessaire d'assurer un suivi étroit et de recueillir des données pour suivre l'évolution du marché à cet égard. On combinera à cette fin une collecte de données au niveau national et la communication d'informations par l'État membre. Le suivi devrait commencer immédiatement après l'entrée en vigueur des règlements.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Les éléments clés de la proposition sont les suivants:

Règlement (CE) n° 1071/2009

Article 1^{er} – Objet et champ d'application

Dans sa version actuelle, l'article 1^{er}, paragraphe 4, point a), exclut du champ d'application du règlement les transporteurs qui utilisent exclusivement des véhicules utilitaires légers, sauf si les États membres en disposent autrement (voir la phrase introductive). Afin de garantir, au moyen de règles communes, un niveau minimal de professionnalisation des transporteurs utilisant des véhicules utilitaires légers et d'harmoniser ainsi les conditions de concurrence entre les opérateurs, il est proposé de supprimer cette disposition et de rendre certaines règles obligatoires pour cette catégorie d'opérateurs également.

Pour ce faire, il est proposé d'ajouter un nouveau paragraphe 6 exemptant les transporteurs utilisant exclusivement des véhicules utilitaires légers de certaines dispositions, mais non de toutes. Il n'est pas proposé de rendre obligatoires les exigences relatives à la fonction de gestionnaire de transport, à l'honorabilité, aux compétences professionnelles ni les obligations résultant de ces exigences, mais les États membres conserveraient la possibilité de les appliquer comme ils l'ont fait jusqu'à maintenant. En revanche, il est proposé d'appliquer à ces transporteurs, dans tous les États membres, les exigences en matière d'établissement stable et de capacité financière appropriée. L'ampleur des divergences entre les États membres en serait réduite d'autant.

Article 3 – Exigences pour exercer la profession de transporteur par route

Il est proposé de supprimer le paragraphe 2, qui à ce jour permet d'imposer des conditions supplémentaires en matière d'accès à la profession, en sus des quatre critères prévus à l'article 3, paragraphe 1. Cette possibilité devrait être supprimée, car elle est à l'origine de divergences en ce qui concerne les conditions d'accès à la profession alors qu'il n'est pas démontré qu'elle répond à un impératif.

Article 5 – Conditions relatives à l'exigence d'établissement

Il est proposé de clarifier le libellé de l'article 5 afin de s'assurer que les entreprises établies dans un État membre y exercent une activité réelle et continue. Dans le détail, voici ce qui est proposé: au point a), est ajoutée une référence aux contrats commerciaux et de travail, qui devront donc également être conservés dans les locaux situés dans l'État membre d'établissement; les éléments du point c) sont répartis entre les points (c) et (d) afin de mieux distinguer les activités de nature administrative et commerciale des activités d'exploitation

impliquant l'utilisation de véhicules; un point e) est ajouté pour exiger des entreprises qu'elles détiennent des actifs et emploient du personnel dans l'État membre d'établissement en proportion de l'activité exercée dans ledit État membre.

Article 6 – Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité

Il est proposé de modifier l'article 6 sur plusieurs points afin de clarifier et d'harmoniser davantage l'évaluation de l'honorabilité et d'étendre la liste des infractions qui peuvent conduire à la perte de cette honorabilité. Dans le détail, voici ce qui est proposé:

Le paragraphe 1 est modifié afin de mieux délimiter les catégories de personnes dont la conduite devrait être prise en compte aux fins de l'évaluation de l'honorabilité d'une entreprise. Un point vii) est ajouté au point a) du troisième alinéa, pour que soient prises en compte les infractions graves aux règles fiscales nationales dans l'évaluation de l'honorabilité du gestionnaire de transport ou de l'entreprise de transport. Deux points xi) et xii) sont ajoutés au point b) du troisième alinéa, pour que soient prises en compte les infractions graves aux règles de l'UE sur le détachement de travailleurs et à la législation applicable aux obligations contractuelles dans l'évaluation de l'honorabilité du gestionnaire de transport ou de l'entreprise de transport. L'article 6, paragraphe 2, est modifié afin de préciser la procédure administrative que doit suivre l'autorité compétente de l'État membre d'établissement d'une entreprise de transport ou d'un gestionnaire de transport ayant commis une violation grave de règles nationales ou de l'UE, pour déterminer si l'entreprise ou le gestionnaire de transport a perdu son honorabilité. Un nouveau paragraphe 2 *bis* remplace l'ancien point b) de l'article 6, paragraphe 2, et précise que la Commission est habilitée à adopter des actes délégués qui déterminent quelles infractions aux règles de l'UE peuvent déboucher sur la perte de l'honorabilité, outre celles prévues à l'annexe IV. Cela étant, il est proposé d'autoriser la Commission à définir le degré de gravité des infractions en fonction du risque de distorsion de concurrence qu'elles induisent (ce qui concerne plus particulièrement les règles de cabotage). Les infractions susceptibles de compromettre les conditions de travail devraient faire l'objet du même traitement en raison de leurs effets sur la concurrence¹⁴.

Article 7 – Conditions relatives à l'exigence de capacité financière

Il est proposé de modifier le paragraphe 1 afin de prévoir des conditions spécifiques moins contraignantes pour les transporteurs utilisant uniquement des véhicules utilitaires légers. Au paragraphe 2, il est proposé de préciser les moyens par lesquels les entreprises peuvent démontrer leur capacité financière en l'absence de comptes annuels certifiés, afin de permettre l'évaluation de la conformité à ce critère par les autorités de contrôle, notamment en ce qui concerne les entreprises nouvellement créées dont les comptes ne sont pas encore certifiés.

Article 13 – Procédure de suspension et de retrait des autorisations

La modification proposée à l'article 13, paragraphe 1, point c), clarifie la position des autorités compétentes dans le cas où des entreprises ne respectent plus l'exigence de capacité financière. L'entreprise est censée démontrer, dans un délai fixé, que cette exigence est à nouveau satisfaite (et non pas seulement qu'elle sera satisfaite à l'avenir).

Article 14 – Déclaration d'inaptitude du gestionnaire de transport

Il est proposé de préciser que, lorsqu'un gestionnaire de transport a perdu son honorabilité, l'autorité compétente ne peut la restaurer dans un délai inférieur à un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité (voir le nouvel alinéa ajouté au paragraphe 1). L'objectif est d'éviter d'importantes divergences sur ce point entre les États membres.

¹⁴ La possibilité offerte à la Commission de définir le niveau de gravité des infractions en fonction, également, du risque de décès ou de blessures graves qu'elles peuvent représenter, serait maintenue.

Article 16 – Registres électroniques nationaux

Au paragraphe 2, il est proposé d'ajouter les éléments d'information qui doivent figurer dans les registres électroniques nationaux, afin de permettre un meilleur contrôle de l'application des règles en matière d'accès à la profession.

Article 18 – Coopération administrative entre les États membres

Il est proposé de préciser les termes de la coopération entre les États membres. Plus particulièrement, il est proposé d'imposer aux États membres, d'une part, un délai maximal pour répondre aux demandes motivées d'autres États membres et, d'autre part, une obligation d'effectuer des inspections portant sur le non-respect des critères d'établissement par les entreprises établies sur leur territoire sur la base de preuves fournies par d'autres États membres.

Article 26 – Rapports

Il est proposé d'imposer aux États membres de communiquer à la Commission des informations concernant les transporteurs utilisant des véhicules utilitaires légers pour exercer leurs activités sur leur territoire (nouveau paragraphe 3). Le projet de nouveau paragraphe 4 prévoit que la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil au plus tard en 2024 sur la présence d'opérateurs de transport routier national et international utilisant des véhicules utilitaires légers et qu'elle réévalue, sur cette base, la nécessité de proposer des mesures complémentaires.

Annexe IV – Liste des infractions les plus graves aux fins de l'article 6, paragraphe 2, point a)

Le paragraphe 1, point b) est modifié afin de le mettre en conformité avec le règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route¹⁵ et de supprimer l'insécurité juridique lors de son application.

Règlement (CE) n° 1072/2009

Article premier – Domaine d'application

Au paragraphe 1, un nouvel alinéa est ajouté afin de préciser que le transport de conteneurs ou de palettes vides doit être considéré comme un transport pour compte d'autrui uniquement s'il fait l'objet d'un contrat de transport entre un expéditeur et un destinataire.

Article 2 – Définitions

Le point 6 est modifié de façon à préciser qu'un transport de cabotage peut comporter plusieurs points de chargement, plusieurs points de livraison ou plusieurs points de chargement et de livraison.

Article 8 – Cabotage – principe général

Les modifications suivantes sont proposées :

Au paragraphe 2, le nombre maximal de transports de cabotage pouvant être effectués dans un État membre d'accueil consécutivement à un transport international à destination de celui-ci est supprimé, tandis que le nombre maximal de jours pour effectuer ces transports de cabotage est réduit. Conformément aux conclusions de l'analyse d'impact, ces modifications facilitent l'application des règles. Au paragraphe 3, l'obligation de produire des preuves de chaque transport de cabotage est supprimée puisque la modification du paragraphe 2 la rend

¹⁵ Voir la note de bas de page n° 5.

redondante. Un nouveau paragraphe 4 *bis* précise que la preuve du respect des restrictions sur le cabotage est fournie au cours du contrôle sur route, par des moyens électroniques éventuellement, ce qui simplifie les procédures et supprime l'incertitude juridique relative au calendrier pour la présentation des preuves.

Article 10 – Procédure de sauvegarde

Il est proposé de modifier l'article 10, paragraphe 3, pour actualiser la référence à la procédure de comité applicable, par suite de la suppression proposée de l'article 15.

Article 10 bis – Cabotage – système de vérification

Un article 10 *bis* est ajouté pour exiger des États membres qu'ils procèdent à un minimum de contrôles portant sur le respect des dispositions en matière de cabotage (à savoir 2 % des transports de cabotage à compter du 1^{er} janvier 2020 et 3 % à compter du 1^{er} janvier 2022). Il oblige également les États membres à pratiquer un nombre annuel minimal de contrôles concertés sur route (3) portant sur les dispositions du règlement relatives au cabotage.

Article 14 bis – Responsabilité

Il est proposé d'indiquer que les expéditeurs et les transitaires sont soumis à des sanctions dans le cas où ils font exécuter des opérations de transport dont ils savent qu'elles enfreignent les dispositions du règlement.

Article 17 – Communication d'informations

Il est proposé de modifier les paragraphes 1 et 2 pour indiquer la date à laquelle les États membres sont tenus de communiquer à la Commission des informations sur le nombre de licences communautaires, de copies certifiées conformes et d'attestations de conducteur délivrées au cours de l'année civile précédente, à savoir au plus tard le 31 janvier de l'année suivante. Un nouveau paragraphe 3 impose aux États membres de faire rapport à la Commission sur le nombre de contrôles ayant porté sur des transports de cabotage au cours de l'année précédente.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 1071/2009 et le règlement (CE) n° 1072/2009 en vue de les adapter aux évolutions du secteur

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁶,
vu l'avis du Comité des régions¹⁷,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) L'expérience acquise dans la mise en œuvre des règlements (CE) n° 1071/2009¹⁸ et (CE) n° 1072/2009¹⁹ de la Commission a montré que les dispositions de ces règlements pouvaient être améliorées sur un certain nombre de points.
- (2) À ce jour, et sauf disposition contraire du droit national, les règles concernant l'accès à la profession de transporteur par route ne s'appliquent pas aux entreprises exerçant l'activité de transporteur routier au moyen uniquement de véhicules routiers dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules n'excédant pas cette limite. Le nombre d'entreprises de ce type exerçant leurs activités sur le marché aussi bien national qu'international est en augmentation. Plusieurs États membres ont dès lors décidé d'appliquer à ces entreprises les règles sur l'accès à la profession de transporteur routier prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Afin de garantir, au moyen de règles communes, un niveau minimal de professionnalisation des entreprises du secteur utilisant des véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et d'harmoniser ainsi les conditions de concurrence entre tous les opérateurs, cette disposition devrait être supprimée, tandis que les exigences en

¹⁶ JO C , , p. .

¹⁷ JO C , , p. .

¹⁸ Règlement (CE) n° 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

¹⁹ Règlement (CE) n° 1072/2009 établissant les règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

matière d'établissement stable et effectif et de capacité financière appropriée devraient revêtir un caractère obligatoire.

- (3) À l'heure actuelle, les États membres ont le droit de subordonner l'accès à la profession de transporteur routier à des exigences supplémentaires à celles prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Il n'a pas été démontré que cette faculté répondait à un impératif, alors qu'elle est à l'origine de divergences en matière d'accès. Il convient donc de la supprimer.
- (4) Il importe de faire en sorte que les entreprises de transport routier établies dans un État membre aient une activité réelle et permanente dans cet État membre et gèrent leurs activités depuis celui-ci. C'est pourquoi, et à la lumière de l'expérience acquise, il est nécessaire de clarifier les dispositions concernant l'existence d'un établissement stable et effectif.
- (5) Dans la mesure où l'accès à la profession dépend de l'honorabilité de l'entreprise concernée, des éclaircissements sont nécessaires en ce qui concerne les personnes dont les comportements doivent être pris en compte, les procédures administratives qui doivent être suivies et les délais d'attente relatifs à la restauration de l'honorabilité perdue du gestionnaire de transport.
- (6) Étant donné qu'elles sont susceptibles d'altérer sérieusement les conditions d'une concurrence loyale sur le marché du transport routier, les infractions graves aux règles fiscales nationales devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.
- (7) Étant donné qu'elles sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur le marché du transport de marchandises par route et sur la protection sociale des travailleurs, les infractions graves aux règles de l'Union sur le détachement de travailleurs et au droit applicable aux obligations contractuelles devraient être ajoutées aux éléments utiles à l'évaluation de l'honorabilité.
- (8) Étant donné l'importance que revêt la concurrence loyale sur le marché, les infractions aux règles de l'Union applicables en la matière devraient être prises en compte lors de l'évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport et des entreprises de transport. Il convient de clarifier en ce sens l'autorisation donnée à la Commission de définir le degré de gravité des infractions concernées.
- (9) Les autorités nationales compétentes ont rencontré des difficultés pour déterminer quels documents les entreprises de transport pouvaient présenter pour prouver leur capacité financière, notamment en l'absence de comptes annuels certifiés. Les règles relatives aux preuves requises pour démontrer la capacité financière devraient être clarifiées.
- (10) Les entreprises exerçant l'activité de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules ne dépassant pas cette limite devraient avoir une capacité financière minimale afin de garantir qu'elles disposent des moyens d'exercer leurs activités de manière stable et durable. Toutefois, étant donné que les opérations concernées portent en général sur un volume d'activités limité, les exigences correspondantes devraient être moins contraignantes que celles applicables aux transporteurs utilisant des véhicules ou des ensembles de véhicules dépassant cette limite de poids.
- (11) Les informations sur les transporteurs contenues dans les registres électroniques nationaux devraient être aussi complètes que possible pour permettre aux autorités

nationales chargées du contrôle de l'application des règles pertinentes d'avoir un aperçu suffisant des opérateurs faisant l'objet d'une enquête. En particulier, les informations relatives au numéro d'immatriculation des véhicules dont disposent les transporteurs, le nombre de leurs salariés, leur catégorie de risque et leurs informations financières de base devraient faciliter l'application nationale et transfrontalière des dispositions des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009. Les règles concernant les registres électroniques nationaux devraient donc être modifiées en conséquence.

- (12) La définition de l'infraction la plus grave quant au dépassement de la durée de conduite journalière, figurant à l'annexe IV du règlement (CE) n° 1071/2009, ne correspond pas à la disposition pertinente en vigueur prévue par le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil²⁰. Il en résulte une incertitude et des pratiques divergentes parmi les autorités nationales, d'où des difficultés dans le contrôle de l'application des règles en question. Il convient donc de clarifier cette définition afin de garantir la cohérence entre les deux règlements.
- (13) Les règles relatives aux transports nationaux effectués sur une base temporaire par des transporteurs non-résidents dans un État membre d'accueil («cabotage») devraient être claires, simples et faciles à faire respecter, tout en préservant globalement le niveau de libéralisation atteint jusqu'à présent.
- (14) À cette fin, et pour faciliter les contrôles et supprimer toute incertitude, la limite imposée au nombre de transports de cabotage consécutifs à un transport international devrait être abolie, tandis que le nombre de jours pendant lesquels de tels transports sont possibles devrait être réduit.
- (15) Il convient de clarifier par quels moyens les transporteurs routiers peuvent démontrer qu'ils respectent les règles en matière de cabotage. Il convient d'admettre comme tels moyens les informations de transport au format électronique, dont l'utilisation et la transmission devraient simplifier la fourniture de preuves pertinentes et leur traitement par les autorités compétentes. Le format utilisé à cette fin doit garantir la fiabilité et l'authenticité des informations. Étant donné le recours croissant à l'échange électronique efficace d'informations dans le secteur des transports et de la logistique, il importe de s'assurer que les cadres réglementaires et les dispositions visant à simplifier les procédures administratives sont cohérents.
- (16) Les entreprises de transport sont les destinataires des réglementations en matière de transport international et, en tant que tels, elles assument les conséquences des infractions qu'elles commettent. Quoi qu'il en soit, pour prévenir tout abus de la part des entreprises confiant par contrat l'exécution de services de transport à des transporteurs routiers, les États membres devraient également prévoir des sanctions à l'encontre des expéditeurs et des transitaires qui commandent des services de transport dont ils savent que l'exécution enfreint les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009.
- (17) Dans la mesure où ce règlement introduit un certain degré d'harmonisation dans des domaines déterminés, que jusqu'alors la législation de l'Union n'harmonisait pas, notamment le transport au moyen de véhicules utilitaires légers et les pratiques en matière de contrôle de l'application, ses objectifs, qui sont d'harmoniser les conditions

²⁰ Règlement (CE) n° 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, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

de concurrence et d'améliorer ce contrôle, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres mais peuvent être mieux achevés au niveau de l'Union en raison de leur nature, ainsi que de la nature transfrontalière du transport par route. C'est pourquoi l'Union peut adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.

- (18) Pour tenir compte de l'évolution du marché et des progrès techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n° 1071/2009, pour compléter ce dernier en établissant une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions graves qui, outre celles qui figurent à l'annexe IV du même règlement, peuvent aboutir à la perte de l'honorabilité, et pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n° 1072/2009. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016²¹. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (19) Il convient donc de modifier les règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 1071/2009 est modifié comme suit:

- (1) l'article 1^{er} est modifié comme suit:
- (a) le paragraphe 4 est modifié comme suit:
- i) le point a) est supprimé;
- ii) le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route.
- Tout transport par route pour lequel aucune rémunération n'est perçue et qui ne génère pas de revenus, tel que le transport de personnes à des fins caritatives ou strictement privées, doit être considéré comme un transport exclusivement à des fins non commerciales;»;
- (b) le paragraphe 6 suivant est ajouté:
- «6. L'article 3, paragraphe 1, points b) et d), et les articles 4, 6, 8, 9, 14, 19 et 21 ne s'appliquent pas aux entreprises exerçant la profession de transporteur

²¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

par route au moyen uniquement de véhicules routiers dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes.

Les États membres peuvent cependant:

- (a) exiger de ces entreprises qu'elles appliquent certaines ou l'ensemble des dispositions visées au premier alinéa;
- (b) abaisser la limite visée au premier alinéa pour l'ensemble ou une partie des catégories de transports par route.»;

(2) à l'article 3, le paragraphe 2 est supprimé;

(3) L'article 5 est modifié comme suit:

(a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) dispose de locaux dans lesquels elle conserve ses principaux documents d'entreprise, notamment les contrats commerciaux, les documents comptables, les documents de gestion du personnel, les contrats de travail, les documents contenant les données relatives au temps de conduite et de repos et tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect des conditions prévues par le présent règlement;»;

(b) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) gère effectivement et en permanence ses activités administratives et commerciales avec les installations et équipements administratifs appropriés dans des locaux situés dans cet État membre;»;

(c) le point d) suivant est ajouté:

«d) gère les opérations de transport exécutées avec les véhicules visés au point b) avec l'équipement technique approprié situé dans cet État membre;»;

(d) le point e) suivant est ajouté:

«e) détient des actifs et emploie du personnel en proportion de l'activité de l'établissement.»;

(4) L'article 6 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour déterminer si une entreprise satisfait à cette exigence, les États membres tiennent compte de la conduite de l'entreprise, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs, de ses associés en cas de société en commandite et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre. Toute référence, dans le présent article, à une condamnation, à une sanction ou à une infraction inclut les condamnations prononcées à l'encontre de l'entreprise elle-même, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs, de ses associés en cas de société en commandite, d'autres représentants légaux et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre.»;

ii) au troisième alinéa, point a), le point vii) suivant est ajouté:

«vii) la législation fiscale.»;

iii) au troisième alinéa, point b), les points xi) et xii) suivants sont ajoutés:

«xi) le détachement de travailleurs;

xii) la législation applicable aux obligations contractuelles.»;

(b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Aux fins du paragraphe 1, troisième alinéa, point b), si le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a fait l'objet, dans un ou plusieurs États membres, d'une condamnation pénale grave ou d'une sanction pour une des infractions les plus graves aux réglementations de l'Union, visées à l'annexe IV, l'autorité compétente de l'État membre d'établissement mène à bien, d'une manière appropriée et en temps opportun, une procédure administrative comprenant, s'il y a lieu, une inspection dans les locaux de l'entreprise concernée.

Au cours de la procédure administrative, le gestionnaire de transport ou d'autres représentants légaux de l'entreprise de transport, selon le cas, ont le droit de présenter leurs arguments et explications.

Au cours de la procédure administrative, l'autorité compétente évalue si, compte tenu de circonstances spécifiques, la perte de l'honorabilité constitue une mesure disproportionnée dans le cas d'espèce. Dans le cadre de son analyse, l'autorité compétente tient compte du nombre des infractions graves aux réglementations nationales et de l'Union visées au troisième alinéa du paragraphe 1, ainsi que du nombre des infractions les plus graves aux règles de l'Union visées à l'annexe IV, pour lesquelles le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a été condamné ou a fait l'objet de sanctions. Toute conclusion dans ce sens doit être dûment motivée et justifiée.

Si l'autorité compétente conclut que la perte d'honorabilité serait une mesure disproportionnée, elle décide que l'entreprise concernée conserve son honorabilité. Les motifs qui sous-tendent cette décision sont inscrits dans le registre national. Le nombre de ces décisions est indiqué dans le rapport visé à l'article 26, paragraphe 1.

Si l'autorité compétente ne conclut pas que la perte de l'honorabilité serait disproportionnée, la condamnation ou la sanction entraîne la perte de l'honorabilité;»;

(c) le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

«2 *bis*. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 24 afin d'établir une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions graves aux règles de l'Union visées au paragraphe 1, point b, troisième alinéa, qui, outre celles qui figurent à l'annexe IV, peuvent aboutir à la perte d'honorabilité. Les États membres tiennent compte des informations portant sur ces infractions, notamment des informations qui leur sont transmises par d'autres États membres, lorsqu'ils fixent les priorités en matière de contrôles conformément à l'article 12, paragraphe 1.

À cette fin, la Commission:

a) définit les catégories et les types d'infractions qui sont les plus fréquemment rencontrés;

b) définit le niveau de gravité des infractions en fonction du risque de décès ou de blessures graves et du risque de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers qu'elles peuvent représenter, notamment en compromettant les conditions de travail dans le secteur des transports;

c) établit la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme plus graves, en tenant compte du nombre de conducteurs affectés aux activités de transport dont le gestionnaire de transport assure la gestion.»;

(5) L'article 7 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise est constamment en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. L'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elle dispose chaque année de capitaux propres d'une valeur au moins égale à 9 000 EUR lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 5 000 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé. Les entreprises exerçant l'activité de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes démontrent, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elles disposent chaque année de capitaux propres d'une valeur au moins égale à 1 800 EUR lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 900 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.»;

(b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Par dérogation au paragraphe 1, en l'absence de comptes annuels certifiés, l'autorité compétente accepte qu'une entreprise démontre sa capacité financière en produisant une attestation, telle qu'une garantie bancaire, un document délivré par une institution financière attestant l'ouverture d'un crédit au nom de l'entreprise, ou tout autre document contraignant attestant que l'entreprise dispose des montants indiqués au paragraphe 1, premier alinéa.»;

(6) l'article 8, paragraphe 9, est remplacé par le texte suivant:

«9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 24 afin de modifier les annexes I, II et III de manière à les adapter à l'évolution du marché et au progrès technique.»;

(7) à l'article 11, paragraphe 4, le troisième alinéa est supprimé;

(8) à l'article 12, paragraphe 2, le deuxième alinéa est supprimé;

(9) à l'article 13, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) un délai ne dépassant pas six mois si l'exigence de capacité financière n'est pas remplie, afin de démontrer que cette exigence est de nouveau remplie de façon permanente.»;

(10) à l'article 14, paragraphe 1, le deuxième alinéa suivant est ajouté:

«L'autorité compétente ne restaure pas l'honorabilité du gestionnaire de transport dans un délai inférieur à un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité.»;

- (11) L'article 16 est modifié comme suit:
- (a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:
 - i) les points g), h), i) et j) suivants sont ajoutés:
 - «g) les numéros d'immatriculation des véhicules dont dispose l'entreprise conformément à l'article 5, point b);
 - h) l'effectif;
 - i) le total des actifs, des passifs, des capitaux propres et du chiffre d'affaires au cours deux dernières années;
 - j) la catégorie de risque de l'entreprise conformément à l'article 9 de la directive 2006/22/CE.»;
 - ii) les deuxième, troisième et quatrième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Les États membres peuvent choisir de conserver les données visées au premier alinéa, points e) à j), dans des registres distincts. Dans ce cas, les données pertinentes sont disponibles sur demande ou directement accessibles pour l'ensemble des autorités compétentes de l'État membre concerné. Les informations demandées sont fournies dans les cinq jours ouvrables qui suivent la réception de la demande. Les données visées au premier alinéa, points a) à d), sont accessibles au public conformément aux dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

En tout état de cause, les données visées au premier alinéa, points e) à j), ne sont accessibles à des autorités autres que les autorités compétentes que si ces autorités sont dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction dans le secteur du transport par route et si leurs agents ont fait officiellement serment ou sont autrement formellement tenus de protéger le caractère confidentiel des informations considérées.»;
 - (b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que toutes les données contenues dans le registre électronique national soient tenues à jour et exactes.»;
 - (c) le paragraphe 7 est supprimé;
- (12) l'article 18 est remplacé par le texte suivant:

«Article 18

Coopération administrative entre les États membres

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres concernant l'application du présent règlement. Les États membres communiquent à la Commission le nom et l'adresse de leurs points de contact nationaux au plus tard le 31 décembre 2018. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres. Les États membres communiquent immédiatement à la Commission toute modification concernant les points de contact.

2. L'État membre qui reçoit d'un autre État membre la notification d'une infraction grave qui a donné lieu à une condamnation ou à une sanction au cours des deux années précédemment écoulées inscrit cette infraction dans son registre électronique national.

3. Les États membres répondent aux demandes d'informations émanant de toutes les autorités compétentes des autres États membres et procèdent, si besoin est, à des contrôles, des inspections et des enquêtes concernant le respect, par les transporteurs routiers établis sur leur territoire, de l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a). Les demandes d'information émanant des autorités compétentes des États membres sont motivées. Elles comportent à cette fin des éléments crédibles pointant vers de possibles infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, point a).

4. Si l'État membre auquel est adressée la demande considère que celle-ci n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables. L'État membre demandeur étaye davantage sa demande. Lorsque cela n'est pas possible, l'État membre sollicité peut rejeter la demande.

5. Lorsqu'il lui est difficile ou impossible de donner suite à une demande d'information ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre sollicité en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables, en précisant ses motifs. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution à tout problème soulevé.

6. Pour donner suite aux demandes soumises au titre du paragraphe 3, les États membres fournissent les informations demandées et procèdent aux contrôles, inspections et enquêtes nécessaires dans un délai de vingt-cinq jours ouvrables à compter de la réception de la demande, sauf s'ils ont informé l'État membre demandeur que sa demande n'était pas suffisamment motivée ou de l'impossibilité ou de la difficulté de se conformer à sa demande, comme prévu aux paragraphes 4 et 5.

7. Les États membres veillent à ce que les informations qui leur sont transmises conformément au présent article ne soient utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été demandées.

8. La coopération et l'assistance mutuelle en matière administrative sont fournies à titre gracieux.

9. Une demande d'information n'empêche pas les autorités compétentes de prendre des mesures conformément à la législation nationale et au droit de l'Union applicables afin d'enquêter sur les violations alléguées du présent règlement et de les prévenir.»;

(13) l'article 24 est supprimé;

(14) L'article 24 *bis* suivant est inséré:

«Article 24 *bis*

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 6, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 9, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement (de modification)].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 6, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 9, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.*

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 6, paragraphe 2, et de l'article 8, paragraphe 9, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.»;

(15) à l'article 25, le paragraphe 3 est supprimé;

(16) À l'article 26, les paragraphes 3, 4 et 5 suivants sont ajoutés:

«3. Chaque année, les États membres établissent un rapport portant sur l'utilisation, sur leur territoire, de véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et le transmettent à la Commission au plus tard le 30 juin de l'année suivant la fin de la période de référence. Ce rapport comprend:

a) le nombre d'autorisations accordées aux entreprises exerçant la profession de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules routiers dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes;

b) le nombre de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes immatriculés dans l'État membre au cours de chaque année civile;

c) le nombre total de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes immatriculés dans l'État membre à compter du 31 décembre de chaque année;

d) la part estimée des véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge ne dépasse pas 3,5 tonnes dans l'activité globale de transport routier de tous les

véhicules immatriculés dans l'État membre, ventilée par type de transport (national, international, cabotage).

4. Sur la base des informations recueillies par la Commission conformément au titre du paragraphe 3 et d'autres éléments de preuve, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 31 décembre 2024, un rapport sur l'évolution du nombre de véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes utilisés pour des transports routiers nationaux et internationaux. Sur la base de ce rapport, elle réévalue s'il est nécessaire de proposer des mesures complémentaires.

5. Chaque année, les États membres font rapport à la Commission concernant les demandes qu'ils ont soumises au titre de l'article 18, paragraphes 3 et 4, les réponses reçues des autres États membres et les mesures qu'ils ont prises sur la base des informations fournies.»;

(17) à l'annexe IV, le point 1 b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Dépassement de 50 % ou plus, au cours d'une période de travail d'un jour, du temps de conduite maximal fixé pour un jour.»;

Article 2

Le règlement (CE) n° 1072/2009 est modifié comme suit:

(1) à l'article 1^{er}, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«Le transport de conteneurs ou de palettes vides est considéré comme un transport pour compte d'autrui lorsqu'il fait l'objet d'un contrat de transport.»;

(2) L'article 2 est modifié comme suit:

(a) le point 6) est remplacé par le texte suivant:

«6. "transport de cabotage", un transport national pour compte d'autrui assuré à titre temporaire dans un État membre d'accueil, impliquant l'enlèvement des marchandises en un ou plusieurs points de chargement jusqu'à leur livraison à un ou plusieurs points de livraison, comme prévu dans la lettre de voiture;»;

(3) L'article 4 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 2, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* afin de modifier le présent règlement de manière à adapter la durée maximale de validité de la licence communautaire à l'évolution du marché.»;

(b) au paragraphe 4, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* afin de modifier les annexes I et II en vue de les adapter au progrès technique.»;

(4) l'article 5, paragraphe 4, est remplacé par le texte suivant:

«4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* afin de modifier l'annexe III en vue de l'adapter au progrès technique.»;

(5) l'article 8 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international en provenance d'un État membre ou d'un pays tiers 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, des transports de cabotage dans l'État membre d'accueil ou dans des États membres limitrophes. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage a lieu dans un délai de 5 jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours du transport international à destination de celui-ci.»;

(b) au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«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 apporter la preuve irréfutable du transport international qui a précédé.»;

(c) Le paragraphe 4 *bis* suivant est inséré:

«4 *bis*. La preuve visée au paragraphe 3 est présentée ou transmise à l'agent chargé du contrôle de l'État d'accueil qui en fait la demande et au moment du contrôle sur route. Elle peut être présentée ou transmise par voie électronique, en recourant à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, tel que le eCMR.* Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité susceptible de fournir la preuve visée au paragraphe 3.

* La lettre de voiture électronique en vertu de la «Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route».»;

(6) à l'article 10, paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

La Commission examine la situation, sur la base notamment des données pertinentes et, après consultation du comité institué en vertu de l'article 42, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil,** 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.

Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).»;

(7) l'article 10 bis suivant est inséré:

«Article 10 bis

Contrôles

1. Chaque État membre organise les contrôles de telle sorte que, à compter du 1^{er} janvier 2020, au moins 2 % de l'ensemble des transports de cabotage exécutés sur leur territoire fassent l'objet d'un contrôle au cours de chaque année civile. Ils augmentent ce pourcentage à 3 % au moins à partir du 1^{er} janvier 2022. La base pour le calcul de ce pourcentage est le total des activités de cabotage dans l'État membre exprimé en tonnes-kilomètres pendant l'année t-2, comme indiqué par Eurostat.

2. Les États membres ciblent les entreprises qui sont répertoriées comme présentant un risque accru d'enfreindre les dispositions du présent chapitre, auxquelles elles sont soumises. À cette fin, les États membres, dans le cadre du système de classification des risques qu'ils ont mis en place en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil*** et étendu conformément à l'article 12 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil****, traitent le risque qu'elles commettent une infraction comme un risque à part entière.

3. Les États membres effectuent des contrôles concertés sur route portant sur les transports de cabotage au minimum trois fois par an. Ces contrôles sont effectués simultanément par les autorités nationales chargées de l'application de la réglementation dans le domaine des transports routiers de deux États membres ou plus, chacune opérant sur son propre territoire. Les points de contact nationaux désignés conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil**** échangent des informations sur le nombre et le type des infractions constatées à l'issue des contrôles concertés sur route.

*** Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

****Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).»;

(8) les articles 14 *bis* et 14 *ter* suivants sont insérés:

«Article 14 bis

Responsabilité

Les États membres prévoient des sanctions contre les expéditeurs, les transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III lorsqu'ils commandent des services de transport dont ils savent que l'exécution enfreint les dispositions du présent règlement.

Article 14 ter

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphes 2 et 4, et à l'article 5, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement (de modification)].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphes 2 et 4, et à l'article 5, paragraphe 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.*****

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphes 2 et 4, et de l'article 5, paragraphe 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*****JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.»;

- (9) L'article 15 est supprimé;
- (10) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

Communication d'informations

1. Au plus tard le 31 janvier de chaque année, 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. Au plus tard le 31 janvier de chaque année, les États membres informent 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 au 31 décembre de l'année civile précédente.

3. Au plus tard le 31 janvier de chaque année, les États membres informent la Commission du nombre de contrôles portant sur des transports de cabotage effectués pendant l'année civile précédente conformément à l'article 10 *bis*. Ils précisent le nombre de véhicules et le nombre de tonnes-kilomètres sur lesquels ont porté les contrôles.»;

Article 3

Réexamen

La Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement, et notamment l'incidence de l'article 2 modifiant l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009, au plus tard [3 ans après son entrée en vigueur] et elle présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son application. Le cas échéant, ce rapport est accompagné d'une proposition législative. Après le rapport visé au paragraphe 1, la Commission évalue régulièrement le présent règlement et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.

Le cas échéant, les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 sont accompagnés de propositions pertinentes.

Article 4

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 s'applique à compter du [xx].

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président