



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 10 novembre 2017
(OR. en)

14184/17

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0288 (COD)**

**TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	10 novembre 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2017) 647 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 647 final.

p.j.: COM(2017) 647 final

Bruxelles, le 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès
au marché international des services de transport par autocars et autobus**

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

{SWD(2017) 358 final} - {SWD(2017) 359 final} - {SWD(2017) 360 final} -
{SWD(2017) 361 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La présente proposition s'inscrit dans le cadre du deuxième paquet «mobilité», qui vise à mener la lutte contre le changement climatique, à rendre les entreprises européennes plus fortes et plus concurrentielles et à améliorer la qualité de vie des citoyens et la palette de choix qui leur est offerte pour assurer leur mobilité au quotidien. La liberté de circulation sur son territoire est un acquis essentiel de l'Union européenne. Elle permet aux Européens de se déplacer facilement d'un État membre à l'autre, que ce soit pour leur travail ou leurs vacances. La présente proposition améliorera la mobilité des citoyens qui se déplacent sur de longues distances et favorisera l'utilisation de modes de transport durables. Elle permettra de proposer des services qui seront davantage en phase avec les besoins de la population, notamment pour les personnes aux revenus les plus faibles, et s'accompagnera de retombées positives sur les plans environnemental, économique et social. La proposition répond à la demande croissante de connectivité au niveau mondial émanant de toutes les régions géographiques et assure l'accessibilité d'un plus large éventail de la population. Ce faisant, elle contribue directement aux priorités de la Commission en matière d'emploi et de croissance et à la réalisation de l'union de l'énergie.

Le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006¹, faisait partie d'un train de mesures législatives comprenant également le règlement n° 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route². Ces deux règlements régissent conjointement les conditions d'accès à la profession et au marché dans le domaine du transport de voyageurs par route. Ils contribuent tous deux au bon fonctionnement du marché unique dans le secteur du transport routier, à son efficacité et à sa compétitivité.

Le règlement (CE) n° 1073/2009 renferme les dispositions que doivent respecter les entreprises qui ont l'intention d'exercer des activités sur le marché du transport international de voyageurs par route et sur les marchés nationaux autres que le leur (transport dit de «cabotage»). Il contient des dispositions relatives aux documents que l'État membre d'immatriculation doit délivrer à ces entreprises (licence communautaire) ainsi qu'aux documents que doit leur fournir l'autorité délivrante (autorisation de services réguliers). Il détermine les sanctions appliquées en cas de non-respect de ces obligations ainsi que les modalités de coopération entre les États membres.

Selon les conclusions d'une évaluation ex post du règlement réalisée de 2015 à 2017³, ce dernier ne parvient que partiellement à réaliser son objectif initial, à savoir promouvoir les services de transport par autocar et autobus comme substitut durable au transport par voiture individuelle. Il ressort également que l'ouverture des marchés nationaux dans le secteur des services réguliers de transport par autocar et autobus crée une masse critique d'exploitants qui étendent ensuite leur offre aux services internationaux, produisant ainsi des retombées plus importantes sur le nombre de liaisons internationales et la fréquence des services internationaux que la seule législation paneuropéenne. Poursuivre l'ouverture des marchés

¹ JO L 300 du 14.11.2009, p. 88.

² JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

³ **SWD (2017) 361.**

nationaux renforcera le développement du marché international des services réguliers, outre les retombées positives pour les voyageurs effectuant des déplacements nationaux. Les principaux problèmes relevés sont les obstacles qui, sur les marchés nationaux, entravent l'essor du transport interurbain par autocar et autobus et la faible proportion des modes de transport durables pour le transport de voyageurs. La présente proposition, qui est une initiative relevant du programme REFIT (pour une réglementation affûtée et performante)⁴, vise à remédier à ces insuffisances.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition s'inscrit dans le cadre d'un réexamen en cours plus large sur la législation en matière de transport routier. Elle est étroitement liée à d'autres actes législatifs en vigueur dans le domaine du transport routier, qui régissent notamment l'accès à la profession [règlement (CE) n° 1071/2009], les conditions sociales [règlement (CE) n° 561/2006⁵, directive 2002/15/CE⁶, directive 2006/22/CE⁷ et règlement (UE) 165/2014⁸] et l'eurovignette (directive 1999/62/CE⁹). Il sera, dès lors, plus facile d'encourager la prestation de services de transport interurbain par autocar et autobus, comme le préconise la présente proposition, en considérant dans leur globalité les règles relatives au marché intérieur, à la protection sociale et au détachement des travailleurs, afin d'assurer à la fois des conditions de travail équitables pour les travailleurs et une concurrence loyale entre les transporteurs.

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

La proposition est totalement cohérente avec la priorité accordée par la Commission à la création d'un marché intérieur approfondi et plus équitable. Le marché intérieur des services de transport de voyageurs par autocar et autobus sera renforcé. La proposition est également conforme aux objectifs d'une mobilité à faible taux d'émissions et à l'objectif de décarbonation des transports poursuivi par l'union de l'énergie, ainsi qu'à la politique commune des transports décrite dans le Livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»¹⁰. Elle créera de nouveaux débouchés pour les professionnels du secteur, augmentant par là même les perspectives d'emploi et de croissance et élargissant l'éventail des possibilités offertes aux voyageurs. Par ailleurs, elle réduira la charge administrative à supporter par les transporteurs de voyageurs par route et clarifiera le cadre juridique, deux aspects qui font partie des objectifs du programme REFIT de l'UE.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique du règlement et de la modification proposée réside dans le titre VI (Transports) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), et notamment son article 91, qui prévoit notamment que le Parlement européen et le Conseil établissent des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à

⁴ Initiative n° 9 figurant à l'annexe II 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.

⁹ JO L 187 du 20.7.1999, p. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 final du 28.3.2011.

destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres, ainsi que les conditions d'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux dans un État membre.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

En vertu de l'article 4, paragraphe 2, point g), du TFUE, les transports relèvent d'une compétence partagée entre l'UE et les États membres. Quoi qu'il en soit, seul le législateur de l'Union peut modifier les règles en vigueur.

Par ailleurs, la mosaïque de règles régissant l'accès aux marchés nationaux des services de transport par autocar et par autobus nuit aux possibilités d'expansion des transporteurs souhaitant former des réseaux paneuropéens de transport par autocar et les empêche d'offrir des prestations intégrées avec d'autres services de transport par autocar et d'autres modes de transport. Les États membres agissant isolément sont impuissants à instaurer des règles uniformes d'accès au marché et à en assurer la cohérence et la coordination pour permettre l'émergence d'un véritable marché intérieur du transport de personnes par route. Il est donc nécessaire de légiférer à l'échelon de l'UE.

- **Proportionnalité**

Comme indiqué au point 7.3 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. Elle apporte uniquement un certain nombre de modifications ciblées au règlement afin d'améliorer le cadre réglementaire s'appliquant actuellement au secteur du transport de voyageurs par route dans l'UE et ne soumet pas les parties concernées à des exigences réglementaires supplémentaires qui seraient disproportionnées par rapport aux problèmes constatés.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que l'acte législatif à modifier est un règlement, 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

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Le document de travail des services de la Commission qui accompagne l'évaluation ex post du règlement (CE) n° 1073/2009 a été adopté conjointement avec la présente proposition¹¹.

Les principaux problèmes identifiés sont les suivants.

- Le secteur des transports interurbains par autocar et autobus n'a pas connu de croissance comparable à celle des autres modes de transport et sa part modale n'a cessé de diminuer sur une période prolongée.
- Il existe des obstacles sur les marchés nationaux qui entravent le développement des services de transport interurbain par autocar et par autobus.

¹¹ Voir la note de bas de page n° 3.

- En l'absence de services interurbains concurrentiels, les services réguliers de transport international par autocar et autobus offrent des prestations moins attrayantes pour les usagers.
- Les objectifs du règlement initial n'englobaient pas le problème de l'accès discriminatoire aux terminaux.
- Les coûts administratifs d'entrée sont excessifs.

- **Consultation des parties intéressées**

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

Le processus de consultation a consisté en cinq activités de consultation distinctes. 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 de 13 semaines (concernant à la fois l'évaluation ex post et l'analyse d'impact) a eu lieu entre le 14 décembre 2016 et le 15 mars 2017.

Les principaux objectifs étaient les suivants:

- faire le point des problèmes auxquels le secteur est confronté, tels qu'ils ont été relevés dans l'évaluation ex post;
- valider les objectifs des interventions politiques possibles; et
- recueillir l'avis des parties intéressées sur l'opportunité et les retombées attendues des interventions.

Deux questionnaires ont été utilisés, l'un à l'intention du grand public et l'autre, plus spécialisé, à l'intention de certains acteurs clés. La Commission a reçu 171 contributions au total. Les 18 contributions au questionnaire général se répartissent comme suit: 8 réponses émanant de citoyens/consommateurs; 7 réponses émanant d'entreprises; 2 réponses émanant d'organisations non gouvernementales; 1 réponse émanant d'autres parties concernées. Les 153 contributions au questionnaire spécialisé se répartissent comme suit: 68 réponses émanant d'entreprises exerçant des activités dans la chaîne de transport; 28 réponses émanant d'autorités non gouvernementales; 17 réponses émanant de travailleurs du secteur du transport de voyageurs par route; 7 réponses émanant d'autorités réglementaires; 3 réponses émanant d'autorités publiques de l'UE; 3 réponses émanant d'une autorité chargée du contrôle de l'application de la législation; 1 réponse émanant d'un citoyen/consommateur; 1 réponse émanant d'un universitaire; 25 réponses émanant d'autres parties concernées.

La consultation ciblée s'est effectuée au moyen d'un questionnaire détaillé adressé aux acteurs clés identifiés lors de la phase initiale de l'étude. Quatre questionnaires différents ont été produits, chacun étant spécifiquement adapté au type de partie intéressée consultée: 20 réponses émanant de ministères/autorités réglementaires; 2 réponses émanant d'organisations paneuropéennes; 3 réponses émanant de transporteurs; 6 réponses émanant d'associations de transporteurs.

Des entretiens ont été menés pour recueillir des informations plus détaillées sur l'expérience des parties intéressées et leur point de vue sur les diverses mesures envisagées. Ces entretiens ont également permis de réclamer les données quantitatives nécessaires à l'analyse d'impact. Dans chaque cas, des questions spécifiques ont été soumises à l'avance et/ou des précisions ont été demandées sur les informations fournies par le truchement des questionnaires. Des entrevues ont été menées avec 6 ministères/autorités réglementaires, 4 organisations paneuropéennes, 4 transporteurs et 4 associations de transporteurs.

Un sondage d'opinion Eurobaromètre spécial¹² sur les services de transport par autocar a été réalisé auprès de la population de l'UE-28. 27 901 entretiens ont été menés entre le 18 et le 27 mars 2017. Ce sondage avait pour objet de recueillir l'avis des Européens sur une série de questions liées à leur degré de satisfaction à l'égard des services de transport par autocar actuels dans leur État membre et aux raisons pour lesquelles ils utilisent/n'utilisent pas ces services. Les principales conclusions du sondage sont les suivantes.

- Dans l'ensemble de l'UE, seule une minorité des personnes interrogées fait usage des services de transport par autocar, plus de six personnes sur dix (64 %) déclarant ne jamais recourir au transport par autocar pour des déplacements à l'intérieur du pays.
- Le motif le plus fréquemment cité pour voyager par autocar est le faible niveau des tarifs (33 %).
- Les raisons le plus fréquemment citées qui pourraient pousser les personnes qui ne font jamais appel aux services d'autocars à utiliser ce mode de transport sont le fait de ne pas posséder de voiture (37 %), les prix plus faibles (26 %) et un réseau plus étendu d'itinéraires et de stations (11 %).

Plusieurs séminaires à l'intention des parties concernées, des réunions et d'autres manifestations ont été organisés dans le courant de l'évaluation ex post et de l'analyse d'impact.

Les informations recueillies au cours de la consultation ont confirmé l'existence des principaux problèmes recensés lors de l'évaluation ex post.

En ce qui concerne les mesures possibles, toutes les parties concernées se sont montrées très favorables à la suppression des discriminations en matière d'accès aux terminaux. Les réactions étaient mitigées quant à la possibilité de supprimer les restrictions d'accès aux marchés nationaux du transport interurbain, certains groupes de parties intéressées se déclarant favorables à des modifications tandis que d'autres ont exprimé des réticences. Les groupements représentatifs des transporteurs, les transporteurs et les personnes travaillant dans le secteur sont généralement plus favorables à l'établissement de cadres communs, tandis que certaines administrations, autorités réglementaires et organisations non gouvernementales insistent pour que les mécanismes d'accès au marché correspondent à la situation de chaque État membre et protègent les contrats de service public.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

¹² Voir https://data.europa.eu/euodp/fr/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

Un contractant externe a contribué à la réalisation de l'étude jointe à l'analyse d'impact, qui a été achevée en avril 2017¹³.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition est accompagnée d'une analyse d'impact, qui a été examinée à deux reprises par le comité d'examen de la réglementation (ci-après le «comité»). Celui-ci a initialement rendu un avis négatif, le 24 juillet 2017, puis un avis positif assorti de réserves, le 13 septembre 2017. Les principales observations du comité ont toutes été prises en compte dans la version révisée de l'analyse d'impact. 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'argumentaire est renforcé afin de mieux expliquer la nécessité d'agir au niveau de l'UE;
- l'exposé des problèmes est restructuré et révisé afin de tenir compte de la faible part des modes de transport durables;
- les objectifs généraux sont révisés. Il y a deux objectifs généraux qui sont complémentaires et ne s'excluent pas mutuellement;
- les réactions que devrait déclencher la mise en place de services commerciaux et les conséquences qui devraient s'ensuivre pour les contrats de service public sont exposées, de même que les contrats-types utilisés pour les liaisons en zone rurale;
- les différences nationales dans les secteurs ferroviaire et routier sont prises en compte; et
- des informations supplémentaires sont fournies en ce qui concerne les terminaux et il est précisé que l'analyse d'impact est centrée sur l'égalité d'accès aux terminaux.

L'analyse d'impact a examiné deux ensembles de paquets de mesures:

- le premier visait les problèmes créés par les coûts administratifs d'entrée excessifs et les restrictions d'accès aux marchés nationaux du transport interurbain;
- le second visait le problème des restrictions d'accès aux infrastructures clés.

Les problèmes associés à l'accès au marché et les problèmes associés aux terminaux ne sont pas liés et la portée géographique de leurs effets est différente selon le cas. Plus précisément, seuls 14 États membres appliquent d'importantes restrictions d'accès au marché, alors que le problème des discriminations en matière d'accès aux terminaux est observé dans les 28 États membres de l'UE. Dans les deux cas, les paquets de mesures ont été définis de manière à tenir compte d'une augmentation des interventions réglementaires et des incidences prévues.

Le premier paquet de mesures doit ouvrir l'accès au marché des services réguliers tout en laissant la possibilité de refuser l'autorisation si l'équilibre économique d'un contrat de service public existant est compromis.

Le deuxième paquet de mesures prévoit la possibilité, pour les États membres, de refuser l'autorisation si l'équilibre économique d'un contrat de service public existant est menacé par

¹³ Voir la note de bas de page n° 3.

un projet de service de transport de voyageurs sur des distances inférieures à 100 kilomètres à vol d'oiseau.

Le troisième paquet de mesures supprime la procédure d'autorisation pour les services réguliers de transport de voyageurs sur des distances de 100 km ou plus à vol d'oiseau.

Le quatrième paquet de mesures encourage les transporteurs et les gestionnaires de terminaux à garantir l'accès des transporteurs assurant des services réguliers à des conditions équitables et raisonnables et sans discrimination entre eux.

Le cinquième paquet de mesures prévoit des règles sur l'égalité d'accès imposant aux transporteurs et aux gestionnaires de terminaux l'obligation de garantir l'accès des transporteurs assurant des services réguliers à des conditions équitables et raisonnables et sans discrimination entre eux.

L'analyse d'impact a permis d'établir que la meilleure façon de procéder consistait à combiner les deuxième et cinquième paquets de mesures. Cette combinaison est jugée globalement la plus efficace et devrait, selon les estimations, générer des économies de l'ordre de 1 560 millions d'euros pour les entreprises et les administrations dans l'UE-28 au cours de la période concernée par l'évaluation (2015-2035). Elle aurait également une incidence positive sur le transport proprement dit en permettant une augmentation de l'activité de transport par autocar de plus de 11 % en 2030 par rapport au scénario de référence et de sa part modale de près d'1 point de pourcentage. Elle améliorerait la connectivité de groupes sociaux défavorisés à concurrence de 62 milliards de passagers-kilomètres en 2030, créerait 85 000 emplois et contribuerait à réduire le coût des accidents de 2,8 milliards d'euros dans l'UE-28 au cours de la période analysée. Par ailleurs, elle aurait une incidence positive sur l'environnement sous la forme d'une réduction cumulée nette de 183 millions d'euros du coût des émissions de CO₂ et de 590 millions d'euros du coût de la pollution atmosphérique. Cette option devrait provoquer un transfert modal modéré du transport ferroviaire vers le transport routier et une diminution de la part modale du rail de 0,4 point de pourcentage en 2030 par rapport au scénario de référence (de 8,4 % à 8 %), accompagnés d'une perte de recettes de 1,4 % pour les contrats de service public dans le secteur ferroviaire et d'une augmentation des subventions de moins de 1 % pour les contrats de service public dans le secteur du transport par autocar. Cette situation ne compromettrait pas la viabilité des contrats de service public pour la desserte des zones urbaines reculées.

La proposition est cohérente avec l'option privilégiée figurant 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. Ce résultat est obtenu principalement en accélérant la procédure d'autorisation par la réduction du nombre de motifs de refuser l'autorisation d'ouvrir une nouvelle liaison de transport par autocar. La procédure d'autorisation est plus simple et plus transparente, ce qui réduit concrètement les obstacles pour les nouveaux arrivants. Elle favorise aussi les transporteurs car la diminution du nombre de motifs de refus leur offre une sécurité accrue lorsqu'ils évaluent la viabilité d'une nouvelle liaison. L'amélioration de l'accès aux terminaux réduira les délais d'accès aux terminaux pour les entreprises et leur permettra de lancer à plus court terme de nouvelles liaisons par autocar et, partant, de recueillir plus rapidement des recettes supplémentaires. Enfin, la suppression de la feuille de route allégera le travail administratif du transporteur.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne¹⁴.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

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

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La Commission contrôlera et évaluera la mise en œuvre et l'efficacité du règlement. Elle présentera un rapport sur la mise en œuvre et les effets du règlement au plus tard cinq ans après la date de sa mise en application. En libéralisant les marchés nationaux des services réguliers de transport par autocar et par autobus, le présent règlement devrait contribuer à améliorer le fonctionnement du marché du transport de voyageurs par route. Les informations nécessaires devront être recueillies auprès des autorités nationales compétentes et au moyen d'une enquête auprès des exploitants de services de transport de voyageurs par route.

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

Les éléments clés de la proposition sont les suivants:

Chapitre I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er} – Champ d'application

Selon l'actuel article 1^{er}, paragraphe 4, le règlement s'applique au transport national de voyageurs par route pour compte d'autrui assuré à titre temporaire par un transporteur non résident. Il est proposé de modifier cette disposition pour étendre le champ d'application du règlement à tous les services réguliers pour compte d'autrui assurés par un transporteur non résident.

Article 2 – Définitions

Il est proposé de modifier le point 2 afin de préciser que les services express doivent être considérés comme des services réguliers.

Il est proposé de modifier le point 7 afin d'actualiser la définition à la suite de la libéralisation des services nationaux réguliers.

Il est proposé d'ajouter de nouvelles définitions pour les notions de terminal et d'exploitant de terminal. Ces définitions sont un préalable indispensable pour réglementer l'accès aux terminaux.

Il est proposé d'ajouter une nouvelle définition relative à la notion d'alternative viable afin de préciser le ou les autres terminaux auxquels un exploitant de terminal doit renvoyer un transporteur s'il lui refuse l'accès à son propre terminal.

Article 3 *bis* – Organisme de contrôle

¹⁴ Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (JO C 326 du 26.10.2012, p. 391).

Il est proposé d'ajouter un nouvel article imposant aux États membres de désigner un organisme de contrôle qui doit être indépendant de toute autre autorité publique. Cette exigence a pour but d'éviter les conflits d'intérêts lorsqu'un organisme de contrôle effectue une analyse économique pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est menacé ou lorsqu'il intervient en tant qu'instance de recours pour l'accès aux terminaux. L'organisme désigné peut être un organisme nouveau ou existant. Les procédures prévues pour le recrutement du personnel doivent contribuer à son indépendance. L'organisme devrait avoir les moyens d'obtenir les informations demandées et de faire appliquer ses décisions par des sanctions appropriées. Enfin, la taille de l'organisme de contrôle dans chaque État membre doit être proportionnée au volume des activités de transport de voyageurs par route dans l'État membre concerné.

Chapitre II - LICENCE COMMUNAUTAIRE ET ACCÈS AU MARCHÉ

Article 5 – Accès au marché

Il est proposé de supprimer le cinquième alinéa de l'article 5, paragraphe 3, car l'obligation de communiquer les noms des transporteurs et leurs points de correspondance en cours de route aux autorités compétentes est jugée obsolète et source de formalités administratives inutiles.

Article 5 *bis* – Accès aux terminaux

Il est proposé d'ajouter un nouvel article prévoyant que les transporteurs doivent bénéficier d'un droit d'accès aux terminaux à des conditions justes, équitables, non discriminatoires et transparentes aux fins de l'exploitation de services réguliers. Les conditions d'accès aux terminaux doivent être publiées.

Article 5 *ter* – Procédure d'octroi de l'accès aux terminaux

Il est proposé d'ajouter un nouvel article prévoyant la procédure à suivre pour accéder aux terminaux. Les demandes d'accès ne doivent pouvoir être refusées que si le terminal ne dispose pas de capacités suffisantes. Les décisions relatives aux demandes d'accès doivent être prises dans un délai de deux mois et doivent être dûment motivées. Les transporteurs ont la possibilité d'introduire un recours contre les décisions devant l'organisme de contrôle. La décision de l'organisme de contrôle devrait être contraignante.

Chapitre III – SERVICES RÉGULIERS SOUMIS À AUTORISATION

Article 8 – Procédure d'autorisation pour le transport international de voyageurs sur une distance inférieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau

L'article 8 est modifié de manière à établir la procédure d'autorisation pour les services réguliers de transport international de voyageurs sur une distance inférieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau. Les autorités délivrantes doivent demander l'accord des autres États membres dans lesquels les voyageurs sont pris en charge ou déposés sur des distances inférieures à 100 km à vol d'oiseau. Les autorisations doivent être accordées à moins que leur rejet ne soit justifié par des motifs clairement définis. Si les autorités compétentes ne peuvent s'accorder sur l'autorisation, la Commission peut être saisie. Celle-ci est tenue de rendre une décision qui continuera de s'appliquer jusqu'à ce que l'autorité délivrante statue.

Article 8 *bis* – Procédure d'autorisation pour le transport international de voyageurs sur une distance égale ou supérieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau

L'article 8 *bis* est ajouté de manière à établir la procédure d'autorisation pour les services réguliers de transport international de voyageurs sur des distances égales ou supérieures à 100 kilomètres à vol d'oiseau. L'argument selon lequel cette autorisation compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public ne constitue pas un motif de refus valable.

Article 8 *ter* – Procédure d'autorisation pour les services nationaux réguliers

Il est proposé d'ajouter un article 8 *ter* pour établir la procédure d'autorisation applicable aux services nationaux réguliers. L'autorisation d'un nouveau service de transport de voyageurs sur une distance inférieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau peut être rejetée si ce service compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public. Compte tenu des différences entre les États membres en ce qui concerne les modalités d'organisation des divers modes de transport public sur leur territoire et en ce qui concerne leurs particularités géographiques, le seuil de distance peut être porté à 120 kilomètres au maximum si le nouveau service doit desservir un point de départ et une destination déjà couverts par plusieurs contrats de service public.

Article 8 *quater* – Décisions des autorités délivrantes

Il est proposé d'ajouter un article 8 *quater* sur les décisions des autorités délivrantes. Cet article prévoit que les autorités délivrantes octroient les autorisations assorties ou non de restrictions ou rejettent les demandes d'autorisation. Il dispose que les décisions de refus d'autorisation ou d'octroi d'autorisations assorties de restrictions doivent être motivées et indique les motifs permettant de rejeter une demande.

Article 8 *quinquies* — Limitation du droit d'accès

Il est proposé d'ajouter un article 8 *quinquies* indiquant la procédure à suivre pour protéger les contrats de service public. Les États membres peuvent rejeter les demandes d'autorisation qui compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public. Seules les parties concernées désignées peuvent demander à l'organisme de contrôle de procéder à l'analyse économique. L'organisme de contrôle peut conclure que l'autorisation peut être accordée, assortie ou non de conditions, ou rejetée. Les conclusions de l'organisme de contrôle devraient être contraignantes.

Chapitre IV – SERVICES RÉGULIERS SPÉCIALISÉS EXEMPTÉS D'AUTORISATION

Article 12 – Documents de contrôle

Il est proposé de supprimer l'article 12, paragraphes 1 à 5, pour mettre fin à l'utilisation de la feuille de route comme document de contrôle pour les services occasionnels. Cette mesure devrait éliminer une charge administrative inutile.

Article 13 – Excursions locales

Il est proposé de supprimer l'article 13 dès lors que l'article 15 libéralise les excursions locales, cet article devenant donc superflu.

Chapitre V - CABOTAGE

Article 15 – Transports de cabotage autorisés

Il est proposé de modifier cet article pour y inscrire la suppression de l'obligation selon laquelle les services réguliers doivent être exécutés durant un service régulier international et de l'interdiction d'exécuter les opérations de cabotage sous la forme de services réguliers indépendamment d'un service international. Les excursions locales constituent un transport de cabotage autorisé et relèvent du point b).

Article 17 – Documents de contrôle pour les transports de cabotage

Il est proposé de supprimer l'article 17 pour mettre fin à l'obligation d'établir des feuilles de route pour les transports de cabotage dans le cadre de services occasionnels. Les documents de contrôle pour les services réguliers spécialisés figurent à l'article 12, paragraphe 6.

Chapitre VI – CONTRÔLES ET SANCTIONS

Article 19 – Contrôles sur route et dans les entreprises

Il est proposé d'indiquer à l'article 19, paragraphe 2, que les transporteurs effectuant des transports de cabotage sous la forme de services réguliers sont tenus d'autoriser la conduite d'inspections, dès lors qu'il sera permis d'exécuter ces services indépendamment des opérations de transport international de voyageurs.

Chapitre VII – Mise en œuvre

Article 28 – Rapports

Il est proposé de prévoir des obligations en matière de présentation de rapports de manière à ce que la Commission puisse disposer d'informations cohérentes et fiables en provenance de tous les États membres afin de pouvoir contrôler et évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de la législation. Le projet de nouveau paragraphe 5 prévoit que, dans les 5 ans suivant la date de mise en application du règlement, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la contribution apportée par le règlement à un meilleur fonctionnement du marché du transport de voyageurs par route.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus

(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 européen¹⁵,

vu l'avis du Comité des régions¹⁶,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'application du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil¹⁷ a révélé que les opérateurs rencontrent des difficultés sur les marchés nationaux pour mettre en place des services de transport interurbain par autocar. De plus, les services de transport de voyageurs par route n'ont pas suivi l'évolution des besoins des citoyens en termes de disponibilité et de qualité, et les modes de transport durables représentent toujours une part modale limitée. De ce fait, certains groupes de citoyens sont désavantagés sur le plan de la disponibilité des services de transport de voyageurs et, dans le même temps, on observe davantage d'accidents de la route, d'émissions et d'embouteillages imputables à l'utilisation de la voiture.
- (2) Pour disposer d'un cadre cohérent en ce qui concerne le transport interurbain de voyageurs au moyen de services réguliers de transport par autocar et autobus dans l'ensemble de l'Union, il convient que le règlement (CE) n° 1073/2009 s'applique à toutes les opérations de transport interurbain réalisées dans le cadre de services réguliers. Le champ d'application dudit règlement devrait donc être étendu.
- (3) Un organisme de contrôle indépendant et impartial devrait être désigné dans chaque État membre afin d'assurer le bon fonctionnement du marché du transport de voyageurs par route. Cet organisme pourrait également être responsable d'autres secteurs réglementés tels que le transport ferroviaire, l'énergie ou les télécommunications.

¹⁵ JO C du , p. .

¹⁶ JO C du , p. .

¹⁷ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

- (4) Les opérations effectuées dans le cadre de services commerciaux réguliers ne devraient pas perturber l'équilibre économique des contrats de service public existants. L'organisme de contrôle devrait donc être en mesure de réaliser une analyse économique objective pour veiller à ce que tel soit le cas.
- (5) Les services réguliers sous la forme de transports de cabotage devraient être soumis à la détention d'une licence communautaire. Afin de faciliter la réalisation de contrôles efficaces de ces services par les autorités chargées de l'application de la législation, les règles relatives à la délivrance des licences communautaires devraient être clarifiées.
- (6) Afin d'assurer une concurrence équitable sur le marché, il convient d'attribuer aux opérateurs de services réguliers des droits d'accès aux terminaux dans l'Union selon des modalités justes, équitables, non discriminatoires et transparentes. Les recours contre des décisions rejetant ou limitant l'accès devraient être introduits auprès de l'organisme de contrôle.
- (7) Tout en maintenant le régime d'autorisation pour les services réguliers, il y a lieu de modifier certaines règles relatives à la procédure d'autorisation.
- (8) Une procédure d'autorisation devrait s'appliquer aux services réguliers aussi bien nationaux qu'internationaux. L'autorisation devrait être accordée sauf lorsqu'il existe des motifs spécifiques de refus imputables au demandeur, ou lorsque le service perturberait l'équilibre économique d'un contrat de service public. Un seuil de distance devrait être introduit pour faire en sorte que les activités menées dans le cadre de services commerciaux réguliers ne perturbent pas l'équilibre économique des contrats de service public existants. Dans le cas d'itinéraires déjà couverts par plus d'un contrat de service public, il devrait être possible de relever ce seuil.
- (9) Les transporteurs non résidents devraient pouvoir exploiter des services réguliers nationaux dans les mêmes conditions que les transporteurs résidents.
- (10) Il y a lieu d'alléger, dans la mesure du possible, les formalités administratives, sans renoncer aux contrôles et aux sanctions qui permettent de garantir l'application correcte du règlement (CE) n° 1073/2009 et un contrôle efficace de cette application. La feuille de route constitue une charge administrative inutile et devrait donc être supprimée.
- (11) Les excursions locales constituent un transport de cabotage autorisé et sont couvertes par les règles générales en matière de cabotage. L'article sur les excursions locales devrait donc être supprimé.
- (12) Étant donné l'importance de la mise en œuvre effective du règlement (CE) n° 1073/2009, les règles relatives aux contrôles sur route et dans les entreprises devraient être modifiées afin d'y inclure les transports de cabotage.
- (13) Dans la mesure où le présent règlement harmonise les règles applicables sur les marchés nationaux pour les services réguliers de transport par autocar et autobus et pour l'accès aux terminaux, ses objectifs, à savoir la promotion de la mobilité interurbaine et l'accroissement de la part modale des modes de transport de voyageurs durables, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres. 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.

(14) Afin de prendre en compte l'évolution du marché et les progrès techniques, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission pour lui permettre de modifier les annexes I et II du règlement (CE) n° 1073/2009 et de compléter ledit règlement par des règles concernant la forme des certificats des transports pour compte propre, la forme des demandes d'autorisation et des autorisations elles-mêmes, la procédure et les critères à appliquer pour déterminer si un service proposé perturberait l'équilibre économique d'un contrat de service public, et les obligations des États membres en matière de rapports. Il importe singulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées dans le respect des principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»¹⁸. 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 les experts du Parlement européen et du Conseil devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission portant sur la préparation des actes délégués.

(15) Il y a donc lieu de modifier le règlement (CE) n° 1073/2009 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 1073/2009 est modifié comme suit:

(1) à l'article 1^{er}, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Le présent règlement s'applique aux services de transport national de voyageurs par route pour compte d'autrui assurés par un transporteur non résident conformément aux dispositions du chapitre V.»;

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

a) le point 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. “services réguliers”, les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, soit sans arrêts intermédiaires, soit en prenant en charge et en déposant les voyageurs à des arrêts préalablement fixés;»;

b) le point 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. “transport de cabotage”, un service de transport national de voyageurs par route opéré pour compte d'autrui dans un État membre d'accueil;»;

c) les points 9 à 11 suivants sont ajoutés:

«9. “terminal”, toute infrastructure ayant une surface d'au moins 600 m², qui offre un emplacement de stationnement utilisé par les autocars et les autobus pour prendre en charge ou déposer des voyageurs;

10. “exploitant de terminal”, une entité responsable de l'octroi des accès à un terminal;

¹⁸ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

11. “alternative viable”, un autre terminal économiquement acceptable pour le transporteur, et qui lui permet de fournir le service aux voyageurs concernés.»;

(3) l'article 3 *bis* suivant est inséré avant le chapitre II:

«Article 3 bis

Organisme de contrôle

1. Chaque État membre désigne un organisme de contrôle national unique pour le secteur du transport de voyageurs par route. Ledit organisme est une autorité impartiale qui, sur le plan de son organisation, de son fonctionnement, de sa hiérarchie et de son processus décisionnel, est juridiquement distincte et indépendante de toute autre entité publique ou privée. Il est indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

L'organisme de contrôle peut être responsable d'autres secteurs réglementés.

2. L'organisme de contrôle du secteur du transport de voyageurs par route dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et autres, proportionnellement à l'importance de ce secteur dans l'État membre concerné.

3. L'organisme de contrôle accomplit les tâches suivantes:

- (a) il prépare des analyses économiques pour déterminer si un nouveau service proposé perturberait l'équilibre économique d'un contrat de service public;
- (b) il recueille et fournit des informations sur l'accès aux terminaux; et
- (c) il statue sur les recours formés contre les décisions des exploitants de terminaux.

4. L'organisme de contrôle peut, dans l'exercice de ses missions, demander des informations utiles aux autorités compétentes, aux exploitants de terminaux, aux demandeurs d'une autorisation et à tout tiers intervenant sur le territoire de l'État membre concerné.

Les informations demandées sont fournies dans un délai raisonnable ne dépassant pas un mois, fixé par l'organisme de contrôle. Dans des cas justifiés, l'organisme de contrôle peut prolonger le délai de soumission des informations, de deux semaines au maximum. L'organisme de contrôle a la capacité de faire appliquer les demandes d'informations au moyen de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives.

5. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel. Le contrôle ne peut avoir un effet suspensif sur la décision de l'organisme de contrôle que lorsque l'effet immédiat de ladite décision peut causer à la partie qui a formé le recours un préjudice irréparable ou manifestement excessif. Cette disposition est sans préjudice des compétences conférées, le cas échéant, par le droit constitutionnel de l'État membre concerné à la juridiction saisie du recours.

6. Les décisions prises par l'organisme de contrôle sont rendues publiques.»;

(4) l'article 4 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les transports internationaux de voyageurs et les transports de cabotage effectués par autocars et autobus sont subordonnés à la possession d'une licence communautaire délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement.»;

b) 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 26 afin de modifier les annexes I et II en vue de les adapter au progrès technique.»;

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

a) au paragraphe 3, le cinquième alinéa est supprimé;

b) au paragraphe 5, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 en ce qui concerne la forme des certificats.»;

(6) l'article 5 *bis* suivant est inséré:

«Article 5 bis

Accès aux terminaux

1. Les exploitants de terminaux accordent le droit d'accès aux terminaux aux fins de l'exploitation de services réguliers, y compris à toute installation ou à tout service fournis dans ce terminal, selon des modalités justes, équitables, non discriminatoires et transparentes.

2. Les exploitants de terminaux s'efforcent de répondre à toutes les demandes d'accès afin d'assurer une utilisation optimale des terminaux.

Les demandes d'accès ne peuvent être refusées qu'au motif d'une capacité insuffisante.

Lorsqu'un exploitant de terminal rejette une demande d'accès, il indique toutes les alternatives viables.

3. Les exploitants de terminaux publient au minimum les informations suivantes dans deux langues officielles de l'Union ou plus:

a) la liste de tous les services fournis et leurs prix;

b) les règles de programmation de l'allocation des capacités;

c) les horaires et l'allocation des capacités actuels.

Les informations susmentionnées sont mises à disposition gratuitement sous forme électronique par l'exploitant du terminal et l'organisme de contrôle sur demande, et sur leur site internet, lorsqu'ils en ont un.

Ces informations sont tenues à jour et modifiées si nécessaire.»;

(7) l'article 5 *ter* suivant est inséré:

«Article 5 ter

Procédure d'octroi d'accès aux terminaux

1. Un transporteur souhaitant avoir accès à un terminal soumet une demande à l'exploitant du terminal.
2. Si l'accès ne peut pas être accordé selon les termes de la demande, l'exploitant du terminal lance des consultations avec tous les transporteurs intéressés en vue de répondre à la demande.
3. L'exploitant de terminal rend sa décision sur toute demande d'accès à un terminal dans un délai de deux mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur. Les décisions relatives à l'accès sont motivées.
4. Les demandeurs peuvent faire appel des décisions des exploitants de terminaux. Les recours sont introduits devant l'organisme de contrôle.
5. Lorsque l'organisme de contrôle est appelé à statuer sur un recours contre une décision rendue par un exploitant de terminal, il adopte une décision motivée dans un délai déterminé et, en tout état de cause, dans un délai de trois semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles.

La décision de l'organisme de contrôle concernant le recours est contraignante. L'organisme de contrôle a la capacité de la faire appliquer au moyen de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives.

La décision est soumise uniquement à un contrôle juridictionnel.»;

(7) l'article 6 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, la première phrase du premier alinéa est remplacée par le texte suivant:

«Les autorisations sont établies au nom du transporteur, sur papier ou sous forme électronique, et elles ne sont pas cessibles.»;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 en ce qui concerne la forme des autorisations.»;

(8) l'article 7 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les demandes d'autorisation de services réguliers sont introduites auprès de l'autorité délivrante sur papier ou sous forme électronique.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 en ce qui concerne la forme des demandes.»;

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

«Article 8

Procédure d'autorisation pour le transport international de voyageurs sur une distance inférieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau

1. L'autorisation est délivrée en accord avec les autorités compétentes de tous les États membres sur le territoire desquels des voyageurs sont pris en charge ou déposés et sont transportés sur une distance inférieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau. Dans les deux semaines à compter de la réception de la demande, l'autorité délivrante fournit une copie de la demande et de tout

autre document utile auxdites autorités compétentes, en demandant leur accord. Dans le même temps, l'autorité délivrante communique ces documents aux autorités compétentes des autres États membres dont le territoire est traversé, pour information.

2. Les autorités compétentes des États membres dont l'accord a été demandé font connaître leur décision à l'autorité délivrante dans un délai de trois mois. Le délai est calculé à partir de la date de réception de la demande d'accord attestée par l'accusé de réception. Si les autorités compétentes des États membres dont l'accord a été demandé ne donnent pas leur accord, elles en indiquent les raisons.

Si les autorités compétentes des États membres dont l'accord a été demandé ne répondent pas dans le délai indiqué au premier alinéa, elles sont réputées avoir donné leur accord.

3. L'autorité délivrante prend une décision dans un délai de quatre mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur.

4. L'autorisation est accordée à moins que le refus puisse être justifié par l'un ou plusieurs des motifs énumérés aux points a) à d) de l'article 8 *quater*, paragraphe 2.

5. Si l'une des autorités compétentes refuse d'accorder l'autorisation, la Commission peut être saisie dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de sa réponse.

6. La Commission, après consultation des États membres dont les autorités n'ont pas donné leur accord, prend une décision, dans un délai de quatre mois à compter de la réception de la communication de l'autorité délivrante. Sa décision prend effet trente jours après notification aux États membres concernés.

7. La décision de la Commission s'applique jusqu'à ce que les États membres parviennent à un accord et que l'autorité délivrante statue sur la demande.»;

(10) les articles 8 *bis* à 8 *quinquies* suivants sont insérés:

«Article 8 *bis*

Procédure d'autorisation pour le transport international de voyageurs sur une distance de 100 kilomètres ou plus à vol d'oiseau

1. L'autorité délivrante prend une décision dans un délai de deux mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur.

2. L'autorisation est accordée à moins que le refus puisse être justifié par l'un ou plusieurs des motifs énumérés aux points a) à c) de l'article 8 *quater*, paragraphe 2.

3. L'autorité délivrante fournit aux autorités compétentes de tous les États membres sur le territoire desquels des voyageurs sont pris en charge ou déposés, ainsi qu'aux autorités compétentes des États membres dont le territoire est traversé sans prise en charge ni dépose de voyageurs, une copie de la demande et de tout autre document utile, ainsi que son appréciation, pour information.

Procédure d'autorisation pour les services réguliers nationaux

1. L'autorité délivrante prend une décision dans un délai de deux mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur. Ce délai peut être porté à quatre mois lorsqu'une analyse est demandée conformément à l'article 8 *quater*, paragraphe 2, point d).
2. L'autorisation de services réguliers nationaux est accordée à moins que le refus puisse être justifié par l'un ou plusieurs des motifs énumérés aux points a) à c) de l'article 8 *quater*, paragraphe 2, et, si le service porte sur le transport de passagers sur une distance inférieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau, article 8 *quater*, paragraphe 2, point d).
3. La distance visée au paragraphe 2 peut être portée à 120 kilomètres si le service régulier envisagé doit desservir un point de départ et une destination déjà desservis en vertu de plus d'un contrat de service public.

Article 8 quater

Décisions des autorités compétentes

1. Conformément à la procédure prévue à l'article 8, 8 *bis* ou 8 *ter*, l'autorité délivrante accorde l'autorisation, accorde l'autorisation avec des restrictions ou rejette la demande. L'autorité délivrante informe de sa décision toutes les autorités compétentes visées à l'article 8, paragraphe 1.

2. Les décisions rejetant une demande ou accordant l'autorisation avec des restrictions sont motivées.

L'autorisation est accordée à moins que le rejet puisse être justifié par l'un ou plusieurs des motifs suivants:

- a) le demandeur n'est pas en mesure d'exécuter le service faisant l'objet de la demande avec le matériel directement à sa disposition;
- b) le demandeur n'a pas respecté la législation nationale ou internationale en matière de transports par route, en particulier les conditions et prescriptions relatives aux autorisations de services de transports internationaux de voyageurs, ou a commis des infractions graves à la législation de l'Union dans le domaine des transports par route, notamment en ce qui concerne les normes applicables aux véhicules et aux temps de conduite et de repos des conducteurs;
- c) dans le cas d'une demande de renouvellement d'autorisation, les conditions de l'autorisation n'ont pas été respectées;
- d) un organisme de contrôle établit sur la base d'une analyse économique objective que le service proposé perturberait l'équilibre économique d'un contrat de service public.

Les autorités délivrantes ne rejettent pas une demande au seul motif qu'un transporteur offre des prix inférieurs à ceux offerts par d'autres transporteurs par route, ou que la liaison en question est déjà exploitée par d'autres transporteurs par route.

3. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'autorité délivrante soient soumises à un contrôle juridictionnel. Le contrôle ne peut

avoir un effet suspensif sur la décision de l'autorité délivrante que lorsque l'effet immédiat de ladite décision peut causer à la partie qui a formé le recours un préjudice irréparable ou manifestement excessif. Cette disposition est sans préjudice des compétences conférées, le cas échéant, par le droit constitutionnel de l'État membre concerné à la juridiction saisie du recours.

Article 8 quinquies

Limitation du droit d'accès

1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès au marché international et national des services réguliers si le service régulier proposé porte sur le transport de passagers sur une distance inférieure à 100 kilomètres à vol d'oiseau et si le service est de nature à perturber l'équilibre économique d'un contrat de service public.

2. Les autorités compétentes qui ont attribué un contrat de service public ou les opérateurs de services publics exécutant le contrat de service public peuvent demander à l'organisme de contrôle d'effectuer une analyse visant à déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public serait perturbé.

L'organisme de contrôle examine la demande et décide de procéder ou non à l'analyse économique. Il informe les parties concernées de sa décision.

3. Si l'organisme de contrôle effectue une analyse économique, il informe toutes les parties concernées des résultats de ladite analyse et de ses conclusions dans les six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. L'organisme de contrôle peut conclure que l'autorisation doit être accordée, accordée sous conditions ou rejetée.

Les conclusions de l'organisme de contrôle sont contraignantes pour les autorités compétentes.

4. Les autorités compétentes et les opérateurs de services publics fournissent à l'organisme de contrôle toutes les informations nécessaires aux fins des paragraphes 2 et 3.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 établissant la procédure et les critères à appliquer aux fins de l'application du présent article.»;

(11) à l'article 9, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les articles 8, 8 *bis*, 8 *ter* et 8 *quater* s'appliquent, *mutatis mutandis*, aux demandes de renouvellement d'une autorisation ou de modification des conditions dans lesquelles les services soumis à autorisation doivent être effectués.»;

(12) le titre du chapitre IV est remplacé par le titre suivant:

«SERVICES RÉGULIERS SPÉCIALISÉS EXEMPTÉS D'AUTORISATION»;

(13) à l'article 12, les paragraphes 1 à 5 sont supprimés;

(14) l'article 13 est supprimé;

(15) l'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Transports de cabotage autorisés

Les transports de cabotage sont autorisés pour les services suivants:

- a) les services réguliers spécialisés assurés à titre temporaire, à condition d'être couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur;
- b) les services occasionnels assurés à titre temporaire;
- c) les services réguliers fournis conformément au présent règlement.»;

(16) l'article 17 est supprimé;

(17) à l'article 19, paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«2. Les transporteurs exploitant des autocars et des autobus affectés aux transports de cabotage ou aux transports internationaux de voyageurs autorisent tout contrôle visant à assurer que les opérations sont effectuées correctement, notamment en ce qui concerne les temps de conduite et de repos.»;

(18) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

«Article 20

Assistance mutuelle

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour assurer l'application et le contrôle du présent règlement. Ils procèdent à des échanges d'informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément à l'article 18 du règlement (CE) n° 1071/2009.

2. Les organismes de contrôle coopèrent dans le cadre de la réalisation des analyses économiques visant à déterminer si des services réguliers proposés perturberaient un contrat de service public couvrant des transports internationaux. L'autorité délivrante consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres traversés par le service régulier international concerné et, le cas échéant, leur demande toutes les informations nécessaires avant de statuer.»;

(19) l'article 26 est remplacé par le texte suivant:

«Article 26

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 les actes délégués visés à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 5, à l'article 6, paragraphe 4, à l'article 7, paragraphe 2, à l'article 8 *quinquies*, paragraphe 5, et à l'article 28, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter de [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 5, à l'article 6, paragraphe 4, à l'article 7, paragraphe 2, à l'article 8 *quinquies*, paragraphe 5, et à l'article 28, paragraphe 3, 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 l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

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, paragraphe 2, de l'article 5, paragraphe 5, de l'article 6, paragraphe 4, de l'article 7, paragraphe 2, de l'article 8 *quinquies*, paragraphe 5, et de l'article 28, paragraphe 3, 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.»;

(20) l'article 28 est remplacé par le texte suivant:

«Article 28

Rapports

1. Chaque année, au plus tard le 31 janvier, et pour la première fois au plus tard le 31 janvier [*année du premier mois de janvier suivant l'entrée en vigueur du présent règlement*], les États membres communiquent à la Commission le nombre d'autorisations de services réguliers délivrées au cours de l'année précédente et le nombre total d'autorisations de services réguliers en cours de validité au 31 décembre de cette même année. Ces informations sont fournies séparément pour chaque État membre de destination du service régulier. Les États membres communiquent également à la Commission les données concernant les transports de cabotage effectués sous la forme de services réguliers spécialisés et de services occasionnels au cours de l'année précédente par les transporteurs résidents.

2. Chaque année, au plus tard le 31 janvier, et pour la première fois au plus tard le 31 janvier [*année du premier mois de janvier suivant l'entrée en vigueur du présent règlement*], les autorités compétentes de l'État membre d'accueil communiquent à la Commission des statistiques sur le nombre d'autorisations délivrées pour des transports de cabotage sous la forme des services réguliers visés à l'article 15, point c), au cours de l'année précédente.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 pour établir la forme du tableau à utiliser pour transmettre les statistiques visées aux paragraphes 1 et 2 et les données à fournir.

4. Chaque année, au plus tard le 31 janvier, et pour la première fois au plus tard le 31 janvier *[année du premier mois de janvier suivant l'entrée en vigueur du présent règlement]*, 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.

5. Pour le *[veuillez insérer la date correspondant à 5 ans après la date de mise en application du présent règlement]*, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement. Ledit rapport contient des informations sur la mesure dans laquelle le présent règlement a contribué à améliorer le fonctionnement du marché du transport de voyageurs par route.».

Article 2

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