



Bruxelles, le 23.5.2007
COM(2007) 265 final

2007/0099 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la
Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou
traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres**

{SEC(2007)635}

{SEC(2007)636}

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Motivation et objectifs de la proposition

La directive 96/26/CE concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route et les règlements (CEE) n° 881/92, (CEE) n° 3118/93, (CEE) n° 684/92 et (CE) n° 12/98 concernant l'accès au marché du transport par route constituent les piliers du marché intérieur des transports routiers.

Ce cadre législatif a permis d'assurer un développement harmonieux du marché intérieur. La directive a fixé des normes de qualité minimales à respecter pour accéder à la profession, et les quatre règlements ont libéralisé le transport international par route en ce qui concerne les marchandises d'une part, et les voyageurs transportés dans le cadre de services occasionnels d'autre part, et ils ont établi une concurrence régulée pour autoriser l'exécution de services réguliers de transport de voyageurs et de certaines activités de transport de marchandises par des transporteurs non résidents. Les transporteurs ont étoffé et diversifié leurs services afin de répondre de manière plus précise aux besoins de services «juste à temps» ou de services spécialisés de la clientèle. Le secteur dans son ensemble tend désormais à se consolider sur un marché en expansion constante.

L'expérience montre que l'application et le contrôle de l'application de certaines mesures de ce cadre législatif sont inégaux en raison d'une législation imprécise et incomplète. En ce qui concerne le transport de marchandises par route, c'est le cas des règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 et de la directive 2006/94/CE (qui constitue la codification de la première directive du Conseil du 23 juillet 1962). Sur certains points, les réglementations nationales diffèrent et sont source d'insécurité juridique pour les transporteurs routiers, qui peuvent dès lors être confrontés à des coûts supplémentaires lorsqu'ils exercent leurs activités dans plusieurs États membres.

Par conséquent, la refonte de ces règlements a pour but de renforcer la clarté, la lisibilité et l'applicabilité des règles en vigueur.

1.2. Contexte général

Le règlement (CEE) n° 881/92 libéralise le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui lorsqu'il est assuré par des entreprises titulaires d'une licence communautaire, tandis que la première directive du Conseil désigne certains transports exemptés de toute autorisation. Le règlement (CEE) n° 3118/93 autorise les entreprises titulaires d'une licence communautaire délivrée par un État membre à assurer des services de transport de marchandises par route dans d'autres États membres à condition que ces services soient effectués à titre temporaire. Seules les entreprises établies dans un État membre et répondant à des exigences minimales d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle peuvent se voir délivrer une licence communautaire, conformément à la directive 96/26/CE.

Dans son programme législatif pour 2006, la Commission avait annoncé son intention de soumettre ces règles à un examen plus détaillé et, au besoin, de les simplifier, de les clarifier et de faciliter le contrôle de leur application. Après plusieurs études, une consultation

publique et une analyse d'impact, il se révèle que le manque de clarté ou le caractère incomplet des dispositions en vigueur donnent lieu à des incohérences, à des difficultés de mise en œuvre et à une charge administrative excessive en ce qui concerne les aspects suivants:

- portée du règlement en ce qui concerne les transports assurés par des transporteurs communautaires à destination et au départ de pays tiers;
- difficultés de mise en œuvre du concept de cabotage à titre temporaire; malgré une communication interprétative publiée en 2005, basée sur la définition du caractère «temporaire» donnée par la Cour de justice en rapport avec la libre prestation de services, les difficultés demeurent et les États membres tendent à mettre en œuvre des règles qui sont divergentes, dont l'application est difficile à contrôler ou qui imposent une charge administrative supplémentaire;
- inefficacité de l'échange d'informations entre les États membres, bien qu'il soit déjà prévu par les règles en vigueur; en conséquence, les entreprises qui exercent des activités sur le territoire d'un État membre autre que leur État membre d'établissement ne risquent quasiment aucune sanction administrative, de sorte qu'une distorsion de concurrence pourrait s'ensuivre entre les entreprises moins promptes à se conformer aux règles et les autres;
- hétérogénéité des divers documents de contrôle (licence communautaire, copies conformes et attestation de conducteur), qui pose des problèmes lors des contrôles en bord de route et entraîne souvent d'importantes pertes de temps pour les transporteurs.

1.3. Dispositions en vigueur dans le domaine couvert par la proposition

La proposition tend à réviser et à unifier les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 et la directive 2006/94/CE.

1.4. Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La proposition renforce l'efficacité du marché intérieur du transport de marchandises par route en améliorant la sécurité juridique, en réduisant les frais administratifs et en assurant une concurrence plus équitable. Elle permet à la clientèle des transporteurs routiers et, partant, à l'ensemble de l'économie, dans la mesure où les transports routiers jouent un rôle essentiel dans les chaînes d'approvisionnement et de distribution des entreprises européennes, de mieux tirer parti des avantages du marché intérieur. Elle contribue donc à la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne en renforçant la compétitivité de l'Europe.

Le nouveau règlement contribue indirectement au renforcement de la sécurité routière par une surveillance plus efficace des entreprises exerçant leurs activités dans plusieurs États membres.

Cette proposition s'inscrit dans le cadre du programme «Mieux légiférer» et est conforme à l'engagement pris par la Commission de simplifier et de mettre à jour l'acquis. Un soin particulier a été apporté à la simplification et au renforcement de la cohérence des dispositions des règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 avec celles de la proposition de refonte de la directive 96/26/CE établissant les conditions essentielles à remplir pour pouvoir accéder à la profession et les modalités de contrôle de leur application.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

2.1. Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs concernés et profil général des répondants

Préalablement à l'élaboration de la présente proposition, une consultation publique a été organisée afin de recueillir le plus de commentaires et de suggestions possible en provenance des personnes et des organismes concernés. Cette consultation, combinée avec une autre portant sur l'accès à la profession, était basée sur un questionnaire publié sur l'internet et envoyé à toutes les organisations représentant au niveau national ou européen les principaux acteurs concernés.

La Commission a reçu 67 contributions émanant d'autorités nationales, d'associations internationales et nationales de transporteurs routiers, d'utilisateurs, de membres du personnel ou de divers groupements d'intérêts et entreprises individuelles. La Commission a débattu les principaux points concernés par la présente refonte dans le cadre du dialogue social avec les partenaires sociaux le 5 septembre 2006. Le 7 novembre 2006, une réunion de consultation des parties intéressées s'est tenue à Bruxelles avec la participation de délégations issues de 42 organisations représentatives des entreprises et de 37 observateurs attachés à des administrations nationales.

Synthèse des réponses reçues et modalités de leur prise en compte

Les répondants se sont généralement déclarés partisans d'une simplification et d'une clarification du cadre réglementaire qui régit le marché des transports par route. Un aspect récurrent dans les contributions des répondants était la nécessité de faciliter et de rendre plus efficace l'application des règles actuelles, notamment celles concernant l'accès au marché du transport de marchandises par route. La consultation impose également d'autres conclusions exposées ci-après.

- Le transport de marchandises et le transport de passagers par route devraient rester régis par deux réglementations distinctes. Il s'agit de deux types de transport différents, dont les parties intéressées estiment qu'ils ne présentent pas suffisamment de points communs pour les intégrer dans un même texte juridique.
- Les parties intéressées sont quasiment unanimes à considérer qu'il faut trouver une définition simple, précise et facile à mettre en œuvre de la notion de cabotage. Il ne surprendra personne que les réponses divergent largement sur la solution à retenir dans la pratique. La formule consistant à lier la notion de cabotage à un déplacement international, de manière à éviter les trajets à vide, semble toutefois recueillir un appui important.
- Un grand nombre de contributions insistent sur la nécessité d'appliquer correctement les règles en vigueur et d'en contrôler efficacement le respect. Une meilleure coopération devrait être assurée entre les autorités nationales de contrôle, ce qui supposerait la création, au niveau de l'Union européenne, d'un registre des transporteurs titulaires d'une licence ou d'une base de données des licences communautaires.
- Les contributions reçues sont par ailleurs nettement favorables à une poursuite de la normalisation des modèles de licence communautaire, de copie conforme et d'attestation de conducteur.

La synthèse des réponses reçues à la consultation publique, le texte complet des réponses et le rapport de l'audition publique du 7 novembre 2006 peuvent être consultés sur le site internet suivant:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Obtention et utilisation d'expertise

La consultation des parties intéressées a fait l'objet d'un suivi par un expert indépendant, le professeur Brian Bayliss, coprésident de la commission d'enquête sur les transports par route qui, en juillet 1994, avait élaboré un vaste rapport sur l'état d'achèvement du marché intérieur dans les transports routiers et des travaux nécessaires pour le réaliser.

2.3. Analyse d'impact

L'analyse d'impact effectuée en vue de l'élaboration de la présente proposition englobait la refonte des règles qui régissent l'accès à la profession et de celles qui régissent l'accès au marché, compte tenu de leurs liens étroits et de leur imbrication.

L'analyse d'impact a été élaborée sur la base de diverses études effectuées en 2004, 2005 et 2006¹, dans le cadre d'un marché passé avec un consultant externe. Pendant l'exécution de ce marché, un retour d'information constant a été assuré au départ de l'analyse d'impact pour en garantir la prise en compte dans le cadre de la proposition de refonte. L'analyse s'est fondée sur le principe d'analyse proportionnée et s'est concentrée sur les formes d'impact et les effets distributifs les plus marquants.

Au total, cinq scénarios ont été évalués.

1. L'option «statu quo» laisserait inchangée la législation actuelle sur les transports routiers, et les problèmes décrits au début du présent document persisteraient, voire s'aggravaient en définitive.
2. L'option «simplification technique et non réglementaire» impliquerait simplement une fusion des deux règlements actuels et de la directive. Elle serait très facile à mettre en œuvre, mais elle ne résoudrait pas le problème de la définition imprécise du cabotage et des divergences entre les réglementations nationales. Les seules modifications importantes consisteraient à normaliser certains documents de contrôle. Cette option permettrait de réduire légèrement les coûts administratifs, mais les grands problèmes relevés au début du présent document ne seraient pas résolus.
3. L'option «harmonisation» contribuerait à une concurrence plus équitable, améliorerait le respect des règles régissant les transports routiers et relèverait le niveau moyen des qualifications professionnelles dans le secteur. Elle permettrait d'imposer une définition précise et facile à faire appliquer du cabotage et améliorerait sensiblement les règles de mise en conformité et de contrôle de l'application. Les coûts administratifs resteraient largement identiques, mais les coûts de mise en œuvre pourraient être réduits à long terme. Il est probable que cette ligne d'action bénéficie d'un large soutien.

¹ Des études ont été réalisées sur les attestations de conducteur (ECORYS), sur le cabotage (COWI), sur l'accès à la profession et sur la directive concernant l'aménagement du temps de travail (TNO).

4. L'option «normes de qualité supérieures» élèverait encore le niveau moyen de qualification professionnelle dans le secteur et renforcerait sa capacité financière. À long terme, elle favoriserait les transporteurs performants qui produisent des retombées positives pour l'ensemble de l'économie. À court terme, elle implique des coûts administratifs supplémentaires qui pénaliseraient les très petites entreprises et les transporteurs indépendants. Cette option est plus controversée.
5. Dans l'option «libéralisation», le cabotage serait presque entièrement libéralisé. Cette option permettrait de réduire les coûts du transport à court terme, mais sans améliorer nécessairement l'efficacité du secteur des transports en l'absence d'une harmonisation préalable plus poussée, notamment en matière sociale et fiscale. Et sans harmonisation préalable des normes de qualité au niveau supérieur (c'est-à-dire sans l'option 4), elle pourrait évincer du marché les transporteurs performants. À long terme, l'effet global sur l'efficacité du marché serait neutre, voire négatif. Cette option supprimerait des emplois dans certains pays. Étant donné ses vastes implications, une analyse beaucoup plus approfondie devrait être réalisée, dépassant le cadre actuel de la simplification.

Compte tenu de ces résultats, la présente proposition s'inspire de l'option 3, désignée comme étant l'option «harmonisation». Le résumé de l'analyse d'impact et le rapport complet de l'analyse d'impact sont joints à la présente proposition. L'analyse d'impact montre que le présent règlement, en combinaison avec les deux autres règlements proposés en même temps (sur le transport de passagers et l'accès à la profession), réduira les distorsions de concurrence, améliorera le respect des règles de protection sociale et des règles de sécurité routière et permettra aux États membres de bénéficier d'une réduction des coûts administratifs de l'ordre de 190 millions d'euros par an.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé des mesures proposées

La présente proposition réunit et fusionne les deux règlements relatifs à l'accès au marché des transports routiers et la première directive du Conseil exemptant d'autorisation certains transports. Elle affine les dispositions en vigueur et les complète sur certains points pour en renforcer la cohérence générale et en garantir une application efficace. Sur le fond, les modifications qu'elle apporte sont les suivantes:

- définition simple, précise et facile à faire appliquer de la notion de «cabotage» prévoyant jusqu'à trois opérations de transport consécutives à un trajet international dans un délai de sept jours et l'obligation, pour le titulaire, de conserver dans les véhicules des documents tels que les lettres de voiture indiquant la date et le lieu des arrivées et du départ;
- présentation simplifiée et normalisée de la licence communautaire, des copies conformes et de l'attestation de conducteur afin de réduire la charge administrative et les retards, notamment lors des contrôles en bord de route;
- renforcement des dispositions en vigueur obligeant un État membre à prendre des mesures, à la demande d'un autre État membre, lorsqu'un transporteur auquel il a délivré une licence communautaire commet une infraction dans l'État membre d'établissement ou dans un autre État membre. Ces mesures devraient comprendre au minimum un avertissement. Des

procédures de communication renforcées entre les États membres sont mises en place à l'aide des points de contact établis conformément au nouveau règlement sur l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route.

3.2. Base juridique

Le projet de règlement, qui abroge le règlement (CEE) n° 881/92, le règlement (CEE) n° 3118/93 et la première directive du Conseil du 23 juillet 1962, est fondé sur l'article 71 du traité instituant la Communauté européenne.

3.3. Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique dès lors que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

L'objectif principal de la proposition étant de clarifier les règles communautaires existantes, il ne peut donc être réalisé par les seuls États membres. La proposition a également pour ambition d'améliorer l'échange d'informations tel qu'il se pratique actuellement entre les États membres. Cet objectif ne peut pas être réalisé par les États membres agissant isolément et ne peut être atteint que d'une manière compartimentée sur une base bilatérale par les États membres.

Une action communautaire est donc nécessaire, compte tenu de l'impossibilité, pour un État membre ou un groupe d'États membres, de résoudre de façon satisfaisante les problèmes constatés. La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

3.4. Principe de proportionnalité

La proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour réaliser son objectif et respecte le principe de proportionnalité pour les raisons suivantes:

- elle porte sur les transports internationaux, qui nécessitent une approche normative permettant une application homogène et une concurrence équitable;
- en cas d'infractions graves ou d'infractions mineures et répétées, la proposition oblige les États membres à émettre un avertissement mais laisse les États membres déterminer eux-mêmes à quel moment il convient de retirer des licences communautaires, des copies conformes ou des attestations de conducteur.

3.5. Choix des instruments

L'instrument proposé est le règlement parce que

- (1) la refonte concerne des domaines qui sont déjà couverts par des règlements, et
- (2) la tentative effectuée par la Commission en 2005 de clarifier les règles existantes sur le cabotage routier au moyen d'une communication, c'est-à-dire un acte non réglementaire, n'a pas été suffisante pour contribuer à la clarification de la nature temporaire du cabotage.

4. INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition sera sans effet sur le budget communautaire.

5. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

5.1. Simplification

La proposition contribue à la simplification de l'acquis. Elle figure dans le programme glissant de la Commission pour la mise à jour et la simplification de l'acquis communautaire, ainsi que dans son programme législatif et de travail sous la référence 2006/TREN/42.

Dans la présente proposition, les mesures caduques ont été supprimées et, dans la mesure du possible, le contenu, la présentation et la formulation des règlements ont été réexaminés pour en faciliter la compréhension et éviter les interprétations ambiguës.

La présente proposition est conforme à l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques. Elle a été élaborée sur la base d'une consolidation préalable du texte effectuée, à l'aide d'un système informatique, par l'Office des publications officielles des Communautés européennes. Lorsque des articles ont été renumérotés, la correspondance entre l'ancienne et la nouvelle numérotation est présentée dans le tableau qui figure à l'annexe III du règlement de refonte.

5.2. Retrait de dispositions législatives en vigueur

L'adoption de la proposition donnera lieu à l'abrogation du règlement (CEE) n° 881/92, du règlement (CEE) n° 3118/93 et de la directive 2006/94/CE, qui a récemment codifié la première directive du Conseil du 23 juillet 1962.

5.3. Espace économique européen

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE et il convient par conséquent qu'il lui soit étendu.

5.4. Explication détaillée de la proposition

La présente proposition réunit et fusionne les règlements (CEE) n° 881/92 et n° 3118/93 sur l'accès au marché des transports routiers et la directive 2006/94/CE exemptant d'autorisation certaines opérations de transport. Elle affine les dispositions en vigueur et les complète sur certains points pour en renforcer la cohérence générale et en garantir une application efficace.

Sur le fond, les modifications qu'elle apporte sont les suivantes.

Clarification du champ d'application, des définitions et du principe

L'article 1^{er} précise le champ d'application. Le règlement s'applique à toutes les opérations de transport international effectuées sur le territoire de la Communauté, y compris le transport en provenance et à destination de pays tiers, ainsi qu'aux services de transport national de marchandises par route exploités par un transporteur non résident à titre temporaire («cabotage»). En ce qui concerne le transport international à destination ou en provenance d'un pays tiers, l'article 1^{er} précise que, tant qu'il n'y a pas d'accord entre la Communauté et le pays tiers en question, le règlement ne s'applique pas à la partie du trajet effectuée au sein de l'État membre de chargement ou de déchargement. Il s'applique toutefois à l'intérieur d'un État membre traversé en transit.

Seules certaines opérations de transport clairement définies et sans implications majeures sur le plan commercial sont soustraites au champ d'application du règlement.

L'article 2 et l'article 3 contiennent les nouvelles définitions des notions de «transporteur non résident» et d'«infraction grave ou infractions mineures et répétées».

Licence communautaire et attestation de conducteur

L'article 4 introduit de nouvelles dispositions visant à définir avec plus de précision la forme de la licence communautaire. L'article 5 fait de même pour l'attestation de conducteur. Les modèles de ces documents font l'objet des annexes I et II. Les deux articles confèrent à la Commission la faculté d'adapter les modèles de ces documents au progrès technique en recourant à la procédure de réglementation avec contrôle visée par la décision 1999/468/CE.

Définition et contrôle du cabotage

L'article 8 contient une nouvelle définition du cabotage explicitant la condition selon laquelle le cabotage doit être effectué «à titre temporaire». L'explicitation de cette nature temporaire consiste à la fois à limiter le nombre d'opérations de cabotage et à fixer le laps de temps dans lequel elles doivent être effectuées. Les transporteurs sont autorisés à effectuer jusqu'à trois opérations de cabotage consécutives à un transport international une fois que les marchandises transportées au cours de l'opération de transport international vers l'intérieur ont été livrées. Les dernières opérations de cabotage doivent avoir lieu dans un délai de sept jours.

Les organismes de contrôle pourront vérifier plus facilement si un cabotage est légal en examinant les lettres de voiture CMR indiquant les dates de chargement et de déchargement d'un transport international. Par souci d'exhaustivité, l'article 8 indique dès lors les informations qui doivent figurer dans les documents disponibles à bord du véhicule, sachant que ces données figurent dans les lettres de voiture CMR utilisées dans l'ensemble des transports internationaux. Cette définition permettrait par exemple à un opérateur performant assurant régulièrement des transports internationaux d'optimiser le chargement de son véhicule et de réduire les retours à vide.

L'article 8 ne s'oppose pas à ce que les États membres accordent à des transporteurs établis dans un autre État membre la possibilité d'accéder de façon plus large à leur marché national du transport de marchandises par route conformément à leur législation nationale.

La disposition figurant à l'article 8 du règlement 3118/93 sur les mesures de sauvegarde en cas de perturbations graves d'un marché national des transports n'est pas reprise dans le nouveau règlement de refonte. Cette disposition n'ayant jamais été utilisée depuis la libéralisation des marchés nationaux du cabotage, le 1^{er} janvier 1994, elle peut être considérée comme superflue.

Coopération entre les États membres

Même si les règlements en vigueur prévoient déjà l'assistance mutuelle par les États membres, la pratique a montré que cette coopération ne s'est jamais complètement mise en place. Les infractions commises par des transporteurs en dehors de leur État membre d'établissement n'étaient que ponctuellement signalées par l'État membre où l'infraction avait eu lieu et ne donnaient presque jamais lieu à une sanction infligée par l'État membre d'établissement du transporteur.

Afin de renforcer et de faciliter l'échange d'informations entre les autorités nationales, l'*article 10* oblige les États membres à échanger des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux, dont la mise en place est prévue par le règlement sur les conditions d'accès à la profession de transporteur par route. Il s'agit d'autorités ou d'organes administratifs désignés pour assurer l'échange d'informations avec les autorités ou organes correspondants dans les autres États membres. Par ailleurs, l'*article 13* prévoit que les États membres consignent dans leur registre national des entreprises de transports routiers toutes les infractions graves et les infractions mineures et répétées commises par leur propre transporteur et qui ont donné lieu à une sanction.

Retraits de licence communautaire et échange d'informations

Il s'offre deux options possibles pour homogénéiser les systèmes actuels de suivi et de contrôle employés par les États membres. La première consiste à habiliter l'État membre à imposer des sanctions dissuasives aux transporteurs non résidents traversant leur territoire, par exemple en supprimant la reconnaissance mutuelle du certificat communautaire. Cette option pourrait donner lieu à un comportement discriminatoire de la part des autorités de contrôle et risque d'être incompatible avec la libre circulation. Une deuxième possibilité consiste à renforcer les compétences et les moyens des autorités nationales qui sont habilitées à délivrer et à retirer la licence communautaire. C'est l'approche retenue dans la présente proposition, en combinaison avec la révision de la directive 96/26/CE.

En conséquence, quand un transporteur commet une infraction grave ou plusieurs infractions mineures à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers, l'*article 11* impose à l'autorité compétente de l'État membre d'établissement du transporteur l'obligation d'émettre un avertissement. Cette obligation s'applique également aux cas dans lesquels le transporteur a commis l'infraction dans un autre État membre. Par ailleurs, l'*article 11*, paragraphe 1, clarifie les sanctions que l'État membre peut infliger aux transporteurs établis sur son territoire, à savoir le retrait (temporaire ou partiel) des copies certifiées conformes de la licence communautaire ou de la licence communautaire elle-même, ou encore des attestations de conducteur. Il est précisé qu'un État membre peut également infliger à titre de sanction la déchéance provisoire ou définitive du gestionnaire de transport d'un transporteur.

L'*article 12* instaure une nouvelle procédure à suivre par l'État membre qui constate une infraction commise par un transporteur non résident. Cet État membre dispose d'un mois pour communiquer les informations en respectant une présentation uniformisée minimale. Il peut demander à l'État membre d'établissement d'infliger des sanctions administratives. L'État membre d'établissement du transporteur concerné dispose de trois mois pour informer l'autre État membre des suites données.

Annexes

La proposition comprend plusieurs modifications concernant la présentation des modèles de licence communautaire et d'attestation de conducteur dans les annexes I et II du règlement. Ces modifications devraient contribuer à uniformiser ces documents de contrôle et à faciliter leur lecture. Certaines adaptations ont été apportées au texte des documents pour tenir compte des changements normatifs contenus dans le nouveau règlement.

Dispositions inchangées

Les dispositions suivantes demeurent inchangées dans leur substance, malgré quelques adaptations techniques:

règlement 881/92 – articles 3 et 7; règlement (CE) n° 3118/93 – aucune.

↓ 881/92
⇒ nouveau

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

~~concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres~~

↓ 3118/93

~~fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre~~

↓ nouveau

~~établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route~~

↓ 3118/93 (adapté)

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
 vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article ~~75~~ ☒ 71 ☒,
 vu la proposition de la Commission²,
 vu l'avis du Comité économique et social européen³,
 vu l'avis du Comité des régions⁴,
 statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁵,
 considérant ce qui suit:

² JO C ... , p.
³ JO C ... , p.
⁴ JO C ... , p.
⁵ JO C ... , p.

↓ nouveau

- (1) Plusieurs modifications de fond doivent être apportées au règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres⁶, au règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre⁷ et à la directive 2006/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route⁸. Il convient, pour des raisons de clarté, de procéder à la refonte de ces règlements et de cette directive.

↓ 881/92 considérant 1 (adapté)

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

↓ 3118/93 considérant 1 (adapté)

~~L'instauration d'une politique commune des transports comporte, entre autres, selon les termes de l'article 75 paragraphe 1 point b) du traité, l'établissement des conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux dans un État membre.~~

↓ 881/92 considérant 2

- (3) Ce régime uniforme d'accès au marché comprend également la mise en place de la libre prestation de services par l'élimination de toutes restrictions à l'égard du prestataire de services en raison de sa nationalité ou de la circonstance qu'il est établi dans un État membre autre que celui où la prestation doit être fournie.

⁶ JO L 95 du 9.4.1992, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 484/2002 du Parlement européen et du Conseil du 1^{er} mars 2002 (JO L 76 du 19.3.2002, p. 1).

⁷ JO L 279 du 12.11.1993, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 484/2002 du Parlement européen et du Conseil du 1^{er} mars 2002 (JO L 76 du 19.3.2002, p. 1).

⁸ Directive 2006/94/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route, JO L374, 27.12.2006, p. 5.

↓ nouveau

(4) À l'origine, les règles communautaires en matière d'accès au marché du transport de marchandises par route étaient inscrites dans les règlements 881/93 et 3118/93 du Conseil et dans la directive 2006/94/CE du Parlement européen et du Conseil. Par souci de clarté et de simplification, il convient de procéder à la refonte et à la consolidation de ces actes dans un règlement unique.

↓ nouveau

(5) Pour offrir un cadre cohérent au transport international de marchandises par route dans l'ensemble de la Communauté, il convient que le présent règlement s'applique à tous les transports internationaux effectués sur le territoire communautaire. Les transports au départ d'États membres et à destination de pays tiers restent largement couverts par des accords bilatéraux conclus entre les États membres et ces pays tiers. Il n'y a donc pas lieu, dans ce cas, que le règlement soit applicable au trajet effectué sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement avant la conclusion des accords nécessaires entre la Communauté et les pays tiers en question. Son application s'impose toutefois sur le territoire des États membres traversés en transit.

↓ 881/92 considérant 3 (adapté)

~~En ce qui concerne les transports au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, il y a lieu de différer, jusqu'à la conclusion ou à l'aménagement des accords appropriés avec les pays tiers concernés, l'application de la libre prestation des services pour le trajet sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement, en vue de garantir le respect du principe de non-discrimination et l'égalité des conditions de concurrence entre les transporteurs communautaires;~~

↓ 881/92 considérant 4 (adapté)

~~considérant que, à la suite de l'arrêt rendu par la Cour de justice le 22 mai 1985 dans l'affaire 13/83 ainsi que des conclusions adoptées les 28 et 29 juin 1985 par le Conseil européen relatives à la communication de la Commission sur l'achèvement du marché intérieur, le Conseil a arrêté, le 21 juin 1988, le règlement (CEE) n° 1841/88 modifiant le règlement (CEE) n° 3164/76 relatif à l'accès au marché des transports internationaux de marchandises par route⁹;~~

⁹ ~~JO n° L 357 du 29. 12. 1976, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 3914/90 (JO n° L 375 du 31. 12. 1990, p. 7).~~

↓ 881/92 considérant 5 (adapté)

~~considérant que, en vertu de l'article 4 bis du règlement (CEE) n° 3164/76, inséré par le règlement (CEE) n° 1841/88, doivent, à partir du 1er janvier 1993, pour les transports y visés, être abolis les contingents communautaires, les contingents bilatéraux entre États membres et les contingents applicables aux transports en transit à destination et en provenance de pays tiers et être mis en place un régime d'accès au marché sans restrictions quantitatives, fondé sur des critères qualitatifs auxquels les transporteurs routiers doivent répondre;~~

↓ 881/92 considérant 6 (adapté)

~~considérant que ces critères qualitatifs sont prévus principalement dans la directive 74/561/CEE du Conseil, du 12 novembre 1974, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux¹⁰;~~

↓ 881/92 considérant 7 (adapté)

~~considérant que, en vertu de l'article 4 ter du règlement (CEE) n° 3164/76, inséré par le règlement (CEE) n° 1841/88, le Conseil est tenu d'arrêter les mesures nécessaires à l'application dudit article 4 bis;~~

↓ 3118/93 considérant 2 (adapté)

~~considérant que ladite disposition implique l'élimination de toutes restrictions à l'égard du prestataire de services en raison de sa nationalité ou de la circonstance qu'il est établi dans un État membre autre que celui où la prestation doit être fournie;~~

↓ 3118/93 considérant 3 (adapté)

~~considérant que, pour permettre une mise en œuvre souple et sans heurts de ladite disposition, il convient de prévoir un régime transitoire de cabotage avant l'application du régime définitif;~~

↓ 3118/93 considérant 9 (adapté);
2006/94 considérant 4 (adapté)

(6) ~~À l'heure actuelle, e~~En vertu de la ~~première directive du Conseil, du 23 juillet 1962,~~
 directive 2006/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre

¹⁰ ~~JO n° L 308 du 19. 11. 1974, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 3572/90 (JO n° L 353 du 17. 12. 1990, p. 12).~~

2006 ~~(X)~~ relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route¹¹ entre États membres, un certain nombre de transports sont dispensés de tout régime de contingentement et d'autorisation de transport; dans le cadre de ~~la nouvelle (X) l' (X)organisation du marché instaurée par le (X)~~ prévue au ~~(X)~~ présent règlement, il convient de maintenir pour certains d'entre eux, en raison de leur caractère particulier, un régime de dispense de la licence communautaire et de toute autre autorisation de transport.

↓ nouveau

- (7) Conformément à la directive 2006/94/CE, le transport des marchandises assuré par des véhicules présentant une masse maximale comprise entre de 3,5 tonnes et 6 tonnes est libéré de tout régime de licence Communautaire. Les règles communautaires dans le domaine du transport de marchandises et de passagers par route s'appliquent toutefois, d'une manière générale, aux véhicules d'une masse égale ou supérieure à 3,5 tonnes. Par conséquent, il convient d'harmoniser les dispositions du présent règlement avec le champ d'application général des règles communautaires en matière de transports routiers et de ne prévoir d'exemption que pour les véhicules présentant une masse maximale inférieure à 3,5 tonnes.

↓ 881/92 considérant 8 (adapté)
⇒ nouveau

- (8) ~~En ce qui concerne les modalités d'application du régime d'accès, il~~ convient de soumettre l'exécution des transports internationaux de marchandises par route à une licence communautaire ~~de transport~~ non contingentée. ⇒ Il y a lieu d'imposer aux transporteurs l'obligation de conserver à bord de chacun de leurs véhicules une copie certifiée conforme de la licence communautaire afin de permettre aux organismes de contrôle de procéder à leurs vérifications plus aisément et efficacement, en particulier en dehors de l'État membre d'établissement du transporteur. Il est nécessaire, à cette fin, d'établir des prescriptions plus précises en ce qui concerne les modalités de présentation et autres de la licence communautaire et des copies conformes. ⇐

↓ 881/92 considérant 10 (adapté)

- (9) Il est nécessaire de déterminer les conditions de délivrance et de retrait ~~de ces (X) des (X) licences (X) communautaires (X) ainsi que les transports sur lesquels elles portent, leur durée de validité et leurs modalités d'utilisation.~~

¹¹ ~~JO n° L 70 du 6. 8. 1962, p. 2005/62. Directive modifiée par la directive 84/647/CEE (JO n° L 335 du 22. 12. 1984, p. 72). - JO L 374 du 27.12.2006, p.3.~~

↓ nouveau

- (10) Il convient également d'établir une attestation de conducteur permettant aux États membres de vérifier efficacement si les conducteurs de pays tiers sont employés légalement ou sont mis légalement à la disposition du transporteur responsable d'une opération de transport donnée.

↓ 3118/93 considérant 4 (adapté)
⇒ nouveau

- (11) ~~Seuls~~ Les transporteurs routiers titulaires de la licence communautaire prévue au présent règlement (~~CEE~~ n° 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres¹²), ou les transporteurs habilités à effectuer certaines catégories de transports internationaux ~~peuvent~~ ⇒ devraient ⇐ être admis aux transports ~~de cabotage~~ nationaux de marchandises dans un autre État membre, sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement .

↓ 3118/93 considérant 5 (adapté)

~~considérant que ce régime transitoire devrait comporter l'instauration d'un contingent progressif d'autorisations communautaires de cabotage;~~

↓ 3118/93 considérant 6 (adapté)

~~considérant qu'il y a lieu de fixer les conditions de délivrance et d'utilisation desdites autorisations de cabotage;~~

↓ 3118/93 considérant 7 (adapté)

~~considérant qu'il convient de déterminer les dispositions de l'État membre d'accueil applicables aux opérations de cabotage;~~

↓ 3118/93 considérant 8 (adapté)

~~considérant qu'il importe d'adopter des dispositions permettant d'intervenir sur le marché des transports concernés en cas de perturbation grave; que, à cette fin, la mise en place d'une procédure décisionnelle adaptée et la collecte des données statistiques nécessaires s'imposent;~~

¹² JO n° L 95 du 9.4. 1992, p. 1.

↓ nouveau

- (12) Dans le passé, ces services de transport nationaux étaient autorisés à titre temporaire. Dans la pratique, il est difficile de déterminer quels sont les services autorisés. Il est donc nécessaire de mettre en place des règles claires et faciles à faire respecter.

↓ nouveau

- (13) Les dispositions de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services¹³ s'appliquent dans le cas où, pour la prestation de services de cabotage, les transporteurs détachent, à partir de l'État membre où ils travaillent habituellement, des travailleurs ayant une relation de travail avec eux.

↓ 2006/94 considérant 1 (adapté)

~~La première directive du Conseil du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux (transports de marchandises par route pour compte d'autrui) a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.~~

↓ 2006/94 considérant 2 (adapté)

~~Une politique commune des transports comporte entre autres l'établissement de règles communes applicables aux transports internationaux de marchandises par route, exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres. Ces règles doivent être établies de façon à contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur des transports.~~

↓ 2006/94 considérant 3 (adapté)

~~Il est nécessaire d'assurer un élargissement progressif des transports internationaux de marchandises par route en tenant compte des exigences du développement des échanges et des trafics à l'intérieur de la Communauté.~~

↓ 2006/94 considérant 4 (adapté)

~~Un certain nombre de transports étaient dispensés de tout régime de contingentement et d'autorisation de transport. Dans le cadre de l'organisation du marché instaurée par le~~

¹³ JO L 18 du 21.1.1997, p.1.

~~règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres, il convient de maintenir pour certains d'entre eux, en raison de leur caractère particulier, un régime de dispense de la licence communautaire et de toute autre autorisation de transport.~~

↓ 2006/94 considérant 5 (adapté)

~~La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe II, partie B,~~

↓ 3118/93 considérant 9 (adapté)

- (14) Il est opportun que les États membres s'accordent mutuellement assistance en vue de la bonne application du régime mis en place ~~☒~~ présent règlement ~~☒~~, notamment en matière de sanctions applicables en cas d'infractions. Les sanctions doivent être non discriminatoires et proportionnelles à la gravité des infractions. Il est nécessaire de prévoir la possibilité de former un recours juridictionnel.
-

↓ nouveau

- (15) Il y a lieu d'alléger, dans la mesure du possible, les formalités administratives sans renoncer aux contrôles et aux sanctions permettant de garantir l'application correcte du présent règlement et un contrôle efficace de cette application. À cette fin, il convient de préciser et de renforcer les règles en vigueur concernant le retrait de la licence communautaire. Il s'impose d'adapter les règles actuelles de manière à assurer également l'application de sanctions efficaces contre les infractions graves ou les infractions mineures et répétées commises dans un État membre autre que l'État membre de l'établissement. Les sanctions doivent être non discriminatoires et proportionnelles à la gravité des infractions. Il est nécessaire de prévoir la possibilité de former un recours juridictionnel.
-

↓ nouveau

- (16) Il y a lieu que les États membres consignent dans leur registre national des entreprises de transports routiers toutes les infractions graves et les infractions mineures et répétées commises par les transporteurs et qui ont donné lieu à une sanction.

- (17) Afin de renforcer et de faciliter l'échange d'informations entre les autorités nationales, il convient que les États membres s'échangent les informations nécessaires par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément au

règlement (CE) n° XX du Parlement européen et du Conseil du [date] [accès à la profession]¹⁴.

- (18) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹⁵.
- (19) Il convient notamment de conférer à la Commission des compétences pour définir la forme de certains documents à utiliser dans le cadre de l'application du présent règlement et pour adapter les annexes I et II au progrès technique. Étant donné qu'il s'agit de mesures de portée générale ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement et de le compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles devraient être adoptées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (20) Pour des raisons d'efficacité, les délais normalement applicables dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle devraient être abrégés pour l'adoption desdites mesures.
- (21) Il incombe aux États membres de prendre les mesures nécessaires à l'exécution du présent règlement, notamment en ce qui concerne les sanctions, qui doivent être effectives, proportionnées et dissuasives;
- (22) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, les dispositions du présent règlement n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (23) Il s'impose, par conséquent, d'abroger les règlements (CEE) n° 881/92 et n° 3118/93 et la directive 2006/94/CE.

¹⁴ JO

¹⁵ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

⊠ Chapitre I: Dispositions générales ⊠

Article premier

⊠ Champ d'application ⊠

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

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

3. Dans l'attente de la conclusion ~~de~~ ⊠ des ⊠ accords ⊠ visés au paragraphe 2 ⊠ entre la Communauté et les pays tiers concernés, le présent règlement n'affecte pas:

- a) les dispositions relatives aux transports ~~visés au paragraphe 2~~ ⊠ au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa ⊠ qui figurent dans des accords bilatéraux conclus entre ⊠ des ⊠ États membres ~~avec~~ et ces pays tiers, ~~Toutefois, les États membres s'efforcent d'adapter ces accords afin d'assurer le respect du principe de non-discrimination entre les transporteurs communautaires;~~
- b) les dispositions relatives aux transports ~~visés au paragraphe 2~~ ⊠ au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa ⊠ qui figurent dans des accords bilatéraux conclus entre États membres et qui permettent, soit au moyen d'autorisations bilatérales, soit sous un régime de liberté, les chargements et les déchargements dans un État membre par des transporteurs qui ne sont pas établis dans cet État.

Toutefois, les États membres ~~s'efforcent d'adapter~~ ⊠ adaptent ⊠ ~~ces accords~~ les accords visés au premier alinéa, point a), afin d'assurer le respect du principe de non-discrimination entre les transporteurs communautaires.

↓ nouveau

4. Le présent règlement s'applique également au transport national de marchandises par route assuré à titre temporaire par un transporteur non résident conformément aux dispositions du chapitre III.

↓ 2006/94 (adapté)
⇒ nouveau

Article premier

~~1. Les États membres libèrent, dans les conditions définies au paragraphe 2, les transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui et pour compte propre, indiqués à l'annexe I, qui sont exécutés à destination ou en provenance de leur territoire ou traversant en transit leur territoire.~~

~~25. ⇒ Le présent règlement ne s'applique pas ⇐ Les transports et les déplacements à vide en relation avec les ☒ aux transports et aux déplacements à vide suivants effectués en relation avec ces ☒ transports faisant l'objet de l'annexe I sont libérés de tout régime de licence communautaire ainsi que de toute autorisation de transport.~~

↓ 2006/94 (adapté)
⇒ nouveau

ANNEXE I

~~Transports libérés de tout régime de licence Communautaire et de toute autorisation de transport~~

- ~~1.a)~~ les transports postaux qui sont effectués dans le cadre d'un régime de service public,
- ~~2.b)~~ les transports de véhicules endommagés ou en panne,
- ~~3.c)~~ les transports de marchandises par véhicule automobile dont le poids total en charge autorisé, y compris celui des remorques, ne dépasse pas ~~6~~ ⇒ 3,5 ⇐ tonnes ~~ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes,~~
- ~~4.d)~~ les transports de marchandises par véhicule automobile dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies:
 - ~~(a)i)~~ les marchandises transportées doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;
 - ~~(b)ii)~~ le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise;

- ~~(e)iii)~~ les véhicules automobiles utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel propre de l'entreprise;
- ~~(d)iv)~~ les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été achetés par elle à crédit ou être loués à condition que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil, ~~du 18 janvier 2006, relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route~~¹⁶;

~~Cette disposition n'est pas applicable en cas d'utilisation d'un véhicule de rechange pendant une panne de courte durée du véhicule normalement utilisé;~~

~~(e)v)~~ ce le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise,

~~5.e)~~ les transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.

Le point d), iv) du premier alinéa ~~Cette disposition~~ n'est pas applicable en cas d'utilisation d'un véhicule de rechange pendant une panne de courte durée du véhicule normalement utilisé.

↓ 2006/94 (adapté)

~~Article 2~~

~~6. La présente directive ne modifie pas~~ Les dispositions du paragraphe 5 ne modifient pas les conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants aux activités qui y sont visées.

↓ 2006/94 art. 3 (adapté)

~~Article 3~~

~~La première directive du Conseil du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route est abrogée sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe II, partie B.~~

~~Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.~~

¹⁶ JO L 33 du 4.2.2006, p. 82.

Article 2
⊗ Définitions ⊗

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

- 1) véhicule: un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, destinés exclusivement au transport de marchandises;
- 2) transports internationaux:
 - a) les déplacements ⊗ en charge ⊗ d'un véhicule, dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,
 - b) les déplacements ⊗ en charge ⊗ d'un véhicule au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,
 - c) les déplacements ⊗ en charge ⊗ d'un véhicule entre pays tiers, traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres,
 - d) les déplacements à vide en relation avec ~~ces~~ ⊗ les ⊗ transports ⊗ visés aux points a), b) et c) ⊗;

- 3) État membre d'accueil: un État membre dans lequel un transporteur exerce ses activités, autre que l'État membre dans lequel ledit transporteur est établi;
- 4) transporteur non résident: une entreprise de transport de marchandises par route qui exerce ses activités dans un État membre d'accueil;

- 5) conducteur: ~~la~~ ⊗ toute ⊗ personne qui conduit ~~un~~ ⊗ le ⊗ véhicule ⇒ , même pendant une courte période, ⇐ ou qui ~~est transportée dans ee~~ ⊗ se trouve à bord d'un ⊗ véhicule ⇒ dans le cadre de son service ⇐ ~~aux fins de~~ ⊗ pour ⊗ pouvoir le conduire, ~~le cas échéant~~ ⊗ en cas de besoin ⊗.

↓ nouveau

- 6) transports de cabotage: opérations de transport national pour compte d'autrui assurées à titre temporaire dans un État membre d'accueil;
- 7) infraction grave ou infractions mineures et répétées à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers: des infractions conduisant à une perte d'honorabilité conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 2, du règlement [accès à la profession].
-

↓ 881/92 (adapté)

⊗ Chapitre II: Transports internationaux ⊗

Article 3

⊗ Principe ⊗

↓ 484/2002 art. 1.2, pt a) (adapté)

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

↓ 881/92 (adapté)

Article 4

⊗ Licence communautaire ⊗

~~1. La licence communautaire visée à l'article 3 remplace, lorsqu'il existe, le document délivré par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement qui atteste que le transporteur est admis au marché des transports internationaux des marchandises par route.~~

~~Elle remplace aussi, pour les transports qui tombent dans le champ d'application du présent règlement, d'une part les autorisations communautaires et d'autre part les autorisations bilatérales, échangées entre États membres, qui sont nécessaires jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement.~~

↓ 881/92, article 3, paragraphe 2
(adapté)

~~21.~~ La licence communautaire est délivrée par un État membre, conformément ~~aux articles 5 et 7~~ au présent règlement , à tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui:

- a) est établi dans un État membre, ~~ci-après dénommé «État membre d'établissement»~~, conformément à la législation communautaire et à la législation nationale de celui-ci;
- b) est habilité dans ~~cet~~ l' État membre d'établissement , conformément à la législation de la Communauté et à la législation nationale de cet État membre en matière d'accès à la profession de transporteur routier , à effectuer des transports internationaux de marchandises par route.

↓ 484/2002 art. 1.3 (adapté)

~~2. L'attestation de conducteur visée à l'article 3 certifie que, dans le cadre d'un transport par route couvert par une licence communautaire, le conducteur ressortissant d'un pays tiers effectuant ce transport est employé dans l'État membre d'établissement du transporteur conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives et, le cas échéant, aux conventions collectives, selon les règles applicables dans cet État membre, relatives aux conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs, pour y effectuer des transports par route.~~

↓ 881/92 (adapté)
⇒ nouveau

Article 5

~~21.~~ La licence communautaire ~~visée à l'article 3~~ est délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement pour une durée de cinq ans renouvelable . ⇒ Les licences communautaires et les copies certifiées conformes délivrées avant la date de mise en application du présent règlement restent valables jusqu'à leur date d'expiration. ⇐

~~32. Les États membres délivrent~~ L'État membre d'établissement délivre au titulaire l'original de la licence communautaire, qui est conservé par l'entreprise de transport, et le nombre de copies certifiées conformes correspondant à celui des véhicules dont le titulaire de la licence communautaire dispose soit en pleine propriété, soit à un autre titre, notamment en vertu d'un contrat d'achat à tempérament, d'un contrat de location ou d'un contrat de crédit-bail (leasing).

~~43.~~ La licence communautaire ⇒ et les copies certifiées conformes ⇐ ~~doit être conforme~~ doivent être conformes au modèle figurant à l'annexe I. Cette annexe fixe également les conditions d'utilisation de la licence communautaire.

⇒ Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement et concernant l'adaptation de l'annexe I au progrès technique sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 2. ⇐

↓ nouveau

5. La licence communautaire et les copies certifiées conformes portent un cachet ou un timbre gravé de l'autorité qui les a délivrées, ainsi qu'une signature originale et un numéro de série. Les numéros de série de la licence communautaire et des copies certifiées conformes sont consignés dans le registre électronique national des entreprises de transports routiers visé à l'article 15 du règlement (CE) n° xx/xxxx [accès à la profession], dans la section réservée aux données du transporteur.

↓ 881/92 (adapté)
⇒ nouveau

64. La licence communautaire est établie au nom du transporteur. Elle ne peut être transférée par celui-ci à des tiers. Une copie certifiée conforme de la licence communautaire doit se trouver à bord ~~de~~ ☒ de chaque ☒ véhicule du ☒ transporteur ☒ et doit être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle

↓ 881/92 annexe I, deuxième page, 7^e alinéa, deuxième et troisième phrases (adapté)

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

↓ 484/2002 art. 1.4 (adapté)

~~5. La licence communautaire est délivrée pour une durée de cinq ans renouvelable.~~

↓ 484/2002 art. 1.2, pt b); 1.5
(adapté)
⇒ nouveau

Article ~~65~~
⊗ Attestation de conducteur ⊗

~~13.~~ L'attestation de conducteur est délivrée par un État membre, conformément ~~à l'~~ au présent article ~~6~~, à tout transporteur qui:

- a) est titulaire d'une licence communautaire,
- b) dans cet État membre, emploie légalement des conducteurs ressortissants d'un pays tiers ou utilise légalement des conducteurs ressortissants d'un pays tiers, mis à sa disposition dans le respect des conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs fixées dans ce même État membre:
 - i) par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives et, le cas échéant,
 - ii) par des conventions collectives, selon les règles applicables dans cet État membre.

2. L'attestation de conducteur est délivrée par ~~⊗~~ les autorités compétentes de ~~⊗~~ l'État membre ~~⊗~~ d'établissement du conducteur ~~⊗~~ à la demande du titulaire de la licence communautaire pour chaque conducteur ressortissant d'un pays tiers qu'il emploie légalement ou qui est mis légalement à sa disposition ~~conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives et, le cas échéant, aux conventions collectives, selon les règles applicables dans cet État membre, relatives aux conditions d'emploi et de formation professionnelle des conducteurs applicables dans ce même État membre.~~ Chaque attestation de conducteur certifie que le conducteur dont le nom figure sur l'attestation est employé dans les conditions définies ~~à l'article 4~~ ~~⊗~~ au paragraphe 1 ~~⊗~~.

3. L'attestation de conducteur doit être conforme au modèle figurant à l'annexe ~~IIII~~. ~~Cette annexe fixe également les conditions d'utilisation de l'attestation de conducteur.~~

⇒ 4. Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement et concernant l'adaptation de l'annexe II au progrès technique sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 2. ⇐

⇒ 5. L'attestation de conducteur porte un cachet ou un timbre gravé de l'autorité qui l'a délivrée, ainsi qu'une signature originale et un numéro de série. Le numéro de série de l'attestation de conducteur est consigné dans le registre électronique national des entreprises de transports routiers visé à l'article 15 du règlement (CE) n° xx/xxxx [accès à la profession], dans la section réservée aux données du transporteur qui la met à la disposition du conducteur désigné dans l'attestation. ⇐

~~Les États membres prennent toutes dispositions utiles pour éviter les risques de falsification des attestations de conducteur. Ils en informent la Commission.~~

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

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

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

↓ 881/92, art. 7 (adapté) → ₁ 484/2002 art. 1.6

Article ~~76~~

~~☒~~ Vérification du respect des conditions ~~☒~~

→₁ 1. ← Lors de l'introduction d'une demande de délivrance d'une licence ~~☒~~ communautaire ~~☒~~, et au maximum cinq ans après la délivrance ainsi que, par la suite, au moins tous les cinq ans, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement vérifient si le transporteur répond ou répond toujours aux conditions visées à l'article ~~34~~, paragraphe ~~21~~.

↓ 484/2002 art. 1.6 (adapté)

2. Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement vérifient régulièrement, en procédant chaque année à des contrôles portant sur au moins 20 % des attestations valides délivrées dans cet État membre, si les conditions de délivrance de l'attestation de conducteur visées à l'article ~~35~~, paragraphe ~~31~~, sont encore réunies.

↓ 484/2002 art. 1.7 (adapté)

Article ~~8~~7

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

1. Dans le cas où les conditions mentionnées à l'article ~~3~~4, paragraphe ~~2~~1, ou ~~3~~ à l'article 5, paragraphe 1, ne sont pas remplies, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement refusent, par une décision motivée, la délivrance ou le renouvellement de la licence communautaire ou de l'attestation de conducteur.

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

- a) ne répond plus aux conditions prévues à l'article ~~3~~4, paragraphe ~~2~~1, ou ~~3~~ à l'article 5, paragraphe 1,
- b) a fourni des informations inexactes au sujet ~~de données qui étaient nécessaires pour la~~ ⊗ d'une demande de ⊗ délivrance de la licence communautaire ou de l'attestation de conducteur.

↓ 484/2002 art. 1.8

~~2. Les États membres garantissent que le titulaire d'une licence communautaire peut faire appel de toute décision des autorités compétentes de l'État membre d'établissement ayant pour objet de refuser ou de retirer l'attestation de conducteur ou de subordonner la délivrance des attestations de conducteur à des conditions supplémentaires.~~

↓ 3118/93 – 484/2002 (adapté)

⊗ Chapitre III: Cabotage ⊗

↓ 484/2002 art. 2.1 (adapté)

Article ~~1~~8

⊗ Principe ⊗

1. Tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire ~~de la~~ ⊗ d'une ⊗ licence communautaire ~~prévue au règlement (CEE) no 881/92~~ et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur ~~dans les conditions prévues par ledit règlement~~, est admis, aux conditions fixées par le présent règlement ⊗ chapitre ⊗, à effectuer, ~~à titre temporaire, des transports nationaux de marchandises par route pour compte d'autrui dans un autre État membre, ci après dénommés~~

~~respectivement «transports de cabotage» et «État membre d'accueil», sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement~~ ☒ des transports de cabotage ☒.

↓ nouveau

2. Les transporteurs de transport de marchandises par route mentionnés dans le paragraphe 1 seront autorisés à effectuer, avec le même véhicule, jusqu'à trois opérations de cabotage consécutives à un transport international d'un autre État membre ou d'un pays tiers à l'État membre d'accueil une fois que les marchandises transportées au cours du transport international reçu ont été livrées. Le dernier déchargement au cours d'une opération de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil doit avoir lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international vers l'intérieur.

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

- a) le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur;
- b) le nom, l'adresse et la signature du transporteur;
- c) le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées;
- d) le lieu et la date de prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison;
- e) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros;
- f) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise;
- g) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

La lettre de voiture peut être utilisée à cet effet, de même que tout autre document de transport.

↓ 3118/93 (adapté)

~~42. En outre,~~ Tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation de cet État ☒ membre ☒, à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui mentionnés à l'article 1^{er}, paragraphe 5, aux points a) (1), b) (2) et c), 3

~~de l'annexe de la première directive¹⁷ est admis, aux conditions fixées au présent règlement, à effectuer selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.~~

↓ 484/2002 art. 2.2 (adapté)

~~Dans le cas où le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, il doit être muni d'une attestation de conducteur dans les conditions prévues par le règlement (CEE) n° 881/92.~~

↓ 3118/93 (adapté)
⇒ nouveau

~~53. L'admission aux transports de cabotage, dans le cadre des transports visés à l'annexe l'article 1^{er}, paragraphe 5, point e), 5 de la première directive, n'est soumise à aucune restriction.~~

~~64. Toute entreprise habilitée à effectuer dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation de cet État membre , des transports de marchandises par route pour compte propre tels qu'ils sont définis à l'article 1^{er}, paragraphe 5, point d), est admise à effectuer des transports de cabotage pour compte propre tels qu'ils sont définis à l'annexe point 4 de la première directive.~~

~~La Commission arrête les modalités d'application du présent paragraphe.~~

↓ 3118/93 (adapté)

~~Article 2~~

~~1. En vue de l'instauration progressive du régime définitif défini à l'article 12, les transports de cabotage sont effectués, pendant une période allant du 1er janvier 1994 au 30 juin 1998, dans le cadre d'un contingent communautaire de cabotage, sans préjudice des dispositions de l'article 1er paragraphe 3.~~

~~Les autorisations de cabotage sont établies conformément au modèle figurant à l'annexe I.~~

↓ 3315/94 art. 1.1

~~Le contingent communautaire de cabotage comprend des autorisations de cabotage, d'une durée de deux mois chacune, conformément au tableau suivant:~~

¹⁷ ~~Première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route (JO n° 70 du 6. 8. 1962, p. 2005/62). Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 881/92 (JO n° L 95 du 9. 4. 1992, p. 1)~~

Année	Nombre d'autorisations
1994	30000
1995	46296
1996	60191
1997	83206
Du 1^{er} janvier au 30 juin 1998	54091

↓ 3118/93

~~2. Une autorisation de cabotage peut, à la demande d'un État membre à présenter avant le 1er novembre de chaque année, être transformée en deux autorisations de courte durée, valables pour un mois:~~

~~Les autorisations de cabotage de courte durée sont établies conformément au modèle figurant à l'annexe II.~~

~~3. Le contingent est réparti entre les États membres de la façon suivante:~~

↓ 3315/94 art. 1.2

	1995	1996	1997	du 1^{er} janvier au 30 juin 1998
Belgique	3647	4742	6223	4045
Danemark	3538	4600	6037	3925
Allemagne	5980	7774	10203	6632
Grèce	1612	2096	2751	1789
Espagne	3781	4916	6452	4194
France	4944	6428	8436	5484
Irlande	1645	2139	2808	1826
Italie	4950	6435	8445	5490
Luxembourg	1699	2209	2899	1885
Pays-Bas	5150	6695	8786	5711

Autriche	0	0	4208	2736
Portugal	2145	2789	3661	2380
Finlande	1774	2307	3029	1969
Suède	2328	3027	3973	2583
Royaume-Uni	3103	4034	5295	3442

↓ 3118/93

~~Article 3~~

~~1. Les autorisations de cabotage visées à l'article 2 permettent au titulaire d'effectuer les transports de cabotage.~~

~~2. Les autorisations de cabotage sont remises par la Commission aux États membres d'établissement et délivrées aux transporteurs qui en font la demande, par l'autorité ou l'organisme compétent de l'État membre d'établissement.~~

~~Elles portent le signe distinctif de l'État membre d'établissement.~~

~~3. L'autorisation de cabotage est établie au nom du transporteur. Elle ne peut être transférée par celui-ci à un tiers. Chaque autorisation de cabotage ne peut être utilisée que pour un véhicule à la fois.~~

~~Par «véhicule» on entend un véhicule à moteur immatriculé dans l'État membre d'établissement ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans l'État membre d'établissement, destinés exclusivement au transport de marchandises.~~

~~Le transporteur non-résident dispose du véhicule soit en pleine propriété, soit à un autre titre, notamment en vertu d'un contrat d'achat à tempérament, d'un contrat de location ou d'un contrat de crédit-bail (leasing).~~

~~Dans le cas d'une location, le véhicule est pris en location par le transporteur dans l'État membre d'établissement pour effectuer des transports de cabotage. Toutefois, le transporteur non-résident peut, en vue de terminer l'opération de cabotage interrompue à cause d'une panne ou d'un accident, prendre en location un véhicule dans l'État membre d'accueil dans les mêmes conditions que les transporteurs résidents.~~

~~L'autorisation de cabotage et, le cas échéant, le contrat de location doivent accompagner le véhicule à moteur.~~

~~4. L'autorisation de cabotage doit être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.~~

~~5. La date à compter de laquelle l'autorisation de cabotage est valide est obligatoirement indiquée sur l'autorisation, avant son utilisation, par l'autorité ou l'organisme compétent de l'État membre d'établissement.~~

~~Article 4~~

~~Les transports effectués sous le couvert d'une autorisation de cabotage sont inscrits sur un carnet de comptes rendus, dont les feuilles sont renvoyées, avec l'autorisation, dans les huit jours suivant l'expiration de la validité de cette dernière à l'autorité ou à l'organisme compétent de l'État membre d'établissement qui a délivré l'autorisation.~~

~~Le carnet de comptes rendus est établi conformément au modèle figurant à l'annexe III.~~

~~Article 5~~

~~1. À la fin de chaque trimestre et dans un délai de trois mois, ce délai pouvant être ramené par la Commission à un mois dans le cas visé à l'article 7, l'autorité ou l'organisme compétent de chaque État membre communique à la Commission les données concernant les opérations de cabotage effectuées pendant ce trimestre par les transporteurs résidents; les données sont exprimées en tonnes transportées et en tonnes kilomètres.~~

~~Cette communication est effectuée au moyen d'un tableau qui est établi conformément au modèle figurant à l'annexe IV.~~

~~2. La Commission communique aux États membres, dans les meilleurs délais, des relevés récapitulatifs établis sur la base des données qui lui sont transmises au titre du paragraphe 1.~~

↓ 3118/93 art. 6 (adapté)
⇒ nouveau

Article 69

Règles applicables aux transports de cabotage

1. L'exécution des transports de cabotage est soumise, sous réserve de l'application de la réglementation législation communautaire, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil, dans les domaines suivants:

- a) ~~prix et~~ conditions régissant le contrat de transport;
- b) poids et dimensions des véhicules routiers: ~~les valeurs des poids et dimensions peuvent, le cas échéant, dépasser celles applicables dans l'État membre d'établissement du transporteur, mais elles ne peuvent en aucun cas dépasser les~~

~~valeurs techniques certifiées par les preuves de conformité visées à l'article 1er paragraphe 1 de la directive 86/364/CEE du Conseil¹⁸;~~

- c) prescriptions relatives aux transports de certaines catégories de marchandises, notamment les marchandises dangereuses, les denrées périssables, les animaux vivants;
- d) temps de travail, temps de conduite et périodes de repos;
- e) taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport. ~~Dans ce domaine, l'article 21 paragraphe 1 point a) de la directive 77/388/CEE¹⁹ s'applique aux prestations visées à l'article 1^{er} du présent règlement.~~

Les valeurs des poids et dimensions visées au point b) peuvent, le cas échéant, dépasser celles applicables dans l'État membre d'établissement du transporteur, mais elles ne peuvent en aucun cas dépasser les limites fixées par l'État membre d'accueil pour le trafic national ou les valeurs caractéristiques techniques ~~certifiées par~~ figurant dans les preuves ~~de conformité~~ visées à l'article ~~1er~~ 6, paragraphe 1 de la directive 86/364/CEE²⁰ 96/53²¹ du Conseil.

~~2. Les normes techniques concernant la construction et l'équipement des véhicules auxquelles doivent satisfaire les véhicules utilisés pour effectuer des opérations de cabotage sont celles qui sont imposées aux véhicules admis à la circulation en transport international.~~

~~23. Les dispositions législatives, réglementaires et administratives visées au paragraphe 1 ~~doivent être~~ sont appliquées aux transporteurs non résidents dans les mêmes conditions que celles ~~que cet État membre impose à ses propres~~ qui sont imposées aux ressortissants de cet État membre , afin d'empêcher toute discrimination ~~manifeste ou déguisée~~, fondée sur la nationalité ou le lieu d'établissement.~~

~~4. S'il est constaté qu'il est nécessaire d'adapter, compte tenu de l'expérience, la liste des domaines des dispositions de l'État membre d'accueil visées au paragraphe 1, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, modifie cette liste.~~

↓ 3118/93 (adapté)
⇒ nouveau

~~Article 7~~

~~1. En cas de perturbation grave du marché des transports nationaux à l'intérieur d'une zone géographique déterminée, due à l'activité de cabotage ou aggravée par celle-ci, tout État~~

¹⁸ JO n° L 221 du 7. 8. 1986, p. 48.

¹⁹ Directive 77/388/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires — Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme (JO no L 145 du 13. 6. 1977, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 92/111/CEE (JO n° L 384 du 30. 12. 1992, p. 47).

²⁰ JO n° L 221 du 7. 8. 1986, p. 48.

²¹ JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

~~membre peut saisir la Commission en vue de l'adoption de mesures de sauvegarde en lui communiquant les renseignements nécessaires et les mesures qu'il envisage de prendre à l'égard des transporteurs résidents.~~

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

~~«perturbation grave du marché des transports nationaux à l'intérieur d'une zone géographique déterminée»: l'apparition, sur ce marché, de problèmes spécifiques à celui-ci, de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande, impliquant une menace pour l'équilibre financier et la survie de nombreuses entreprises de transport de marchandises par route;~~

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

~~3. La Commission examine la situation, sur la base notamment des dernières données trimestrielles visées à l'article 5, et, après consultation du comité consultatif institué à l'article 5 du règlement (CEE) n° 3916/90²², décide, dans le 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, dans l'affirmative, les arrête.~~

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

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

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

~~4. Si la Commission décide de prendre des mesures de sauvegarde concernant un ou plusieurs États membres, les autorités compétentes des États membres concernés sont tenues de prendre des mesures de portée équivalente à l'égard des transporteurs résidents et en informent la Commission.~~

~~Ces dernières mesures sont appliquées au plus tard à partir de la même date que les mesures de sauvegarde décidées par la Commission.~~

~~5. Chaque État membre peut déférer au Conseil la décision de la Commission, visée au paragraphe 3, dans un délai de trente jours à compter de la notification de celle-ci.~~

~~Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai de trente jours à compter de la date à laquelle il a été saisi par un État membre ou, s'il a été saisi par plusieurs États membres, à compter de la date de la première saisine.~~

~~Les limites de validité prévues au paragraphe 3 troisième alinéa sont applicables à la décision du Conseil.~~

²² JO n° L 375 du 31. 12. 1990, p. 10.

~~Les autorités compétentes des États membres concernés sont tenues de prendre des mesures de portée équivalente à l'égard des transporteurs résidents et en informent la Commission.~~

~~Si le Conseil ne prend pas de décision dans le délai indiqué au deuxième alinéa, la décision de la Commission devient définitive.~~

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

↓ 881/92 art. 11, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

⊗ Chapitre IV: Assistance mutuelle et sanctions ⊗

Article 10

⊗ Assistance mutuelle ⊗

~~Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et son contrôle. ⇒ Ils procèdent à des échanges d'informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° xx/xxxx [accès à la profession]. ⇐~~

↓ 3118/93 art. 8

~~Article 8~~

~~1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement.~~

↓ 484/2002 art. 1.7 (adapté)
⇒ nouveau

Article 11

⊗ Sanctions imposées par l'État membre d'établissement en cas d'infraction ⊗

~~13. En cas d'infractions graves ou d'infractions mineures et répétées aux réglementations relatives au transport ⇒ à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers commises ou constatées dans tout État membre ⇐, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis l'infraction ⊗ ou les infractions ⊗ peuvent procéder notamment à des retraits temporaires ou partiels des copies certifiées conformes de la licence communautaire et à des retraits des attestations de conducteur. ⇒ émet un avertissement et peut notamment imposer les sanctions administratives suivantes: ⇐~~

- a) ⇒ retrait temporaire ou définitif de tout ou partie des copies certifiées conformes de la licence communautaire; ⇐
- b) ⇒ retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire. ⇐

Ces sanctions sont déterminées en fonction de la gravité de l'infraction commise ⇒ et du nombre d'infractions mineures commises ⇐ par le titulaire de la licence communautaire et en fonction du nombre total de copies conformes ⊗ de cette licence ⊗ dont il dispose au regard de son trafic international.

24. En cas d'infractions graves ou d'infractions mineures et répétées relatives à toute utilisation abusive, de quelque nature que ce soit, des attestations de conducteur, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis ces infractions prennent les sanctions qui s'imposent, pouvant consister notamment à:

- a) suspendre la délivrance des attestations de conducteur,
- b) retirer les attestations de conducteur,
- c) subordonner la délivrance des attestations de conducteur au respect de conditions supplémentaires, de manière à en prévenir toute utilisation abusive,
- d) procéder à des retraits temporaires et/ou partiels ⊗ ou définitifs de tout ou partie ⊗ des copies conformes de la licence communautaire,
- e) ⇒ procéder au retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire. ⇐

Ces sanctions sont déterminées en fonction de la gravité de l'infraction commise par le titulaire de la licence communautaire.

↓ 881/92 (adapté)
⇒ nouveau

~~3. En cas d'infractions graves ou d'infractions mineures et répétées aux réglementations relatives aux transports ⊗~~ Dans les circonstances visées à l'article 12, paragraphe 1 ⊗, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement ~~du transporteur~~ ⇒ décident si une sanction est imposée au transporteur concerné. ⇐ ~~examinent les modalités d'application des sanctions prévues à l'article 8, paragraphes 3 et 4 et ⊗~~ Elles ⊗ informent de leur décision les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées ⇒, dans les meilleurs délais et au plus tard trois mois après avoir été informées de l'infraction, du choix de la sanction imposée parmi les sanctions prévues aux paragraphes 1 et 2. S'il n'a pas été possible d'infliger cette sanction, elles en indiquent les raisons. ⇐

↓ 3118/93 art. 8, par. 4 (adapté)
⇒ nouveau

~~4. L'autorité compétente de l'État membre d'accueil notifie à celle de l'État membre d'établissement les infractions constatées et les sanctions éventuellement prises à l'égard du~~

~~transporteur et peut, en cas d'infraction grave ou répétée, accompagner cette notification d'une demande de sanction.~~

~~4. En cas d'infraction grave ou répétée, l'autorité compétente de l'État membre d'établissement apprécie s'il y a lieu de prendre une sanction appropriée envers le transporteur concerné; elle doit Les autorités compétentes doivent tenir compte de la sanction éventuellement intervenue dans l' autre État membre d'accueil et s'assurer que les sanctions prises à l'encontre du transporteur concerné sont, dans leur ensemble, proportionnelles à l'infraction ou aux infractions qui ont donné lieu à ces sanctions.~~

↓ 3118/93 art. 8, par. 4, troisième alinéa (adapté)
⇒ nouveau

~~La sanction prise par l'autorité compétente de l'État membre d'établissement, après consultation de l'autorité compétente de l'État membre d'accueil, peut aller jusqu'au retrait de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur de marchandises par route.~~

↓ 3118/93 art. 8, par. 4, quatrième et cinquième alinéas (adapté)

~~5. L'autorité compétente Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur peuvent peut également, en application du droit interne de cet État membre , traduire intenter des poursuites contre le transporteur concerné devant une instance juridiction nationale compétente. Elles informent l'autorité compétente de l'État membre d'accueil des décisions prises à cet effet conformément aux alinéas précédents.~~

↓ nouveau

~~6. Les États membres assurent aux transporteurs une possibilité de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet en application du présent article.~~

↓ 881/92 art. 9 (adapté)

~~Les États membres garantissent que le demandeur ou le titulaire d'une licence communautaire peut faire appel contre la décision de refus ou de retrait de cette licence par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement.~~

↓ 881/92 art. 9 (adapté)

~~2. Les États membres garantissent que le titulaire d'une licence communautaire peut faire appel de toute décision des autorités compétentes de l'État membre d'établissement ayant pour~~

~~objet de refuser ou de retirer l'attestation de conducteur ou de subordonner la délivrance des attestations de conducteur à des conditions supplémentaires.~~

↓ 881/92 (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~11~~12

☒ Sanctions imposées par État membre d'accueil en cas d'infraction ☒

21. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une infraction ☒ grave ☒ ⇒ ou d'infractions mineures et répétées ☒ au présent règlement ⇒ ou à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers ☒ imputables à un transporteur ~~d'un autre État membre~~, l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée ~~la signale~~ ⇒ transmet ☒ aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement ~~du transporteur~~ ⇒, dans les meilleurs délais mais au plus tard un mois après avoir été informé de l'infraction, les renseignements suivants: ☒.

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

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

c) ⇒ les sanctions imposées et les sanctions exécutées. ☒

~~et peut~~ ☒ Les autorités compétentes de l'État membre d'accueil peuvent ☒ ~~demander aux~~ ☒ requérir auprès des ☒ autorités compétentes de l'État membre d'établissement ~~que~~ des sanctions ⇒ administratives ☒ ~~soient prises~~, conformément ~~au présent règlement~~ à l'article 11.

↓ 3118/93 art. 8, par. 2 et 3
(adapté)
⇒ nouveau

2. Sans préjudice de poursuites en matière pénale, ~~l'autorité compétente~~ ☒ les autorités compétentes ☒ de l'État membre d'accueil ~~est habilitée~~ ☒ sont habilitées ☒ à prendre des sanctions contre le transporteur non résident qui a commis sur le territoire de cet État, à l'occasion d'un transport de cabotage, des infractions au présent règlement ou ~~aux réglementations communautaires ou nationales en matière de transports~~ ⇒ à la législation communautaire ou nationale dans le domaine des transports routiers ☒. Elles ~~prend~~ prennent ces sanctions sur une base non discriminatoire ~~et conformément au paragraphe 3~~. Les ☒ Ces ☒ sanctions ~~visées au paragraphe 2~~ peuvent notamment consister en un avertissement ou, en cas d'infraction grave ou ☒ d'infractions mineures et ☒ répétées, en une interdiction temporaire des transports de cabotage sur le territoire de l'État membre d'accueil où l'infraction a été commise.

↓ nouveau

3. Les États membres assurent aux transporteurs une possibilité de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet en application du présent article.

↓ 3118/93 (adapté)

~~Les États membres garantissent que le demandeur ou le titulaire d'une autorisation de cabotage pourra former un recours juridictionnel contre la décision de refus ou de retrait de cette autorisation, ainsi que contre toute autre sanction de nature administrative prise à son égard par l'autorité compétente de l'État membre d'établissement ou de l'État membre d'accueil.~~

↓ nouveau

Article 13

Inscriptions au registre national

Les États membres font en sorte que les infractions graves ou les infractions mineures et répétées à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers qui ont été commises par des transporteurs établis sur leur territoire et ont donné lieu à l'application d'une par un État membre ainsi que les sanctions prises soient mentionnées dans le registre national des entreprises de transports routiers mis en place en application du règlement (CE) n° xx/xxxx. Les mentions au registre qui portent sur le retrait temporaire ou définitif d'une licence communautaire sont conservées dans la base de données pendant deux ans au minimum.

↓ 484/2002 art. 1.10 (adapté)

⊠ Chapitre V: Exécution ⊠

Article 11 bis

~~La Commission examine les conséquences de la limitation aux seuls conducteurs ressortissants d'un pays tiers de l'obligation de se munir d'une attestation de conducteur et présente, si cela est suffisamment justifié, une proposition de modification du présent règlement.~~

↓ 3118/93 (adapté)

Article 11

~~Tous les deux ans et, pour la première fois, au plus tard le 30 juin 1996, la Commission présente un rapport au Conseil sur l'application du présent règlement.~~

↓ nouveau

Article 14

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil²³.

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

Les délais prévus à l'article 5 bis, paragraphe 3, point c), et paragraphe 4, points b) et e), de la décision 1999/468/CE sont fixés à un mois.

Article 15

Sanctions

Les États membres prennent des mesures portant notamment sur le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient les mesures prises à la Commission au plus tard douze mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, ainsi que toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais. Ils garantissent que toutes ces mesures sont appliquées sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur.

²³ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

↓ 881/92 art. 10 (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~10~~16
⊗ Fourniture 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. Les États membres informent également la Commission du nombre d'attestations de conducteur délivrées au cours de l'année civile précédente ainsi que du nombre d'attestations de conducteur en circulation le 31 décembre de ladite année. ⇐

↓ 881/92

~~Article 12~~

~~Sont abrogés:~~

~~le règlement (CEE) n° 3164/76,~~

~~l'article 4 de la directive 75/130/CEE du Conseil, du 17 février 1975, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres²⁴;~~

~~la directive 65/269/CEE du Conseil, du 13 mai 1965, concernant l'uniformisation de certaines règles relatives aux autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres²⁵;~~

~~la décision 80/48/CEE du Conseil, du 20 décembre 1979, relative à l'adaptation de la capacité pour les transports de marchandises par route pour compte d'autrui entre États membres²⁶.~~

~~Article 13~~

~~La première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, est modifiée comme suit.~~

²⁴ JO n° L 48 du 22. 2. 1975, p. 31. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/224/CEE (JO n° L 103 du 23. 4. 1991, p. 1).

²⁵ JO n° L 88 du 24. 5. 1965, p. 1469/65. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 85/505/CEE (JO n° L 309 du 21. 11. 1985, p. 27).

²⁶ JO L 18 du 24.1.1980, p. 21.

- ~~1. Le titre est remplacé par le texte suivant: «Première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route».~~
- ~~2. L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:~~

~~«Article premier~~

- ~~1. Les États membres libèrent, dans les conditions définies au paragraphe 2, les transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui et pour compte propre, indiqués à l'annexe, qui sont exécutés à destination ou en provenance de leur territoire ou traversant en transit leur territoire.~~
- ~~2. Les transports et les déplacements à vide en relation avec ces transports faisant l'objet de l'annexe sont libérés de tout régime de licence communautaire ainsi que de toute autorisation de transport.»~~
- ~~3. L'annexe II est supprimée et le texte de l'annexe I est remplacé par celui qui figure à l'annexe II au présent règlement.~~

~~Article 14~~

~~Les États membres communiquent à la Commission les mesures prises en application du présent règlement.~~

~~Article 15~~

~~Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.~~

~~Il est applicable à partir du 1^{er} janvier 1993.~~

↓ 3118/93 art. 11 et 12

~~Article 11~~

~~Tous les deux ans et, pour la première fois, au plus tard le 30 juin 1996, la Commission présente un rapport au Conseil sur l'application du présent règlement.~~

~~Article 12~~

- ~~1. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1994.~~
- ~~2. Le régime d'autorisation et de contingentement communautaires des transports de cabotage prévu à l'article 2 cesse de s'appliquer le 1^{er} juillet 1998.~~

~~3. À compter de cette date, tout transporteur non résident répondant aux conditions prévues à l'article 1er est admis à effectuer, à titre temporaire et sans restrictions quantitatives, des transports nationaux de marchandises par route dans un autre État membre, sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement.~~

~~La Commission présente au Conseil, le cas échéant, en tenant compte de l'expérience acquise, de l'évolution du marché des transports ainsi que des progrès réalisés en matière d'harmonisation dans le secteur des transports, une proposition portant sur les modalités d'accompagnement du régime définitif relatives à un système approprié d'observation des marchés des transports de cabotage et à l'adaptation des mesures de sauvegarde prévues à l'article 7.~~



CHAPITRE VI

Dispositions finales

Article 17 Abrogations


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

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

Article 18 Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir du [date de mise en application].

 881/92, 3118/93

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

↓ 881/92, annexe I (adapté)
→₁ Acte d'adhésion de 2003
→₂ 1791/2006 annexe, pt 6(B)(2)
→₃ Acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède art. 29 et annexe I, p. 166
⇒ nouveau

ANNEXE I

COMMUNAUTÉ ~~ÉCONOMIQUE~~ EUROPÉENNE

(a)

(~~Papier fort de couleur bleue - dimensions DIN A4~~) Papier synthétique de couleur bleu clair au format DIN A4, 150 g/m² ou plus)

(Première page de la licence)

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

Signe distinctif du pays⁽¹⁾

État qui délivre la licence

Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent

LICENCE N°

⇒ COPIE CERTIFIÉE CONFORME N° ⇐

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

La présente licence autorise⁽²⁾

.....

à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui tels que définis dans ~~le règlement (CEE) no 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992,~~ règlement (CE) n° [...] du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route⁽³⁾ et dans les dispositions générales de ~~cette~~ la présente licence.

Observations particulières:

La présente licence est valable du au

Délivrée à, le.....

(4)

⁽¹⁾ Signe distinctif du pays: (B) Belgique, →₂ (BG) Bulgarie, ← →₁ (CZ) République tchèque, ← (DK) Danemark, (D) Allemagne, →₁ (EST) Estonie, ← (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (I) Italie, →₁ (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, ← (L) Luxembourg, →₁ (H) Hongrie, (MT) Malte, ← (NL) Pays-Bas, →₃ (A) Autriche, ← →₁ (PL) Pologne, ← (P) Portugal, →₂ (RO) Roumanie, ← →₃ (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, ← →₃ (FIN) Finlande, (S) Suède, ← (UK) Royaume-Uni.

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

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

⁽⁴⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

(b)

(DEUXIÈME PAGE DE LA LICENCE)

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

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La présente licence est délivrée en vertu du ~~règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres~~
 règlement (CE) n° [le présent règlement] .

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

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

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

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

ainsi que les déplacements à vide en relation avec ces transports.

Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et *vice-versa*, la présente licence est valable pour le trajet effectué sur le territoire de la Communauté. Elle n'est valable dans l'État membre de chargement ou de déchargement, ~~des~~ qu'après la conclusion de l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers en question conformément au règlement (~~CEE~~) n° 881/92 (CE) n° [...] .

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE II

~~ANNEXE~~~~Transports libérés de tout régime de licence communautaire et de toute autorisation de transport~~

- ~~1. Les transports postaux qui sont effectués dans le cadre d'un régime de service public.~~
- ~~2. Les transports de véhicules endommagés ou en panne.~~
- ~~3. Les transports de marchandises par véhicule automobile dont le poids total en charge autorisé, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes.~~
- ~~4. Les transports de marchandises par véhicule automobile dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies:~~
 - ~~a) les marchandises transportées doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;~~
 - ~~b) le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise;~~
 - ~~e) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel propre de l'entreprise;~~
 - ~~d) les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été achetés par elle à crédit ou être loués à condition que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la directive 84/647/CEE du Conseil, du 19 décembre 1984, relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route²⁷;~~

~~————— Cette disposition n'est pas applicable en cas d'utilisation d'un véhicule de rechange pendant une panne de courte durée du véhicule normalement utilisé;~~

 - ~~e) le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.~~
- ~~5. Les transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.»~~

²⁷ JO n° L 335 du 22. 12. 1984, p. 72.

↓ 484/2002, annexe (adapté)
→₁ Acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède art. 29 et annexe I, p. 166
→₂ Acte d'adhésion de 2003
→₃ 1791/2006 annexe, pt 6(B)(2)

ANNEXE II H

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

(a)

(Couleur rose – format DIN A4; papier synthétique, 150g/m² ou plus)

(Première page de l'attestation)

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

Signe distinctif de l'État membre (1) qui délivre l'attestation

Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent

**ATTESTATION DE CONDUCTEUR N°.....
pour le transport de marchandises par route pour compte d'autrui effectué sous le couvert de la licence communautaire**

~~[Règlement (CEE) n° 881/92, modifié par le règlement (CE) n° 484/2002 du 1^{er} mars 2002~~ Règlement (CE) n° [...])

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

(2).....

le conducteur ci-après désigné:

Nom et prénom

Date et lieu de naissance Nationalité.....

Nature et numéro de la pièce d'identité:

délivrée le à

Numéro du permis de conduire.....

délivré le à

Numéro de sécurité sociale.....

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

.....(3)

Observations particulières.....

La présente attestation est valable duau.....

Délivrée à, le.....

(4)

(1) Signe distinctif de l'État membre: (B) Belgique, →₃ (BG) Bulgarie, ← →₂ (CZ) République tchèque, ← (DK) Danemark, (D) Allemagne, →₂ (EST) Estonie, ← (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (I) Italie, →₂ (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, ← (L) Luxembourg, →₂ (H) Hongrie, (MT) Malte, ← (NL) Pays-Bas, →₁ (A) Autriche, ← →₂ (PL) Pologne, ← (P) Portugal, →₃ (RO) Roumanie, ← →₂ (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, ← →₁ (FIN) Finlande, (S) Suède, ← (UK) Royaume-Uni.

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

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

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

(Deuxième page de l'attestation)

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

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La présente attestation est délivrée en vertu du ~~règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 tel qu'il a été modifié, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres~~ ☒ règlement (CE) n° [...] du Parlement européen et du Conseil du [date] établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ☒.

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

L'attestation de conducteur est la propriété du transporteur, qui la met à la disposition du conducteur désigné dans l'attestation lorsque celui-ci conduit un véhicule (5) effectuant des transports sous le couvert d'une licence communautaire délivrée à ce transporteur. L'attestation de conducteur ne peut être transférée à un tiers. L'attestation de conducteur n'est valable que tant que les conditions de sa délivrance sont remplies et, dès qu'elles ne le sont plus, le transporteur doit la restituer immédiatement aux autorités qui l'ont émise.

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

- omis de respecter toutes les conditions auxquelles l'utilisation de l'attestation était soumise,
- fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de l'attestation.
- Une copie certifiée conforme de l'attestation doit être conservée par l'entreprise de transport.
- L'original de l'attestation doit se trouver à bord du véhicule et doit être présenté par le conducteur à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

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

ANNEXE III**TABLEAU DE CORRESPONDANCE**

Règlement 881/92	Règlement 3118/93	Directive 2006/94	Présent règlement
Article 1^{er}, paragraphe 1			Article 1^{er}, paragraphe 1
Article 1^{er}, paragraphe 2			Article 1^{er}, paragraphe 2
Article 1^{er}, paragraphe 3			Article 1^{er}, paragraphe 3
			Article 1^{er}, paragraphe 4 (nouveau)
		Article 1^{er}, paragraphe 1 et 2, annexe I; Article 2	Article 1^{er}, paragraphe 5
Article 2			Article 2 (modifié)
Article 3, paragraphe 1			Article 3
Article 3, paragraphe 2			Article 4, paragraphe 1 (modifié)
Article 3, paragraphe 3			Article 5, paragraphe 1 (modifié)
Article 4			-
Article 5, paragraphe 1			Article 4, paragraphe 2 (modifié)
Article 5, paragraphe 2			Article 4, paragraphe 3

			(modifié)
Article 5, paragraphe 3			Article 4, paragraphe 4 (modifié)
Article 5, paragraphe 4, annexe I 2^e page, 7^e alinéa, 2^e et 3^e phrases			Article 4, paragraphe 6 (modifié)
Article 5, paragraphe 5			Article 4, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 1			Article 5, paragraphe 2 (modifié)
Article 6, paragraphe 2			Article 5, paragraphe 2 (modifié)
Article 6, paragraphe 3			Article 5, paragraphe 3 (modifié)
Article 6, paragraphe 4			Article 5, paragraphe 4
Article 6, paragraphe 5			Article 5, paragraphe 5
Article 7			Article 6
Article 8, paragraphe 1			Article 7, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2			Article 7, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 3			Article 11, paragraphe 1 (modifié)
Article 8, paragraphe 4			Article 11, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1			Article 11, paragraphe 6 (modifié)

Article 9, paragraphe 2			Article 11, paragraphe 6 (modifié)
	Article 1^{er}, paragraphe 1		Article 8, paragraphe 1
	-		Article 8, paragraphe 2
	-		Article 8, paragraphe 3
	Article 1^{er}, paragraphe 2		Article 8, paragraphe 4
	Article 1^{er}, paragraphe 3		Article 8, paragraphe 5
	Article 1^{er}, paragraphe 4		Article 8, paragraphe 6
			Article 8, paragraphe 7 (nouveau)
	Article 2		-
	Article 3		-
	Article 4		-
	Article 5		-
	Article 6, paragraphe 1		Article 9, paragraphe 1 (modifié)
	Article 6, paragraphe 2		-
	Article 6, paragraphe 3		Article 9, paragraphe 2
	Article 6, paragraphe 4		-
	Article 7		-
Article 10			Article 16, paragraphe 1

			(modifié)
Article 11, paragraphe 1			Article 10 (modifié)
Article 11, paragraphe 2			Article 12, paragraphe 1 (modifié)
Article 11, paragraphe 3			Article 11, paragraphe 3 (modifié)
Article 11 bis			-
	Article 8, paragraphe 1		Article 10 (modifié)
	Article 8, paragraphe 2		Article 12, paragraphe 2 (modifié)
	Article 8, paragraphe 3		Article 12, paragraphe 2 (modifié)
	Article 8, paragraphe 4, premier et troisième alinéas		-
	Article 8, paragraphe 4, deuxième alinéa		Article 11, paragraphe 4 (modifié)
	Article 8, paragraphe 4, quatrième et cinquième alinéas		Article 11, paragraphe 5 (modifié)
	Article 9		Article 12, paragraphe 3 (modifié)
Article 12			Article 17
Article 13			-
Article 14	Article 10		-

	Article 11		-
Article 15	Article 12		Article 18
		Article 3	-
		Article 4	-
		Article 5	-
		Annexe II, III	-
Annexe I			Annexe I
Annexe II			Article 1^{er}, paragraphe 5
Annexe III			Annexe II
	Annexe I		-
	Annexe II		-
	Annexe III		-
	Annexe IV		-