



Bruxelles, le 7.3.2017  
COM(2017) 116 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**sur la mise en œuvre, entre le 1er janvier 2013 et le 31 décembre 2014, de certaines dispositions du règlement (CE) n° 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route**

**(Deuxième rapport de la Commission sur la mise en œuvre par les États membres de certaines dispositions concernant l'accès à la profession de transporteur par route)**

## **I. Introduction**

Le présent rapport sur l'exercice de la profession de transporteur par route dans les États membres vise à permettre un suivi plus étroit de l'application du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE<sup>1</sup> du Conseil (ci-après, le «règlement (CE) n° 1071/2009»). Ce règlement s'applique à toutes les entreprises établies dans l'UE qui exercent, ou ont l'intention d'exercer, la profession de transporteur par route, qui englobe la profession de transporteur de marchandises par route<sup>2</sup> et la profession de transporteur de voyageurs par route<sup>3</sup>. Certaines catégories d'entreprises, telles que celles utilisant des véhicules à moteur dont la masse en charge est inférieure à 3,5 tonnes, en sont exemptées<sup>4</sup>. Ce règlement définit des règles communes d'accès à la profession de transporteur de marchandises et de voyageurs par route.

Conformément à l'article 3 dudit règlement, les entreprises qui exercent la profession de transporteur par route devraient être établies de façon stable et effective dans un État membre, être honorables, avoir une capacité financière appropriée et posséder la capacité professionnelle requise. Par ailleurs, conformément à son article 4, ces entreprises sont tenues de désigner un gestionnaire de transport titulaire d'une attestation de capacité professionnelle confirmant qu'il possède les compétences et les connaissances nécessaires pour diriger effectivement et en permanence les activités de transport de l'entreprise dans le respect de toutes les exigences légales et sectorielles. C'est aux États membres qu'il incombe de vérifier que les entreprises de transport respectent les conditions fixées dans le règlement (CE) n° 1071/2009. Par ailleurs, une coopération administrative bien organisée entre États membres joue un rôle essentiel dans l'amélioration de l'efficacité de la surveillance des entreprises opérant dans l'Union européenne.

L'article 26, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1071/2009 fixe des délais pour les obligations de rapport des États membres et de la Commission:

- tous les deux ans à compter de l'entrée en application du règlement, les États membres doivent établir un rapport sur les activités des autorités compétentes et le transmettre à la Commission, conformément à l'article 26 du règlement;

---

<sup>1</sup> JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

<sup>2</sup> En vertu de l'article 2, paragraphe 1, dudit règlement, la «profession de transporteur de marchandises par route» désigne l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit de véhicules à moteur, soit d'ensembles de véhicules, le transport de marchandises pour le compte d'autrui.

<sup>3</sup> En vertu de l'article 2, paragraphe 2, dudit règlement, la «profession de transporteur de voyageurs par route» désigne l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen de véhicules automobiles aptes, d'après leur type de construction et leur équipement, à transporter plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et affectés à cette utilisation, des transports de voyageurs, offerts au public ou à certaines catégories d'usagers contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur de transport.

<sup>4</sup> Aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, du règlement, «[t]outefois, les États membres peuvent abaisser ce seuil pour toutes les catégories de transports par route ou pour certaines d'entre elles».

- sur la base des informations transmises par les États membres, la Commission doit élaborer un rapport tous les deux ans et le soumettre au Parlement européen et au Conseil.

Les rapports nationaux fournis par les États membres constituent une contribution essentielle au rapport de la Commission. L'article 26 du règlement énumère les données qui doivent figurer dans les rapports nationaux:

«a) une vue d'ensemble du secteur en ce qui concerne l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle;

b) le nombre d'autorisations accordées par année et par type, d'autorisations suspendues et d'autorisations retirées, le nombre de déclarations d'inaptitude ainsi que les motifs fondant ces décisions;

c) le nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées chaque année;

d) les statistiques essentielles sur les registres électroniques nationaux et leur utilisation par les autorités compétentes; et

e) un aperçu des échanges d'informations avec d'autres États membres en application de l'article 18, paragraphe 2, qui comprend notamment le nombre annuel d'infractions constatées notifiées aux autres États membres et les réponses reçues, ainsi que le nombre annuel des demandes et des réponses reçues en application de l'article 18, paragraphe 3.».

Le présent rapport est consacré à la qualité et aux délais de communication des données nationales (partie II) et à une analyse des rapports fournis par les États membres (partie III). Les conclusions sont présentées dans la partie IV.

## **II. Communication des données**

Le présent document, qui est le deuxième rapport établi au titre du règlement (CE) n° 1071/2009, couvre la période du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2014. Le premier rapport<sup>5</sup> couvrait la période du 4 décembre 2011 (date d'entrée en application du règlement) au 31 décembre 2012. La période visée par le présent rapport correspond, conformément à l'article 26, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009, à celle couverte par le rapport sur la mise en œuvre de la législation sociale dans le domaine des transports par route<sup>6</sup>. Cette synchronisation permet aux États membres et aux intéressés d'avoir une vision cohérente du secteur, tant sous l'angle du marché intérieur que sous l'angle des règles sociales, sur la même période.

Malgré l'obligation de rapport imposée par l'article 26 dudit règlement, six États membres, à savoir l'Autriche, la Belgique, Chypre, la Hongrie, les Pays-Bas et le Portugal, n'avaient pas

<sup>5</sup> COM(2014) 592 final du 25.9.2014.

<sup>6</sup> Rapport visé à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

encore présenté leur rapport national au moment de la rédaction du présent rapport. Certains États membres ont considérablement tardé à communiquer leurs données alors que la date limite était fixée au 30 septembre 2015, ce qui a eu une incidence significative sur le délai d'élaboration du présent rapport de la Commission. Plusieurs des rapports transmis par les États membres ne contenaient pas toutes les informations nécessaires, rendant ainsi difficile la réalisation d'une analyse exhaustive. Dans certains cas, les données communiquées portaient sur une autre période que celle requise.

En 2015, dans un souci de cohérence et afin d'aider les autorités nationales compétentes à s'acquitter de leur obligation de rapport, les services de la Commission ont proposé aux États membres un formulaire type à utiliser dès le deuxième rapport. Ce formulaire type a été utilisé par la plupart des États membres qui ont remis leur rapport national.

Les États membres qui se sont acquittés de leur obligation de rapport pour la période visée ici n'étant pas les mêmes que pour la période précédente, et les périodes en question n'étant pas de même durée<sup>7</sup>, il n'était pas possible de comparer ces dernières entre elles, ce qui n'aurait d'ailleurs pas permis de conclusions probantes. Le présent rapport ne contient donc pas de comparaisons de ce type.

La Commission a commandé une étude sur l'évaluation ex post des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009<sup>8</sup>. Le cas échéant, le présent rapport exploite les résultats de cette étude.

### **III. Analyse des données sur l'exercice de la profession de transporteur par route**

#### **1. Vue d'ensemble du secteur du transport par route en ce qui concerne l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle**

Rédigée sur la base des informations fournies par les États membres, cette partie du rapport porte sur les exigences nationales, l'organisation des contrôles, le niveau de conformité et les difficultés rencontrées. Cette présentation n'est pas exhaustive, en raison notamment du caractère fragmentaire des rapports établis par les États membres. Chaque fois que cela s'avérait nécessaire, les rapports des États membres ont été complétés par des données tirées de l'étude susmentionnée.

Comme l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009 les y autorise sous certaines conditions, plusieurs États membres imposent des exigences nationales en sus des quatre exigences prévues par le règlement (établissement stable et effectif, honorabilité, capacité financière appropriée et capacité professionnelle) pour accéder à la profession de transporteur par route. La Slovaquie, par exemple, a ajouté une exigence fixant à 21 ans l'âge minimum pour être gestionnaire de transport. L'Autriche pose comme condition que le transporteur par route dispose de places de parking hors route en quantité suffisante dans la municipalité ou dans une autre municipalité du même arrondissement ou d'un arrondissement voisin. En Espagne, les candidats ont pour obligation supplémentaire de posséder trois

---

<sup>7</sup> Environ un an pour la première période et deux ans pour la deuxième.

<sup>8</sup> <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

véhicules représentant une charge utile d'au moins 60 tonnes<sup>9</sup>. La France, l'Italie et la Lettonie ont décidé d'étendre l'obligation de respect des règles sur l'accès à la profession de transporteur par route aux transporteurs de marchandises par route exploitant des véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes.

Les pratiques varient fortement entre les États membres quant à leur mode de contrôle du respect des quatre exigences conditionnant l'accès à la profession de transporteur par route imposées par le règlement et quant au nombre de contrôles effectués.

En Estonie, le respect des exigences du règlement est contrôlé à l'aide d'un système basé sur les risques qui cible principalement les entreprises présentant un risque accru d'infractions graves ou fréquentes aux règles en matière de transport routier.

En Irlande, l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle sont contrôlées au moins tous les cinq ans dans le cadre d'une procédure de renouvellement d'autorisation pour chaque entreprise. Ces contrôles peuvent être réalisés plus fréquemment pour certains transporteurs considérés comme présentant un risque élevé ou portés à l'attention de l'autorité compétente. L'honorabilité est contrôlée par le service d'examen de la police nationale (*National Vetting Service*), qui vérifie les antécédents du gestionnaire de transport et de toute autre personne concernée. Le service d'examen fournit à l'autorité compétente une liste de condamnations qui peut être utilisée pour déterminer l'honorabilité. Au cours des cinq années de validité de la licence d'un transporteur, celui-ci n'a normalement pas à fournir d'autres informations à l'autorité qui a délivré la licence. Il ne doit le faire que si l'autorité détecte un risque en ce qui le concerne.

En Lettonie, le respect de l'exigence de capacité financière est contrôlé à partir d'informations tirées des rapports annuels fournis par le registre des entreprises. Le respect des quatre exigences est de surcroît contrôlé avant l'octroi de toute autorisation pour des activités de transport. Les suspensions d'autorisation ont majoritairement lieu sur demande de l'Inspection fiscale nationale, à la suite d'une décision de celle-ci de suspendre l'activité économique de l'entreprise de transport. La Lettonie délivre à chaque véhicule une copie certifiée conforme, valable douze mois seulement, de la licence communautaire et de la licence de transport nationale, et ne la renouvelle pas en cas de manquement aux quatre exigences. L'honorabilité du gestionnaire de transport, de l'entreprise et des membres de son conseil d'administration est contrôlée. En cas de remplacement du gestionnaire de transport ou de membres du conseil d'administration, l'honorabilité de chacun des nouveaux membres est contrôlée.

En Espagne, deux méthodes sont utilisées pour contrôler le respect des critères d'accès à la profession. La première consiste à demander aux entreprises de produire des documents prouvant qu'ils respectent les quatre exigences. La seconde consiste à envoyer des inspecteurs dans leurs locaux pour des contrôles sur place. Les entreprises de transport par route doivent demander le renouvellement de leur autorisation tous les deux ans, ce qui correspond donc au rythme de vérification du respect des quatre exigences. En outre, une série d'inspections a lieu chaque année pour vérifier que les entreprises dont l'autorisation n'a pas été renouvelée n'exercent pas d'activité de transport. En 2013, 354 entreprises ont été contrôlées dans ce

---

<sup>9</sup> Cette exigence n'est toutefois pas conforme aux conditions énoncées dans le règlement, ce qui a conduit la Commission à décider, le 17 novembre 2016, d'assigner l'Espagne devant la Cour de justice de l'Union européenne au motif qu'il s'agissait d'une exigence disproportionnée, qui pouvait constituer une discrimination à l'encontre des très petites entreprises.

cadre, et trois ont été sanctionnées pour avoir exercé des activités de transport sans autorisation; en 2014, 1 184 entreprises ont été contrôlées et 36 infractions constatées.

En Pologne, 400 inspecteurs sont chargés d'effectuer des contrôles routiers et des inspections dans les locaux des entreprises. Les informations qu'ils recueillent sont transmises à l'Office international des transports et aux autorités locales qui délivrent les licences communautaires et vérifient le respect des quatre exigences imposées par le règlement (CE) n° 1071/2009. En Pologne, le critère d'établissement stable et effectif implique un lieu doté d'équipements et de dispositifs techniques adaptés à l'exercice structuré et continu d'activités de transport, et comportant au moins un des éléments suivants: un parc de stationnement, une zone de déchargement, et des équipements d'entretien des véhicules.

L'Allemagne, qui ne disposait jusqu'alors que d'un système régional de classification des risques, s'est dotée depuis juillet 2014 d'un système national à cet effet. Les infractions reçoivent une note de 5 points (pour les plus graves), de 3 points (infractions de gravité moyenne) ou de 1 point (autres infractions). Une entreprise est considérée comme présentant un risque accru si elle a accumulé 5 points (entreprises de 10 véhicules maximum), 8 points (jusqu'à 50 véhicules) ou 11 points (plus de 50 véhicules).

Au Royaume-Uni, l'agence chargée des normes relatives aux conducteurs et aux véhicules (*Driver and Vehicle Standards Agency, DVSA*) utilise depuis 2006 le système OCRS (*Operator Compliance Risk Score*), auquel des améliorations ont été apportées en 2012 afin d'en renforcer les capacités prédictives. L'OCRS enregistre les informations relatives aux infractions en matière de contrôle technique, qu'elle met en corrélation avec d'autres infractions.

Au Danemark, tous les nouveaux demandeurs de licence nationale ou communautaire sont soumis à un contrôle portant sur leur capacité financière et professionnelle, leur niveau d'endettement et la stabilité de leur établissement. L'honorabilité n'est contrôlée que si la police a signalé un problème ou s'il existe d'autres indications de problème potentiel. Les infractions sont enregistrées pour cinq ans et incluent les infractions constatées par la police lors de contrôles routiers. En règle générale, l'autorité danoise compétente contrôle tous les nouveaux candidats et environ 250 transporteurs existants. Ces derniers sont sélectionnés sur la base d'un système de classification des risques. Les transporteurs doivent satisfaire à une exigence de capacité financière initiale de 150 000 DKK (environ 20 000 EUR) pour obtenir leurs deux premières licences, alors que le règlement (CE) n° 1071/2009 n'impose que 9 000 EUR de réserves pour le premier véhicule et 5 000 EUR par véhicule supplémentaire<sup>10</sup>. Le Danemark exige 40 000 DKK (environ 5 400 EUR) par véhicule supplémentaire. De plus, l'entreprise ne doit pas avoir vis-à-vis de l'État d'arriérés de paiement supérieurs à 50 000 DKK (environ 6 700 EUR). L'Autorité danoise des transports s'en assure auprès des autorités fiscales danoises lorsqu'elle vérifie la capacité financière de l'entreprise.

La Roumanie utilise un système de classification des risques pour cibler les contrôles en tenant compte de toutes les infractions commises dans le cadre de transports par route par chaque entreprise de transport. Si une entreprise ouvre une succursale, le critère d'établissement stable et effectif est contrôlé.

---

<sup>10</sup> Voir son article 7, paragraphe 1.

Aux Pays-Bas, l'Organisation néerlandaise pour le transport national et international de marchandises par route a conçu une méthode permettant de détecter les transporteurs menaçant de ne plus respecter l'exigence de capacité financière appropriée. Ces transporteurs à risque sont étroitement surveillés. Lorsqu'un transporteur à haut risque n'est pas en mesure de satisfaire à l'exigence de capacité financière appropriée dans le délai prescrit par l'article 13 du règlement (CE) n° 1071/2009, sa licence communautaire lui est retirée. Avec cette méthode, les transporteurs sont obligés de satisfaire à l'exigence de capacité financière appropriée durant toute la période de validité de leur licence communautaire, et pas seulement durant la période d'examen de leur demande. Une classification des risques est également appliquée à la capacité professionnelle.

En Finlande, le système de classification des risques est lié aux contrôles de l'honorabilité. La Finlande considère que contrôler systématiquement l'honorabilité de toutes les personnes concernées est une tâche prenante et que c'est précisément la raison pour laquelle une classification des risques est nécessaire.

Quant aux difficultés posées par les contrôles de l'établissement stable et effectif, considérés comme plus consommateurs de ressources que les autres types de contrôle, plusieurs autorités compétentes soulignent leur caractère exigeant et l'absence de capacité administrative suffisante pour contrôler tous les transporteurs routiers enregistrés dans un État membre donné.

Le nombre de contrôles réalisés pour vérifier le respect des quatre exigences conditionnant l'accès à la profession de transporteur par route varie grandement d'un État membre à l'autre. Ainsi, 5 640 entreprises ont fait l'objet d'un contrôle d'établissement stable et effectif en Bulgarie en 2014, contre 120 en Estonie sur la période 2013-2014. Toujours en Estonie et sur la même période, 50 contrôles d'honorabilité et 50 contrôles de capacité professionnelle ont été réalisés. En Roumanie, 2 543 contrôles d'honorabilité ont été effectués en 2013, et 2 760 en 2014. En Espagne, 12 415 vérifications du respect des quatre critères d'accès à la profession de transporteur par route ont été conduites en 2013 et 2014 (10 495 ont porté sur des transporteurs de marchandises, et 1 920 sur des transporteurs de voyageurs).

Enfin, en ce qui concerne le niveau de conformité aux exigences conditionnant l'accès à la profession de transporteur par route, les données disponibles montrent que celui-ci est relativement élevé. Par exemple, sur les 5 640 entreprises ayant fait l'objet d'un contrôle d'établissement stable et effectif en Roumanie en 2014, seules 49 ont été trouvées en défaut. L'Irlande déclare également un niveau de conformité élevé, sans préciser le nombre d'infractions.

## **2. Autorisations**

L'article 2 du règlement (CE) n° 1071/2009 définit l'«autorisation d'exercer la profession de transporteur par route» comme «une décision administrative qui autorise une entreprise qui remplit les conditions prévues par ledit règlement à exercer la profession de transporteur par route».

La nature juridique de cette «décision administrative» varie d'un État membre à l'autre. Il peut s'agir d'une condition préalable à l'obtention d'une licence de transport national et/ou d'une licence communautaire permettant d'exercer des activités de transport international, d'un document équivalent à une licence de transport national uniquement ou encore d'une licence de transport national et international octroyée au moyen d'une autorisation unique.

En Bulgarie et en Lituanie, par exemple, il existe quatre types de licences (licence nationale de transport de voyageurs, licence nationale de transport de marchandises, licence communautaire de transport de voyageurs et licence communautaire de transport de marchandises). La Bulgarie ne délivre cependant qu'un seul document (autorisation) pour le transport national et international.

Depuis 2012, les entreprises établies en Estonie sont obligées de demander une licence communautaire, qui est le seul type d'autorisation existant dans cet État membre.

Au Luxembourg, il n'existe que deux types de licences: l'un pour le transport national et l'autre pour le transport international.

En Roumanie, que ce soit pour le transport de voyageurs ou le transport de marchandises, les autorisations prennent exclusivement la forme de licences communautaires.

Au Royaume-Uni, les entreprises de transport de voyageurs et de marchandises relèvent de deux grands types d'autorisation: la licence nationale standard et la licence internationale. Cette dernière est réservée aux entreprises qui exercent des activités de transport international, ce qui correspond aux titulaires d'une licence communautaire. Le Royaume-Uni a, en outre, défini des catégories en dehors du champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 pour les transporteurs pour compte propre. Il applique également une autre classification pour les organisations réalisant des activités de transport de voyageurs qui ne sont pas des entreprises et qui ne sont pas considérées comme opérant pour le compte d'autrui, telles les écoles, les organisations caritatives et les associations d'animation sociale.

En raison des acceptions différentes d'«autorisation d'exercer la profession de transporteur par route», les données quantitatives soumises par les États membres ne sont pas directement comparables. La plupart des États membres ont néanmoins communiqué un nombre global de transporteurs autorisés à la date du 31 décembre 2014, et cette date constitue dès lors un point de référence pour les données relatives au nombre d'autorisations octroyées, suspendues ou retirées. L'Italie compte 111 677 transporteurs autorisés (marchandises et voyageurs), l'Espagne 93 997, le Royaume-Uni 90 418, la France 68 658, l'Allemagne 59 671, la Pologne 32 676, la Suède 18 092, la Finlande 16 285, la Grèce 13 115 (marchandises uniquement), la Bulgarie 11 294, la Croatie 10 852, l'Irlande 5 655, le Danemark 5 618, la Slovénie 5 617, la Lituanie 5 341, la Lettonie 4 702, l'Estonie 3 126, Malte 663, et le Luxembourg 427.

Il ressort des données disponibles que la grande majorité des entreprises autorisées sont des transporteurs de marchandises par route. Dans les États membres ayant déclaré leurs chiffres, le pourcentage de transporteurs de marchandises par route autorisés, par rapport au nombre total de transporteurs autorisés, était de 88 % au 31 décembre 2014, contre seulement 12% pour les transporteurs de voyageurs<sup>11</sup>. La seule exception est Malte, où le nombre de transporteurs de voyageurs (578) excède largement le nombre de transporteurs de marchandises (85); en France également, le pourcentage de transporteurs de voyageurs est très supérieur à la moyenne de l'UE (38 %).

## **2.1 Autorisations accordées**

---

<sup>11</sup> La Grèce n'a déclaré que le nombre de transporteurs de marchandises.



Vingt États membres<sup>12</sup> ont fourni des données sur les autorisations accordées. Il ressort de ces données que ces États membres ont accordé 261 156 autorisations<sup>13</sup> d'exercer la profession de transporteur de voyageurs (29 749) et de marchandises (231 407) par route.

Le nombre d'autorisations délivrées va de 44 à Malte à 81 719 en Espagne. Un tableau détaillé reprenant les informations communiquées est présenté à l'annexe I du présent rapport.

Comme le reflète le nombre d'entreprises autorisées au 31 décembre 2014 (voir la section 2 ci-dessus), la plupart des autorisations délivrées en 2013 et 2014 concernent des transporteurs de marchandises par route (89 % au total) et seulement une petite proportion de transporteurs de voyageurs par route (11 %).

## **2.2 Autorisations retirées ou suspendues**

D'après les données communiquées par les vingt États membres concernés, le nombre d'autorisations retirées ou suspendues au cours de la période 2013-2014 s'est élevé à 161 289 au total. On notera que c'est l'Espagne qui a déclaré le plus grand nombre de retraits et de suspensions d'autorisations (123 758 au total pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises confondus). À l'autre extrémité de l'échelle, très peu de retraits et de suspensions ont été enregistrés en Croatie (4), en Irlande (6) et en Roumanie (16).

L'annexe II du présent rapport présente des informations détaillées sur les autorisations retirées ou suspendues.

Dans la plupart des États membres qui ont rendu compte des raisons pour lesquelles des autorisations avaient été retirées ou suspendues, les retraits et suspensions ont été principalement motivés par l'expiration de l'autorisation ou de la licence communautaire, la liquidation de la société, ou une demande du transporteur.

Il convient toutefois de souligner que, dans deux États membres, la principale raison pour laquelle des autorisations ont été retirées ou suspendues était différente. En Suède, les retraits ont été principalement motivés par le non-respect de l'exigence d'établissement stable et effectif (1 793 retraits sur cette base), tandis qu'au Royaume-Uni, les retraits et suspensions ont eu pour cause principale l'absence de la capacité professionnelle requise (1 263 retraits et suspensions sur cette base).

## **3. Attestations de capacité professionnelle**

Comme le prévoit l'article 8 du règlement (CE) n° 1071/2009, une attestation de capacité professionnelle, montrant que le candidat conducteur a réussi l'examen écrit et l'examen oral prescrits, est délivrée par les autorités compétentes comme preuve de la capacité professionnelle.

D'après les informations communiquées par 21 États membres<sup>14</sup>, 483 544 attestations de capacité professionnelle ont été délivrées durant la période couverte par le présent rapport (ci-

<sup>12</sup> Bulgarie, République tchèque, Danemark, Allemagne, Grèce, Espagne, Estonie, Finlande, France, Croatie, Irlande, Italie, Lituanie, Luxembourg, Lettonie, Malte, Pologne, Slovaquie, Slovénie, Suède et Royaume-Uni.

<sup>13</sup> Dans le cas de la République tchèque, ce chiffre couvre les autorisations délivrées en 2015.

<sup>14</sup> Bulgarie, République tchèque, Danemark, Allemagne, Grèce, Espagne, Estonie, Finlande, France, Croatie, Irlande, Italie, Lituanie, Lettonie, Malte, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Royaume-Uni.

après la «période de référence»<sup>15</sup>. Ce chiffre recouvre les attestations délivrées sur la base d'un examen, comme le prévoit l'article 8 du règlement (CE) n° 1071/2009, et par reconnaissance de l'expérience acquise, à la suite d'une dispense au titre de l'article 9 dudit règlement.

Sur le nombre total d'attestations délivrées dans l'Union européenne durant la période de référence, la plus grande part revient à l'Espagne (410 700), suivie de la Roumanie (25 597), de la Pologne (6 891), de la France (6 679) et de l'Allemagne (6 226<sup>16</sup>). L'annexe III du présent rapport présente des informations détaillées à ce sujet.

#### **4. Gestionnaires de transport déclarés inaptes**

Conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 1071/2009, lorsqu'un gestionnaire de transport perd son honorabilité, l'autorité compétente devrait le déclarer inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise.

La plupart des États membres<sup>17</sup> ayant communiqué des données sur le nombre de déclarations d'inaptitude ont déclaré n'avoir enregistré aucun cas au cours de la période de référence tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Des déclarations d'inaptitude ont été établies dans sept des États membres déclarants: Italie (680)<sup>18</sup>, Royaume-Uni (493), Allemagne (62), Suède (52), Estonie (7), Finlande (5) et France (1). L'annexe II du présent rapport présente les données communiquées par les États membres.

#### **5. Échange d'informations**

Conformément à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009, chaque État membre devrait tenir un registre électronique national des entreprises de transport par route qui ont été autorisées à exercer la profession de transporteur par route. Les exigences minimales quant aux données à entrer dans ces registres, ainsi que des règles communes sur leur interconnexion via le registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), sont définies dans le règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission<sup>19</sup>. Ces données concernent notamment l'honorabilité des transporteurs, les infractions graves commises et les licences communautaires.

L'ERRU a été mis en place pour faciliter davantage la coopération entre les autorités nationales, aux fins d'une meilleure application transfrontière de la législation de l'Union sur le transport routier, conformément à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE)

---

<sup>15</sup> Dans le cas de la République tchèque et de la Slovaquie, les chiffres concernent l'année 2015, plutôt que la période de référence.

<sup>16</sup> L'Allemagne n'a déclaré que le nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées à des transporteurs de marchandises par route.

<sup>17</sup> Bulgarie, République tchèque, Danemark, Grèce, Espagne, Croatie, Lituanie, Luxembourg, Lettonie, Pologne, Roumanie et Slovaquie.

<sup>18</sup> Ce chiffre renvoie au nombre total de déclarations d'inaptitude émises jusqu'au 8 septembre 2015, plutôt qu'aux déclarations émises durant la période de référence.

<sup>19</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1<sup>er</sup> avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) n° 1213/2010, JO L 87 du 2.4.2016, p. 4.

n° 1071/2009. Ce registre devrait simplifier l'application transfrontière de la législation et la rendre plus efficiente, pour autant que tous les États membres y soient connectés et l'utilisent effectivement pour échanger des données de qualité contenues dans leurs bases de données. L'interconnexion des registres nationaux devait être terminée pour le 31 décembre 2012.

Mais au moment de la rédaction du présent rapport, trois États membres<sup>20</sup> n'avaient toujours pas connecté leur registre électronique national des entreprises de transport par route à l'ERRU. Plusieurs États membres utilisent régulièrement l'ERRU pour échanger des informations avec d'autres États membres, en particulier sur l'honorabilité et les infractions graves. L'ERRU est généralement considéré comme utile, mais le fait que tous les États membres n'y sont pas encore connectés nuit grandement à son efficacité et à son efficience.

Seuls douze États membres ont fait état d'échanges de données avec d'autres États membres<sup>21</sup>. On peut conclure, sur la base des données communiquées, que la coopération administrative entre les États membres n'est pas encore pleinement développée, même si des progrès dans ce domaine ont été accomplis depuis la dernière période de référence, notamment grâce au meilleur taux de connexion à l'ERRU et à son utilisation accrue. La Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Lettonie, la Pologne, la Slovaquie, la Suède et le Royaume-Uni ont déclaré un volume important d'échanges d'informations concernant les infractions graves et l'honorabilité. La plupart de ces échanges ont fait suite à une demande de vérification d'honorabilité adressée à un autre État membre ou reçue d'un autre État membre. L'annexe IV du présent rapport présente les données communiquées par les États membres.

#### **IV. Conclusions**

Le présent rapport donne un aperçu des informations communiquées par les États membres en vertu de l'article 26 du règlement (CE) n° 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route. Ces informations couvrent les éléments de la mise en œuvre, par les États membres, du règlement (CE) n° 1071/2009 énumérés à l'article 26, paragraphe 1, dudit règlement, sur la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2014.

Les États membres ont soumis des contributions de qualité très variable et très diversement respecté les délais, ce qui a nui à la qualité globale du présent rapport. En raison de l'absence de nombreuses données, la Commission n'a pas pu réaliser d'analyse complète de la mise en œuvre des dispositions du règlement (CE) n° 1071/2009. Pour améliorer la qualité des données fournies, il est également indispensable d'achever de connecter tous les registres nationaux à l'ERRU, ce qui n'est encore fait.

Il convient de souligner que le système de coopération administrative entre les États membres n'est pas encore pleinement développé, même si des progrès importants ont été accomplis depuis la dernière période de référence. La Commission est favorable à un tel développement, qui contribuerait à une mise en œuvre plus cohérente et plus efficace du règlement (CE) n° 1071/2009 dans tous les États membres de l'UE.

La Commission rappelle aux États membres leur obligation de fournir un rapport complet, contenant tous les éléments énumérés à l'article 26, paragraphe 1, du règlement (CE)

---

<sup>20</sup> Pologne, Luxembourg et Portugal.

<sup>21</sup> Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, France, Croatie, Lettonie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Suède et Royaume-Uni.

n° 1071/2009, dans les délais prescrits, afin de lui permettre d'établir elle-même un rapport exhaustif et d'éviter l'ouverture de procédures d'infraction au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. La Commission invite aussi instamment les États membres à utiliser le formulaire type pour leurs rapports, de manière à garantir la cohérence des différentes contributions nationales.

Comme l'exige l'article 26, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009, le présent rapport est publié à la même date que le rapport visé à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route