



Bruxelles, le 18.2.2019
COM(2019) 84 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre, entre le 1er janvier 2015 et le 31 décembre 2016, 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

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/CE¹ 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. La profession de transporteur par route désigne à la fois la profession de transporteur de marchandises par route² et la profession de transporteur de voyageurs par route³. Certaines catégories d'entreprises, telles que celles utilisant des véhicules à moteur dont la masse en charge est inférieure à 3,5 tonnes, ne relèvent pas du champ d'application du règlement⁴. 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;

¹ JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

² 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.

³ 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.

⁴ Aux termes de l'article 1^{er}, 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 troisième rapport établi au titre du règlement (CE) n° 1071/2009, couvre la période du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2016. Le premier rapport⁵ couvrait la période du 4 décembre 2011 (date d'entrée en application du règlement) au 31 décembre 2012. Le deuxième rapport⁶ couvrait la période du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2014. 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 route⁷. Cette synchronisation permet aux États membres et aux intéressés d'avoir une vision cohérente du

⁵ COM(2014) 592 final du 25.9.2014.

⁶ COM(2017) 116 final du 7.3.2017.

⁷ 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).

secteur, tant sous l'angle du marché intérieur que sous l'angle des règles sociales, sur la même période.

Conformément à l'obligation de rapport imposée par l'article 26 du règlement (CE) n° 1071/2009, tous les États membres ont présenté leur rapport national. Il s'agit d'un progrès par rapport à la période de référence précédente, au cours de laquelle six États membres n'avaient présenté aucun rapport. Toutefois, certains États membres ont considérablement tardé à communiquer leurs données alors que la date limite était fixée au 30 septembre 2017, ce qui a eu une incidence sur le délai d'élaboration du présent rapport de la Commission. Plusieurs des rapports transmis ne contenaient pas certaines des informations nécessaires, empêchant ainsi la réalisation d'une analyse exhaustive.

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 presque tous les 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 les périodes précédentes et compte tenu du caractère fragmentaire des informations présentées, la comparaison de ces périodes ne permet généralement pas de tirer des conclusions probantes.

Une étude sur l'évaluation ex post des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009 a été réalisée⁸ dans le cadre des initiatives dans le domaine routier adoptées par la Commission le 31 mai 2017⁹ La Commission a également adopté un document de travail des services de la Commission contenant l'analyse d'impact relative à la révision des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009¹⁰. Le cas échéant, le présent rapport exploite les résultats de l'étude et du rapport de l'analyse d'impact.

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.

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

⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_fr

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194>

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 véhicules représentant une charge utile d'au moins 60 tonnes¹¹. La Belgique, la Grèce, la Finlande, l'Italie, la Lettonie, les Pays-Bas, la Suède, la République tchèque et la France ont décidé d'étendre, au moins partiellement, 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 tonnes¹².

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

¹¹ Cette exigence n'est toutefois pas conforme aux conditions énoncées dans le règlement, ce qui a conduit la Cour de justice de l'Union européenne à rendre un arrêt le 8 février 2018 contraignant l'Espagne à mettre fin à cette exigence (Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-181/17 – Commission européenne contre Royaume d'Espagne).

¹² Voir le tableau 4 du rapport d'analyse d'impact mentionné à la note de bas de page 10.

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. Les autorités compétentes lettonnes soulignent qu'elles éprouvent des difficultés pour déterminer si l'exigence de capacité financière est respectée en ce qui concerne la police d'assurance, car le règlement (CE) n° 1071/2009 ne décrit pas en détail les risques pour lesquels une entreprise de transport doit être assurée.

En Belgique, les premiers contrôles de l'établissement stable et effectif sont réalisés en consultant la Banque-Carrefour des Entreprises lorsqu'une nouvelle licence communautaire est délivrée. Par la suite, un contrôle est organisé par l'autorité de contrôle en Belgique. Ce contrôle est également réalisé sur demande spécifique ou si une entreprise a violé la législation en matière de transport. En outre, une procédure de réhabilitation a lieu deux ans après la perte d'honorabilité pour «infractions liées au transport».

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 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 supplémentaire¹³. 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.

Aux Pays-Bas, l'Organisation néerlandaise pour le transport national et international de marchandises par route (NIWO) 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. D'après les données communiquées, la NIWO n'a jusqu'à présent suspendu ou retiré aucune autorisation sur la base de l'exigence d'honorabilité.

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.

Au Luxembourg, le ministère de l'économie réalise des contrôles avant qu'une autorisation ne soit délivrée, afin de vérifier que les quatre exigences sont respectées. L'honorabilité est également contrôlée lorsque le titulaire d'une autorisation fait face à des difficultés financières, telles qu'une insolvabilité ou une faillite, afin de protéger les parties cocontractantes. L'honorabilité, la capacité financière, la capacité professionnelle ainsi que l'établissement stable et effectif sont contrôlés lorsque le titulaire d'une autorisation sollicite une nouvelle autorisation, par exemple pour élargir la portée de ses activités à un autre secteur pour lequel une autorisation supplémentaire est nécessaire.

¹³ Voir son article 7, paragraphe 1.

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.

Seuls deux États membres ont communiqué des données sur le nombre de contrôles réalisés concernant les quatre exigences conditionnant l'accès à la profession de transporteur par route. En Estonie, 80 contrôles d'honorabilité et 80 contrôles de capacité professionnelle ont été réalisés au cours de la période 2015-2016. En suède, 131 contrôles d'honorabilité ont été effectués.

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.

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

Depuis 2012, les entreprises établies en Estonie qui ont l'intention d'opérer sur le marché du transport par route doivent 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 de l'existence de différents types d'autorisation d'exercer dans le secteur du transport par route, les données soumises par les États membres ne peuvent être comparées que de manière globale. La plupart des États membres ont néanmoins communiqué un nombre global de transporteurs autorisés à la date du 31 décembre 2016, et cette date constitue dès lors un point de référence pour les données relatives au nombre d'autorisations octroyées, suspendues ou retirées. L'Autriche compte 11 499 transporteurs autorisés (marchandises et voyageurs), la Belgique 9 007, la Bulgarie 13 354, Chypre 2 945, la République tchèque 24 482, l'Allemagne 51 127, le Danemark 5 618, l'Estonie 3 330, la Grèce 12 187¹⁴, l'Espagne 96 237, la Finlande 15 941, la France 128 319, la Hongrie 13 267, la Croatie 601, l'Irlande 5 585, l'Italie 105 560, la Lituanie 866, le Luxembourg 497, la Lettonie 4 313, Malte 684, les Pays-Bas 13 172¹⁵, la Pologne 84 304, le Portugal 8 674, la Suède 17 608, la Slovénie 5 811, la Slovaquie 8 564 et le Royaume-Uni 42 573. Au total, on recensait dans l'UE 608 212 transporteurs de marchandises et 77 913 transporteurs de voyageurs¹⁶.

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 89 % au 31 décembre 2016 (88 % au 31 décembre 2014), contre seulement 11 % pour les transporteurs de voyageurs. La seule exception est Malte, où le nombre de transporteurs de voyageurs (596) excède largement le nombre de transporteurs de marchandises (88); en France également, le pourcentage de transporteurs de voyageurs est très supérieur à la moyenne de l'UE (24 %).

2.1 Autorisations accordées

Il ressort des données fournies par 24 États membres¹⁷ que ceux-ci ont accordé 278 092 autorisations pour exercer la profession de transporteur de voyageurs (25 788) et de marchandises (252 304) au cours de la période de référence.

¹⁴ La Grèce et les Pays-Bas n'ont déclaré que le nombre de transporteurs de marchandises.

¹⁵ La Grèce et les Pays-Bas n'ont déclaré que le nombre de transporteurs de marchandises.

¹⁶ Trois États membres n'ont pas déclaré le nombre de transporteurs de voyageurs et un État membre n'a pas déclaré le nombre de transporteurs de marchandises.

¹⁷ Autriche, Portugal, Belgique, Bulgarie, République tchèque, Allemagne, Danemark, Estonie, Grèce, Espagne, Finlande, France, Croatie, Irlande, Italie, Luxembourg, Lettonie, Malte, Pays-Bas, Pologne, Suède, Slovénie, Slovaquie, Royaume-Uni.

Le nombre d'autorisations délivrées va de 27 à Malte à 122 790 en Espagne. Un tableau détaillé reprenant les informations communiquées est présenté à l'annexe I du présent rapport.

La plupart des autorisations délivrées en 2015 et 2016 concernent des transporteurs de marchandises par route (91 % au total) et seulement une petite proportion de transporteurs de voyageurs par route (9 %).

2.2 Autorisations retirées ou suspendues

D'après les données communiquées par 25 États membres¹⁸, le nombre d'autorisations retirées ou suspendues au cours de la période 2015-2016 s'est élevé à 130 998 au total. On notera que c'est l'Espagne qui a déclaré le plus grand nombre de retraits et de suspensions d'autorisations (76 534 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 au Portugal (1), en Irlande (7), au Luxembourg (13) et en Roumanie (15). 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 largement motivés par l'expiration de l'autorisation ou de la licence communautaire, la liquidation de la société, ou une demande du transporteur.

Toutefois, l'Espagne a indiqué que la principale raison pour laquelle des autorisations ont été retirées ou suspendues était le non-respect des quatre exigences conditionnant l'accès à la profession (47 719 retraits sur cette base). En Suède, les retraits ont été principalement motivés par le non-respect de l'exigence d'établissement stable et effectif (1 514 retraits sur cette base), tout comme en Estonie (167) et en Slovénie (55). Au Royaume-Uni, les retraits ont été principalement motivés par l'absence d'honorabilité (466 retraits ou 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 25 États membres¹⁹, 477 761 attestations de capacité professionnelle ont été délivrées durant la période couverte par le présent rapport (ci-après la «période de référence»). Ce chiffre recouvre les attestations délivrées sur la base d'un

¹⁸ Malte, la Hongrie et Chypre n'ont rien déclaré sur ce point.

¹⁹ Autriche, Belgique, Bulgarie, République tchèque, Allemagne, Danemark, Estonie, Grèce, Espagne, Finlande, France, Croatie, Hongrie, Irlande, Italie, Lituanie, Lettonie, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Suède, Slovénie et Slovaquie.

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'UE durant la période de référence, la plus grande part revient à l'Espagne (388 218), suivie des Pays-Bas (25 597), de la Roumanie (20 960), de la Pologne (7 100) et de la France (6 616). 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.

Des déclarations d'inaptitude ont été établies dans dix des États membres déclarants: Autriche (3), Belgique (5), Danemark (82), Allemagne (5), Espagne (17), Estonie (11), Finlande (15), Italie (72), Suède (49) et Royaume-Uni (253). 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) 2016/480²⁰ de la Commission. 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) n° 1071/2009. Ce registre devrait simplifier l'application transfrontière de la législation et la rendre plus efficace, 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.

Si certains États membres ont tardé à le faire, tous ont désormais connecté leur registre électronique national des entreprises de transport par route à l'ERRU.

Plusieurs États membres ont souligné que leur participation à l'ERRU a permis d'améliorer la coopération et l'échange d'informations entre les États membres et de renforcer l'efficacité de leur registre électronique national. La Belgique, la République tchèque, l'Allemagne, l'Estonie, la Croatie, l'Italie, la Lettonie, la Slovaquie et la Suède, notamment, ont déclaré un volume important d'échanges d'informations concernant les infractions graves et

²⁰ Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1^{er} 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).

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. Il convient de noter que le volume d'informations échangées a augmenté de manière très significative par rapport aux périodes de référence précédentes²¹. Cette augmentation semble indiquer que l'achèvement de l'interconnexion des registres électroniques nationaux encourage à recourir davantage à l'ERRU et que les États membres en général utilisent davantage la plateforme. 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^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2016.

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 données concernant certains éléments du règlement (CE) n° 1071/2009, la Commission n'a pas pu réaliser d'analyse complète de la mise en œuvre des dispositions dudit règlement. Toutefois, tant le nombre d'États membres ayant soumis leur rapport que le degré de détail des données ont connu une augmentation significative depuis la période de référence précédente.

Il convient de souligner que le système de coopération administrative entre États membres a beaucoup progressé au moment de rédiger le présent rapport. La Commission est néanmoins également 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) 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.

²¹ Bien que plusieurs États membres n'aient pas communiqué au sujet des échanges d'informations au cours de la période de référence précédente, l'augmentation entre les deux périodes de référence est très significative.