

31.7.2020

FR

Journal officiel de l'Union européenne

L 249/17

RÈGLEMENT (UE) 2020/1055 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 15 juillet 2020****modifiant les règlements (CE) n^o 1071/2009, (CE) n^o 1072/2009 et (UE) n^o 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'expérience acquise dans la mise en œuvre des règlements (CE) n^o 1071/2009 ⁽⁴⁾ et (CE) n^o 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ a montré que les dispositions figurant dans ces règlements pouvaient être améliorées sur un certain nombre de points.
- (2) À ce jour, et sauf disposition contraire du droit national, les règles concernant l'accès à la profession de transporteur par route ne s'appliquent pas aux entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules n'excédant pas cette limite. Le nombre d'entreprises de ce type exerçant leurs activités sur le marché aussi bien national qu'international est en augmentation. Dès lors, plusieurs États membres ont décidé d'appliquer à ces entreprises les règles concernant l'accès à la profession de transporteur par route, prévues par le règlement (CE) n^o 1071/2009. Afin d'éviter d'éventuelles lacunes et de garantir, au moyen de règles communes, un niveau minimal de professionnalisation des entreprises du secteur utilisant des véhicules à moteur destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, et d'harmoniser ainsi les conditions de concurrence entre tous les transporteurs, il convient de modifier ledit règlement. Les exigences en matière d'accès à cette profession devraient être rendues obligatoires pour les transporteurs utilisant des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes, et opérant dans le secteur du transport

international.

- (3) En vertu du règlement (CE) n^o 1072/2009, certaines activités de transport international de marchandises sont dispensées de l'obligation de détenir une licence communautaire pour entrer sur le marché européen du transport de marchandises par route. Dans le cadre de l'organisation de ce marché, les entreprises assurant le transport de marchandises dans des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes devraient être dispensées de l'obligation de détenir une licence communautaire ou toute autre autorisation de transport.
- (4) Bien que les véhicules dont la masse en charge autorisée est inférieure à un certain seuil soient exclus du champ d'application du règlement (CE) n^o 1071/2009, ledit règlement donne aux États membres la possibilité d'appliquer tout ou partie de ses dispositions à de tels véhicules.
- (5) À l'heure actuelle, les États membres ont le droit de subordonner l'accès à la profession de transporteur par route à des exigences supplémentaires à celles prévues par le règlement (CE) n^o 1071/2009. Il n'a pas été démontré que cette faculté répondait à un impératif, alors qu'elle est à l'origine de divergences en matière d'accès. Il convient donc de la supprimer.
- (6) Afin de lutter contre le phénomène des «sociétés boîtes aux lettres» et de garantir une concurrence loyale et des conditions de concurrence équitables dans le marché intérieur, il est nécessaire de faire en sorte que les transporteurs par route établis dans un État membre aient une présence réelle et permanente dans cet État membre et mènent leurs activités de transport depuis celui-ci. C'est pourquoi, et à la lumière de l'expérience acquise, il est nécessaire de clarifier et de renforcer les dispositions concernant l'existence d'un établissement stable et effectif tout en évitant une charge administrative disproportionnée.
- (7) La présence réelle et permanente dans l'État membre d'établissement devrait en particulier supposer que l'entreprise exécute des opérations de transport avec l'équipement technique approprié situé dans cet État membre.
- (8) Le règlement (CE) n^o 1071/2009 exige que les entreprises dirigent effectivement et en permanence leurs activités en disposant des équipements et des installations techniques appropriés dans un centre d'exploitation situé dans l'État membre d'établissement et il permet de fixer des exigences supplémentaires au niveau national, la plus courante étant l'exigence portant sur la mise à disposition d'emplacements de stationnement dans l'État membre d'établissement. Toutefois, ces exigences, appliquées de manière inégale, n'ont pas suffi à assurer un véritable lien avec cet État membre afin de lutter de manière efficace contre les sociétés boîtes aux lettres et de réduire le risque d'organisation d'un système de cabotage systématique et de conducteurs nomades depuis une entreprise dans laquelle les véhicules ne retournent pas. Compte tenu du fait que, pour assurer le bon fonctionnement du marché intérieur dans le domaine des transports, des règles spécifiques sur le droit d'établissement et la fourniture de services peuvent être nécessaires, il convient d'harmoniser encore les exigences en matière d'établissement et de renforcer les exigences relatives à la présence des véhicules utilisés par le transporteur dans l'État membre d'établissement. La définition d'un intervalle minimum clair dans lequel le

véhicule doit revenir contribue également à faire en sorte que ces véhicules soient correctement entretenus au moyen des équipements techniques situés dans l'État membre d'établissement et elle facilite les contrôles.

Le cycle de ces retours devrait être synchronisé avec l'obligation, prévue dans le règlement (CE) n^o 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾, pour l'entreprise de transport d'organiser ses opérations de manière à permettre au conducteur de rentrer chez lui au moins toutes les quatre semaines, afin que ces deux obligations puissent être satisfaites par le retour du conducteur avec le véhicule au moins un cycle de quatre semaines sur deux. Cette synchronisation renforce le droit de retour du conducteur et réduit le risque que le véhicule doive revenir uniquement pour satisfaire à cette nouvelle exigence en matière d'établissement. Toutefois, l'obligation de revenir dans l'État membre d'établissement ne devrait pas requérir qu'un nombre spécifique d'opérations soient exécutées dans l'État membre d'établissement ni limiter de quelque autre manière que ce soit la possibilité pour les transporteurs de fournir des services dans l'ensemble du marché intérieur.

- (9) Dans la mesure où l'accès à la profession de transporteur par route dépend de l'honorabilité de l'entreprise concernée, des éclaircissements sont nécessaires en ce qui concerne les personnes dont les comportements doivent être pris en compte, les procédures administratives qui doivent être suivies et les délais d'attente relatifs au rétablissement de l'honorabilité perdue du gestionnaire de transport.
- (10) Dès lors qu'elles sont susceptibles d'altérer sérieusement les conditions d'une concurrence loyale sur le marché du transport par route, les infractions graves aux règles fiscales nationales devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.
- (11) Puisqu'elles sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur le marché du transport par route et sur la protection sociale des travailleurs, les infractions graves aux règles de l'Union sur le détachement de travailleurs dans le secteur du transport par route et sur le cabotage ainsi qu'au droit applicable aux obligations contractuelles devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.
- (12) Étant donné l'importance que revêt la concurrence loyale sur le marché intérieur, les infractions aux règles de l'Union applicables en la matière, y compris celles qui concernent l'accès au marché telles que les règles relatives au cabotage, devraient être prises en compte lors de l'évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport et des entreprises de transport. Il convient de clarifier en ce sens les termes du mandat en vertu duquel la Commission doit définir le degré de gravité des infractions concernées.
- (13) Les autorités nationales compétentes ont rencontré des difficultés pour déterminer quels documents les entreprises de transport pouvaient présenter pour prouver leur capacité financière, notamment en l'absence de comptes annuels certifiés. Les règles relatives aux preuves requises pour démontrer la capacité financière devraient être clarifiées.
- (14) Les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises, opérant sur le marché international et dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes devraient avoir une capacité financière minimale afin de garantir qu'elles disposent des moyens

d'exercer leurs activités de manière stable et durable. Toutefois, étant donné que les opérations exécutées par ces véhicules sont en général d'un volume limité, les exigences correspondantes de capacité financière devraient être moins contraignantes que celles qui s'appliquent aux transporteurs utilisant des véhicules qui dépassent cette limite. Il y a lieu de tenir compte des ensembles de véhicules pour déterminer la capacité financière requise. L'autorité compétente devrait appliquer le niveau plus élevé d'exigence financière si la masse en charge autorisée de l'ensemble de véhicules excède 3,5 tonnes.

- (15) Afin de maintenir et d'établir des normes élevées pour les entreprises sans entraîner d'incidences néfastes pour le marché intérieur du transport par route, les États membres devraient être autorisés à appliquer également les exigences financières liées à l'utilisation de véhicules lourds aux entreprises établies sur leur territoire pour les véhicules dont la masse en charge autorisée n'excède pas 3,5 tonnes.
- (16) En vue d'assurer la fiabilité du secteur du transport par route et d'améliorer le recouvrement de créances envers les organismes de droit public, les États membres devraient avoir la possibilité d'exiger le respect des obligations de paiement envers des entités publiques, par exemple le paiement des sommes dues au titre de la taxe sur la valeur ajoutée et le versement des cotisations de sécurité sociale, et d'exiger que les entreprises ne fassent pas l'objet d'une procédure introduite en vue de protéger leurs avoirs.
- (17) Les informations sur les transporteurs contenues dans les registres électroniques nationaux devraient être aussi complètes et à jour que possible afin de permettre aux autorités nationales chargées du contrôle de l'application des règles pertinentes d'avoir un aperçu suffisant des transporteurs faisant l'objet d'une enquête. En particulier, les informations concernant le numéro d'immatriculation des véhicules dont disposent les transporteurs et le niveau de risque des transporteurs devraient faciliter le contrôle de l'application nationale et transfrontière des dispositions des règlements (CE) n^o 1071/2009 et (CE) n^o 1072/2009. Les règles concernant les registres électroniques nationaux devraient donc être modifiées en conséquence.
- (18) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin qu'elle adopte notamment les procédures techniques relatives à la consultation électronique des registres électroniques nationaux des autres États membres. Cela pourrait comprendre les procédures nécessaires pour veiller à ce que les autorités compétentes puissent avoir accès au niveau de risque harmonisé d'une entreprise au titre de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ lors de contrôles sur route. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n^o 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾.
- (19) La définition de l'infraction la plus grave quant au dépassement de la durée de conduite journalière, figurant à l'annexe IV du règlement (CE) n^o 1071/2009, ne correspond pas à la disposition pertinente en vigueur prévue par le règlement (CE) n^o 561/2006. Il en résulte une incertitude et des pratiques divergentes parmi les autorités nationales et, partant, des difficultés dans le contrôle de l'application des règles en question. Il convient donc de clarifier cette définition afin de garantir la cohérence entre les deux règlements.

- (20) Les règles relatives aux transports nationaux effectués sur une base temporaire par des transporteurs non résidents dans un État membre d'accueil («cabotage») devraient être claires, simples et faciles à faire respecter, tout en préservant le niveau de libéralisation atteint jusqu'à présent.
- (21) Les transports de cabotage devraient contribuer à accroître le coefficient de charge des véhicules utilitaires lourds et à réduire les parcours à vide et devraient être autorisés pour autant qu'ils ne soient pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue dans l'État membre concerné. Afin de garantir que les transports de cabotage ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue, les transporteurs ne devraient pas être autorisés à effectuer des transports de cabotage dans le même État membre avant l'expiration d'un certain délai après la fin d'un transport de cabotage.
- (22) Si la libéralisation plus poussée prévue à l'article 4 de la directive 92/106/CEE du Conseil ⁽⁹⁾, par rapport au cabotage visé dans le règlement (CE) n° 1072/2009, a été bénéfique pour ce qui est de promouvoir le transport combiné et devrait, en principe, être préservée, il est nécessaire de s'assurer qu'elle n'est pas utilisée de manière abusive. L'expérience montre que, dans certaines parties de l'Union, cette disposition a été systématiquement utilisée pour détourner la nature temporaire du cabotage et permettre la présence permanente de véhicules dans un État membre autre que celui d'établissement de l'entreprise. De telles pratiques déloyales risquent de conduire à un dumping social et nuisent au respect du cadre juridique applicable au cabotage. Il devrait donc être possible pour les États membres de déroger à l'article 4 de la directive 92/106/CEE et d'appliquer les dispositions relatives au cabotage figurant dans le règlement (CE) n° 1072/2009 afin de remédier à de tels problèmes, en introduisant une limite proportionnée applicable à la présence permanente de véhicules sur leur territoire.
- (23) Le contrôle réel et efficace de l'application des règles est une condition sine qua non à l'exercice d'une concurrence loyale dans le marché intérieur. Il est indispensable de poursuivre le passage au numérique des outils de contrôle de l'application des règles afin de libérer des capacités de contrôle, de réduire les formalités administratives inutiles qui pèsent sur les transporteurs routiers internationaux, et en particulier sur les petites et moyennes entreprises, de mieux cibler les transporteurs à haut risque et de détecter les pratiques frauduleuses. Il convient de clarifier par quels moyens les transporteurs par route peuvent démontrer qu'ils respectent les règles en matière de cabotage. Les contrôles sur route devraient se fonder sur l'examen des documents de transport et, s'ils sont disponibles, sur les enregistrements du tachygraphe. Afin de simplifier la fourniture de preuves pertinentes et leur traitement par les autorités compétentes, l'utilisation et la transmission d'informations de transport au format électronique devraient être admises comme moyens de prouver le respect de la réglementation. Le format utilisé à cette fin devrait garantir la fiabilité et l'authenticité des informations. Étant donné le recours croissant à l'échange électronique efficace d'informations dans le secteur des transports et de la logistique, il importe de veiller à la cohérence des cadres réglementaires et d'établir des dispositions visant à simplifier les procédures administratives.
- (24) Les entreprises de transport sont les destinataires des réglementations en matière de transport international et, à ce titre, elles assument les conséquences des infractions

qu'elles commettent. Toutefois, pour prévenir tout abus de la part des entreprises confiant par contrat l'exécution de services de transport à des transporteurs de marchandises par route, les États membres devraient également prévoir un régime de sanctions clair et prévisible contre les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants lorsqu'ils savaient ou, à la lumière de l'ensemble des circonstances pertinentes, auraient dû savoir que les services de transport qu'ils commandent enfreignent le règlement (CE) n^o 1072/2009.

- (25) L'Autorité européenne du travail, dont le champ des compétences, énoncé à l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾, recouvre notamment le règlement (CE) n^o 1071/2009, jouera un rôle important pour ce qui est d'aider les États membres à dûment contrôler l'application des dispositions du présent règlement. Ce rôle concernera en particulier les contrôles concertés, la facilitation de la coopération et l'échange d'informations entre États membres, la promotion et le partage de bonnes pratiques, le soutien au renforcement des capacités, la formation et les campagnes de sensibilisation.
- (26) Afin de tenir compte de l'évolution du marché et des progrès techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n^o 1071/2009 et pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n^o 1072/2009. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽¹¹⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (27) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'introduction d'un certain degré d'harmonisation dans des domaines déterminés qui n'étaient jusqu'ici pas harmonisés par la législation de l'Union, notamment le transport au moyen de véhicules utilitaires légers et les pratiques en matière de contrôle de l'application, et le rapprochement des conditions de concurrence et l'amélioration de ce contrôle, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leur nature ainsi que de la nature transfrontière du transport par route, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (28) Il convient donc de modifier les règlements (CE) n^o 1071/2009, (CE) n^o 1072/2009 et le règlement (UE) n^o 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾ en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (CE) n^o 1071/2009

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

1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 4 est modifié comme suit:

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

«a) exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et qui effectuent exclusivement des transports nationaux dans leur État membre d'établissement;»;

b) le point suivant est inséré:

«a exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen *bis*) uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes;»;

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

«b) qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route.»;

d) l'alinéa suivant est ajouté:

«Aux fins du premier alinéa, point b), tout transport de marchandises par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération directe ou indirecte n'est perçue et qui ne produit aucun revenu direct ou indirect pour le conducteur du véhicule ou pour d'autres personnes et qui ne présente aucun lien avec une activité professionnelle, doit être considéré comme un transport exclusivement à des fins non commerciales;».

2) À l'article 3, le paragraphe 2 est supprimé.

3) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Conditions relatives à l'exigence d'établissement

1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a), une entreprise, dans l'État membre d'établissement:

a) dispose de locaux dans lesquels elle peut avoir accès aux originaux de ses principaux documents d'entreprise, qu'ils soient sous forme électronique ou sous toute autre forme, notamment ses contrats de transport, les documents relatifs aux véhicules dont elle dispose, les documents comptables, les documents de gestion du personnel, les contrats de travail, les documents de sécurité sociale, les documents contenant des données sur la répartition et le détachement des conducteurs, les documents contenant les données relatives au cabotage, aux durées de conduite et aux temps de repos, ainsi que tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect par l'entreprise des conditions prévues par le présent règlement;

b) organise l'activité de son parc de véhicules de manière à faire en sorte que les véhicules dont elle dispose et qui sont utilisés pour le transport international

retournent dans un centre opérationnel situé dans cet État membre dans un délai maximal de huit semaines après avoir quitté ledit État membre;

- c) est inscrite au registre des sociétés commerciales de cet État membre ou dans un registre analogue lorsque le droit national prévoit une telle obligation;
- d) est soumise à l'impôt sur le revenu et, lorsque le droit national prévoit une telle obligation, dispose d'un numéro d'identification à la taxe sur la valeur ajoutée valable;
- e) une fois qu'une autorisation a été accordée, dispose d'un ou de plusieurs véhicules qui sont immatriculés ou mis en circulation et autorisés à être utilisés conformément à la législation dudit État membre, que ces véhicules soient détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail (leasing);
- f) dirige effectivement et en permanence ses activités administratives et commerciales en disposant des équipements et des installations appropriés dans des locaux tels que ceux visés au point a), situés dans cet État membre, et gère ses opérations de transport effectivement et en permanence au moyen des véhicules visés au point g) en disposant des équipements techniques appropriés situés dans cet État membre;
- g) dispose régulièrement, de manière continue, d'un nombre de véhicules remplissant les conditions visées au point e) et de conducteurs qui sont normalement rattachés à un centre opérationnel de cet État membre, dans les deux cas en proportion du nombre d'opérations de transport exécutées par l'entreprise.

2. Outre les obligations prévues au paragraphe 1, les États membres peuvent exiger d'une entreprise, dans l'État membre d'établissement:

- a) proportionnellement à la taille de son activité, qu'elle dispose dans ses locaux d'un personnel administratif dûment qualifié, ou que le gestionnaire de transport puisse être joint pendant les heures normales de bureau;
- b) proportionnellement à la taille de son activité, qu'elle dispose d'une infrastructure d'exploitation, autre que l'équipement technique visé au paragraphe 1, point f), sur le territoire dudit État membre, notamment un bureau ouvert pendant les heures normales d'activité.».

4) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

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

«Pour déterminer si une entreprise satisfait à cette exigence, les États membres tiennent compte de la conduite de cette entreprise, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre. Toute référence, dans le présent article, à une condamnation, à une sanction ou à une infraction inclut les condamnations prononcées à l'encontre de l'entreprise elle-même, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre, ainsi que les sanctions encourues et les infractions commises par eux.»;

ii) au troisième alinéa, point a) vi), le terme «et» est supprimé;

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

«vii)la législation fiscale; et»;

iv) au troisième alinéa, point b), les points suivants sont ajoutés:

«xi)le détachement de travailleurs dans le secteur du transport par route;

xii)la législation applicable aux obligations contractuelles;

xiii)le cabotage.»;

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

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

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

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

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

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

c) le paragraphe suivant est inséré:

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

À cette fin, la Commission:

- a) définit les catégories et les types d'infractions qui sont les plus fréquemment rencontrés;
- b) définit le niveau de gravité des infractions en fonction du risque de décès ou de blessures graves et du risque de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers qu'elles peuvent représenter, notamment en compromettant les conditions de travail dans le secteur des transports;
- c) établit la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme plus graves, en tenant compte du nombre de véhicules affectés aux activités de transport dont le gestionnaire de transport assure la gestion.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 3.».

5) L'article 7 est modifié comme suit:

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

«1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise doit, à tout moment, être en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. L'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elle dispose, pour chaque année, de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale:

- a) à 9 000 EUR pour le premier véhicule à moteur utilisé;
- b) à 5 000 EUR pour chaque véhicule à moteur supplémentaire ou ensemble supplémentaire de véhicules utilisé dont la masse en charge autorisée dépasse 3,5 tonnes; et
- c) à 900 EUR pour chaque véhicule à moteur supplémentaire ou ensemble de véhicules supplémentaire utilisé dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes.

Les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes démontrent, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elles disposent pour chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale:

- a) à 1 800 EUR pour le premier véhicule utilisé; et
- b) à 900 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.

Les États membres peuvent imposer que les entreprises établies sur leur territoire démontrent qu'elles disposent pour ces véhicules des mêmes montants de capitaux et de réserves que pour les véhicules visés au premier alinéa. Si tel est le cas, l'autorité compétente de l'État membre concerné en informe la Commission, laquelle met ces informations à la disposition du public.»;

- b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 *bis*. Outre les éléments requis au paragraphe 1, les États membres peuvent imposer que l'entreprise, le gestionnaire de transport ou toute autre personne

concernée que les États membres peuvent désigner soient exempts de toute dette non personnelle restante due à des organismes de droit public, et ne soient pas en état de faillite ou ne fassent pas l'objet d'une procédure d'insolvabilité ou de liquidation.»;

c) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Par dérogation au paragraphe 1, l'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, déterminée par l'autorité compétente, telle qu'une garantie bancaire ou une assurance, y compris une assurance en responsabilité professionnelle, d'une ou plusieurs banques ou d'un ou plusieurs autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance, ou par tout autre document contraignant, se portant caution solidaire de l'entreprise pour les montants fixés au paragraphe 1.»;

d) le paragraphe suivant est inséré:

«2 *bis*. Par dérogation au paragraphe 1, en l'absence de comptes annuels certifiés pour l'année de l'immatriculation de l'entreprise, l'autorité compétente accepte qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire, un document délivré par un organisme financier attestant l'ouverture d'un crédit au nom de l'entreprise, ou par tout autre document contraignant, déterminé par l'autorité compétente, attestant que l'entreprise dispose des montants fixés au paragraphe 1.».

6) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les États membres peuvent promouvoir une formation périodique dans les matières énumérées à l'annexe I à des intervalles de trois ans, afin d'assurer que la ou les personnes visées au paragraphe 1 soient suffisamment au courant de l'évolution du secteur.»;

b) le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

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

7) À l'article 9, l'alinéa suivant est ajouté:

«Aux fins de l'octroi d'une licence à une entreprise de transport de marchandises par route qui utilise exclusivement des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, les États membres peuvent décider de dispenser des examens visés à l'article 8, paragraphe 1, les personnes qui fournissent la preuve qu'elles ont géré en permanence une entreprise du même type durant la période de dix années précédant le 20 août 2020.».

8) À l'article 11, paragraphe 4, le troisième alinéa est supprimé.

9) L'article 12 est modifié comme suit:

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

«1. Les autorités compétentes vérifient régulièrement que les entreprises qu'elles ont autorisées à exercer la profession de transporteur par route continuent de satisfaire aux exigences prévues à l'article 3 du présent règlement. À cette fin, les

États membres procèdent à des contrôles ciblant les entreprises qui sont classées comme présentant un risque accru, y compris, s'il y a lieu, à des inspections dans les locaux de l'entreprise concernée. Pour ce faire, les États membres étendent le système de classification par niveau de risque qu'ils ont mis en place en application de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil (*1) à l'ensemble des infractions visées à l'article 6 du présent règlement.

(*1) Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).»;"

b) au paragraphe 2, le deuxième alinéa est supprimé.

10) À l'article 13, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

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

11) L'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«L'autorité compétente ne restaure pas l'honorabilité du gestionnaire de transport dans un délai inférieur à un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité et, en tout état de cause, pas avant que le gestionnaire de transport ait démontré qu'il a suivi une formation appropriée pendant une durée d'au moins trois mois ou qu'il a réussi un examen sur les matières énumérées à l'annexe I, section I, du présent règlement.»;

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

«2. Tant qu'une mesure de réhabilitation n'a pas été prise conformément aux dispositions applicables de droit national et au paragraphe 1 du présent article, l'attestation de capacité professionnelle du gestionnaire de transport déclaré inapte, visée à l'article 8, paragraphe 8, n'est plus valable dans aucun État membre.».

12) L'article 16 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) nom des gestionnaires de transport désignés comme satisfaisant aux exigences énoncées à l'article 3 relatif à l'honorabilité et à la capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom d'un représentant légal;»;

ii) les points suivants sont ajoutés:

«g) les numéros d'immatriculation des véhicules dont dispose l'entreprise conformément à l'article 5, paragraphe 1, point g);

h) l'effectif de l'entreprise au 31 décembre de l'année précédente, inscrit au registre national au plus tard le 31 mars de chaque année;

i) le niveau de risque de l'entreprise conformément à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE.»;

iii) les deuxième, troisième et quatrième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Les données visées au premier alinéa, points a) à d), sont accessibles au public conformément aux dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

Les États membres peuvent choisir de conserver les données visées au premier alinéa, points e) à i), dans des registres distincts. Dans ce cas, les données visées aux points e) et f) sont mises à disposition sur demande ou directement accessibles pour l'ensemble des autorités compétentes de l'État membre concerné. Les informations demandées sont fournies dans les cinq jours ouvrables qui suivent la réception de la demande.

Les données visées au premier alinéa, points g), h) et i), sont à la disposition des autorités compétentes lors de contrôles sur route au plus tard douze mois à compter de l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 6, précisant les fonctionnalités qui permettent à ces autorités compétentes de disposer desdites données lors de contrôles sur route.

Les données visées au premier alinéa, points e) à i), ne sont accessibles à des autorités autres que les autorités compétentes que si ces autorités sont dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction dans le secteur du transport par route et si leurs agents ont fait officiellement serment ou sont autrement formellement tenus de protéger le caractère confidentiel des informations considérées.»;

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

«4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que toutes les données contenues dans le registre électronique national soient tenues à jour et exactes.»;

c) au paragraphe 6, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Au plus tard quatorze mois après l'adoption d'un acte d'exécution relatif à une formule commune permettant de calculer le niveau de risque visé à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE, la Commission adopte des actes d'exécution précisant les fonctionnalités qui permettent aux autorités compétentes de disposer des données visées au paragraphe 2, premier alinéa, points g), h) et i), lors de contrôles sur route.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.»;

d) le paragraphe 7 est supprimé.

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

«Article 18

Coopération administrative entre États membres

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange

d'informations avec les autres États membres en ce qui concerne l'application du présent règlement. Les États membres communiquent à la Commission le nom et l'adresse de leurs points de contact nationaux au plus tard le 4 décembre 2011. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

2. Les autorités compétentes des États membres travaillent en étroite coopération, se prêtent mutuellement et rapidement assistance et partagent toutes les autres informations pertinentes afin de faciliter la mise en œuvre et l'application effective du présent règlement.

3. Les autorités compétentes des États membres échangent des informations sur les condamnations et les sanctions qui ont été infligées pour toute infraction grave visée à l'article 6, paragraphe 2. L'État membre qui reçoit la notification d'une infraction grave visée à l'article 6, paragraphe 2, qui a donné lieu à une condamnation ou à une sanction dans un autre État membre au cours des deux années précédemment écoulées inscrit cette infraction dans son registre électronique national.

4. Les États membres répondent aux demandes d'informations émanant de toutes les autorités compétentes des autres États membres et procèdent à des contrôles, des inspections et des enquêtes concernant le respect, par les transporteurs par route établis sur leur territoire, de l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a). Ces demandes d'informations peuvent inclure l'accès aux documents requis pour prouver que les conditions énoncées à l'article 5 sont remplies. Les demandes d'informations émanant des autorités compétentes des États membres sont dûment justifiées et motivées. Elles comportent à cette fin des éléments crédibles pointant vers de possibles infractions à l'article 3, paragraphe 1, point a), indiquent l'objectif de la demande et précisent de façon suffisamment détaillée les informations et documents qui sont demandés.

5. Les États membres transmettent les informations demandées par les autres États membres en application du paragraphe 4 dans un délai de trente jours ouvrables à compter de la réception de la demande. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court.

6. Si l'État membre auquel est adressée la demande considère que celle-ci n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la réception de la demande. L'État membre demandeur étaye davantage sa demande. Lorsque l'État membre demandeur n'est pas en mesure d'étayer davantage sa demande, l'État membre auquel est adressée la demande peut la rejeter.

7. Lorsqu'il lui est difficile de donner suite à une demande d'informations ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre auquel est adressée la demande en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la réception de la demande, en précisant les motifs de la difficulté. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution à toute difficulté soulevée. En cas de retards persistants dans la fourniture d'informations à l'État membre demandeur, la Commission en est informée et prend des mesures appropriées.

8. L'échange d'informations visé au paragraphe 3 intervient au moyen du système d'échange de messages, à savoir le Registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) mis en place par le règlement (UE) n^o 1213/2010 de la

Commission ^(*2). La coopération administrative et l'assistance mutuelle entre les autorités compétentes des États membres visées aux paragraphes 4 à 7 sont mises en œuvre au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil ^(*3). À cette fin, chaque État membre peut désigner comme autorité compétente le point de contact visé au paragraphe 1 et en informe la Commission via l'IMI.

9. Les États membres veillent à ce que les informations qui leur sont transmises conformément au présent article ne soient utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été demandées. Tout traitement de données à caractère personnel est effectué exclusivement aux fins de l'exécution du présent règlement et conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ^(*4).

10. La coopération et l'assistance mutuelles en matière administrative sont fournies à titre gracieux.

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

^(*2) Règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier (JO L 335 du 18.12.2010, p. 21)."

^(*3) Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission ("règlement IMI") (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1)."

^(*4) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).»."

14) À l'article 23, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«Par dérogation à l'article 1^{er}, paragraphe 2, jusqu'au 21 mai 2022, les entreprises de transport de marchandises par route exerçant dans le secteur des transports internationaux uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes sont exemptées des dispositions du présent règlement, sauf disposition contraire du droit de l'État membre d'établissement.

Par dérogation à l'article 16, paragraphe 2, l'obligation de mentionner la classification des entreprises par niveau de risque dans les registres électroniques nationaux s'applique à partir de 14 mois après l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution relatif à une formule commune pour établir la classification par niveau de risque visée à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE.».

15) L'article 24 est supprimé.

16) L'article suivant est inséré:

«Article 24 *bis*

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 8, paragraphe 9, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 20 août 2020.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 8, paragraphe 9, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" (*5).
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 8, paragraphe 9, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

(*5) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.»"

17) L'article 25 est modifié comme suit:

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

«2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n^o 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*6) s'applique.

(*6) Règlement (UE) n^o 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).»"

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n^o 182/2011 s'applique.»

18) L'article 26 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«*Rapports et réexamen*»;

b) au paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b)le nombre d'autorisations accordées par année et par type en vertu du présent règlement, le nombre d'autorisations suspendues, le nombre d'autorisations retirées, le nombre de déclarations d'inaptitude ainsi que les motifs fondant ces décisions. Les rapports portant sur la période postérieure au 21 mai 2022 comportent aussi une subdivision de ces éléments entre:

i) les transporteurs de voyageurs par route;

ii) les transporteurs de marchandises par route utilisant exclusivement des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes; et

iii) tous les autres transporteurs de marchandises par route;»;

c) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«3. Tous les deux ans, les États membres font rapport à la Commission concernant les demandes qu'ils ont soumises au titre de l'article 18, paragraphes 4 à 9, les réponses reçues des autres États membres et les mesures qu'ils ont prises sur la base des informations fournies.

4. Au plus tard le 21 août 2023, sur la base des informations recueillies par la Commission en vertu du paragraphe 3 et sur la base d'éléments de preuve supplémentaires, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport détaillé sur l'étendue de la coopération administrative entre États membres, les éventuelles insuffisances qu'elle présente et les pistes possibles pour l'améliorer. Sur la base de ce rapport, elle évalue s'il est nécessaire de proposer des mesures complémentaires.

5. La Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement au plus tard le 21 août 2023 et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son application.

6. Dans le prolongement du rapport visé au paragraphe 5, la Commission évalue régulièrement le présent règlement et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.

7. Le cas échéant, les rapports visés aux paragraphes 5 et 6 sont accompagnés de propositions législatives pertinentes.».

19) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«**Liste des infractions les plus graves aux fins de l'article 6, paragraphe 2**»;

b) au point 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

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

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

«2. Absence de tachygraphe et/ou de limiteur de vitesse encadré ou présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe et/ou du limiteur de vitesse ou falsification

des feuilles d'enregistrement ou des données téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte à mémoire du conducteur.».

Article 2

Modifications du règlement (CE) n^o 1072/2009

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

1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 5 est modifié comme suit:

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

«c) jusqu'au 20 mai 2022: transports de marchandises par véhicule dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes;»;

b) le point suivant est inséré:

«c à partir du 21 mai 2022: transports de marchandises par véhicule dont la masse *bis*) en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes;».

2) L'article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le troisième alinéa est supprimé;

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

«4. La licence communautaire et les copies certifiées conformes correspondent au modèle figurant à l'annexe II, qui en fixe également les conditions d'utilisation. Elles comportent au moins deux des éléments de sécurité énumérés à l'annexe I.

Dans le cas des véhicules utilisés pour le transport de marchandises dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et auxquels s'appliquent les exigences de capacité financière moindres établies à l'article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n^o 1071/2009, l'autorité de délivrance fait figurer, à la rubrique "observations particulières" de la licence communautaire, ou de sa copie certifiée conforme, la mention suivante: "≤ 3,5 t".

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

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

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

4) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«2 *bis*. Les transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre pendant quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre.»;

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

«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 apporter la preuve évidente du transport international qui a précédé ainsi que de chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite. Si le véhicule a été présent sur le territoire de l'État membre d'accueil au cours de la période de quatre jours précédant le transport international, le transporteur apporte également la preuve irréfutable de tous les transports effectués au cours de ladite période.»;

c) le paragraphe suivant est inséré:

«4 *bis*. La preuve visée au paragraphe 3 est présentée ou transmise à l'agent chargé du contrôle de l'État membre d'accueil, sur demande et pendant la durée du contrôle sur route. Elle peut être présentée ou transmise par voie électronique, en recourant à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, tel qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) en vertu du protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique du 20 février 2008. Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité afin de fournir, avant la fin du contrôle sur route, toute preuve visée au paragraphe 3.»;

d) le paragraphe 5 est modifié comme suit:

«5. Tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1^{er}, paragraphe 5, points a) à c *bis*), conformément à la législation de cet État membre, est autorisé, aux conditions fixées au présent chapitre, à effectuer, selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.».

5) L'article 10 est modifié comme suit:

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

«3. La Commission examine la situation sur la base notamment des données pertinentes et, après consultation du comité institué en vertu de l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n^o 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*7), décide, dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande de l'État membre, s'il y a lieu de prendre des mesures de sauvegarde et, le cas échéant, les arrête.

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

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«7. Outre les paragraphes 1 à 6 du présent article et par dérogation à l'article 4 de la directive 92/106/CEE, les États membres peuvent, lorsque cela est nécessaire pour éviter une utilisation abusive de cette dernière disposition par la fourniture de services illimités et continus consistant en des trajets routiers initiaux ou terminaux effectués dans un État membre d'accueil dans le cadre d'opérations de transports combinés entre États membres, prévoir que l'article 8 du présent règlement s'applique aux transporteurs lorsqu'ils effectuent de tels trajets routiers initiaux et/ou terminaux au sein dudit État membre. En ce qui concerne ces trajets routiers, les États membres peuvent prévoir une période plus longue que le délai de sept jours prévu à l'article 8, paragraphe 2, du présent règlement et une période plus courte que le délai de quatre jours prévu à l'article 8, paragraphe 2 *bis*, du présent règlement. L'application de l'article 8, paragraphe 4, du présent règlement à de telles opérations de transport est sans préjudice des exigences découlant de la directive 92/106/CEE. Les États membres recourant à la dérogation prévue au présent paragraphe en informent la Commission avant d'appliquer les mesures nationales pertinentes. Ils réexaminent ces mesures au moins tous les cinq ans et ils notifient les résultats de ce réexamen à la Commission. Ils publient les règles, y compris la durée des périodes respectives, de manière transparente.».

6) L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

Contrôles

1. Pour mieux faire respecter les obligations établies dans le présent chapitre, les États membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. Cette stratégie se concentre sur les entreprises classées "à haut risque", visées à l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil (*8).

2. Chaque État membre veille à ce que les contrôles prévus à l'article 2 de la directive 2006/22/CE comportent le contrôle des transports de cabotage, le cas échéant.

3. Au minimum deux fois par an, les États membres effectuent des contrôles concertés sur route portant sur les transports de cabotage. Ces contrôles sont effectués simultanément par les autorités nationales chargées de l'application de la réglementation dans le domaine du transport par route de deux États membres ou plus, chaque autorité nationale opérant sur son propre territoire. Les États membres peuvent combiner ces activités avec celles prévues à l'article 5 de la directive 2006/22/CE. Les points de contact nationaux désignés conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1071/2009 échangent des informations sur le nombre et le type des infractions constatées à l'issue des contrôles concertés sur route.

(*8) Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).».

7) Les articles suivants sont insérés:

«Article 14 bis

Responsabilité

Les États membres établissent des règles relatives à des sanctions contre les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III lorsqu'ils savaient ou, au regard de toutes les circonstances pertinentes, auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignait le présent règlement.

Article 14 ter

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 4, et à l'article 5, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 20 août 2020.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 4, et à l'article 5, paragraphe 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" (*9).
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 4, et de l'article 5, paragraphe 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

(*9) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.».

- 8) L'article 15 est supprimé.
- 9) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

Rapports et réexamen

1. Au plus tard le 31 mars tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre de transporteurs titulaires d'une licence communautaire au 31 décembre de chacune des deux années précédentes et du nombre de copies

certifiées conformes correspondant aux véhicules en circulation à cette date. Les rapports relatifs à la période postérieure au 20 mai 2022 incluent également une ventilation de ces données entre les entreprises exerçant la profession de transporteur international de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et les autres transporteurs de marchandises par route.

2. Au plus tard le 31 mars tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre d'attestations de conducteur délivrées au cours de chacune des deux années civiles précédentes ainsi que du nombre d'attestations de conducteur en circulation au 31 décembre de chacune des deux années précédentes. Les rapports relatifs à la période postérieure au 20 mai 2022 incluent également une ventilation de ces données entre les entreprises exerçant la profession de transporteur international au moyen uniquement de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et les autres transporteurs de marchandises par route.

3. Au plus tard le 21 août 2022, les États membres communiquent à la Commission leur stratégie nationale de contrôle adoptée en vertu de l'article 10 *bis*. Au plus tard le 31 mars de chaque année, les États membres informent la Commission des opérations de contrôle effectuées pendant l'année civile précédente conformément à l'article 10 *bis*, y compris, le cas échéant, le nombre de contrôles effectués. Ils précisent le nombre de véhicules sur lesquels ont porté les contrôles.

4. La Commission établit un rapport sur la situation du marché des transports routiers de l'Union avant le 21 août 2024. Ce rapport contient une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles, et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession.

5. La Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement, et notamment l'incidence des modifications de l'article 8, introduites par le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil (*10), au plus tard le 21 août 2023 et elle présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son application.

6. Après le rapport visé au paragraphe 5, la Commission évalue régulièrement le présent règlement et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.

7. Le cas échéant, les rapports visés aux paragraphes 5 et 6 sont accompagnés de propositions législatives pertinentes.

(*10) Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route (JO L 249 du 31.7.2020, p. 17).»."

Article 3

Modifications du règlement (UE) n° 1024/2012

À l'annexe du règlement (UE) n° 1024/2012, le point suivant est ajouté:

«15. Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre

2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (^{*11}): article 18, paragraphe 8.

Article 4

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du 21 février 2022.

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

Fait à Bruxelles, le 15 juillet 2020.

*Par le Parlement
européen*

Le président

D.M. SASSOLI

Par le Conseil

La présidente

J. KLOECKNER

⁽¹⁾ JO C 197 du 8.6.2018, p. 38.

⁽²⁾ JO C 176 du 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 4 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 7 avril 2020 (JO C 153 du 7.5.2020, p. 1). Position du Parlement européen du 9 juillet 2020 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

⁽⁸⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁽⁹⁾ Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 instituant l'Autorité

européenne du travail, modifiant les règlements (CE) n^o 883/2004, (UE) n^o 492/2011 et (UE) 2016/589, et abrogeant la décision (UE) 2016/344 (JO L 186 du 11.7.2019, p. 21).

⁽¹¹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽¹²⁾ Règlement (UE) n^o 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission (règlement IMI) (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).