

Bruxelles, le 8.11.2017  
SWD(2017) 360 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**Évaluation ex post du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus**

**RÉSUMÉ**

*accompagnant le document:*

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus**

{COM(2017) 647 final} - {SWD(2017) 361 final}

La libre prestation de services est un principe fondamental inscrit dans le traité. Elle est mise en œuvre, dans le domaine de la prestation de services de transport par autocar et autobus, par la politique commune des transports. Le règlement (CE) n° 1073/2009 (ci-après le «règlement») établit les conditions régissant le transport international de voyageurs par autocar et autobus, au sein de l'UE, par des transporteurs pour compte d'autrui. Ledit règlement énonce les dispositions que doivent respecter les entreprises qui souhaitent opérer sur le marché du transport international de voyageurs par route et sur les marchés nationaux autres que le leur (cabotage). Il contient des dispositions relatives aux documents que l'État membre d'immatriculation doit délivrer à ces entreprises (licence communautaire) ainsi que la procédure d'autorisation des services réguliers.

Le règlement constitue, dans une large mesure, une refonte de deux textes législatifs préexistants sur l'accès au marché du transport par route. Il a introduit une procédure d'autorisation des services réguliers internationaux plus simple et plus rapide et a simplifié les règles sur la licence communautaire. Il a été adopté dans le cadre d'un ensemble de mesures visant à moderniser les règles en matière d'accès à la profession de transporteur par route et d'accès au marché du transport par route. Il a pour objectif général l'achèvement du marché intérieur des services de transport par autocar et autobus et l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité, afin de modifier les habitudes d'utilisation de la voiture particulière au profit des services de transport par autocar et autobus.

La présente évaluation a pour objet d'analyser si le règlement a réalisé ses objectifs de manière efficace et efficiente, s'il est toujours justifié de disposer d'un instrument au niveau de l'UE dans ce domaine et si le règlement est cohérent avec les autres politiques de l'UE. L'évaluation couvre l'ensemble de l'UE et porte sur la période 2009-2015. Elle s'appuie sur une étude documentaire externe réalisée pour la Commission en 2015-2016<sup>1</sup>, sur des contacts réguliers avec les parties prenantes, ainsi que sur des documents d'orientation de la Commission et d'autres documents utiles.

La conclusion principale de l'évaluation est que le règlement a contribué à établir un cadre plus cohérent pour les services internationaux. Les modifications apportées par le règlement ont permis de progresser vers la réalisation d'un véritable marché intérieur. L'ouverture du marché a entraîné une amélioration du niveau de service et, partant, une augmentation du nombre d'opérateurs, de passagers et de services, bien qu'il soit difficile de quantifier exactement l'apport spécifique du règlement.

Malgré ses résultats, le secteur du transport interurbain par autocar et autobus n'a pas réussi à croître à un rythme comparable à celui des autres modes de transport et sa part modale n'a cessé de diminuer sur une période prolongée. Ce secteur n'a pas été en mesure de concurrencer efficacement les autres modes de transport, notamment les voitures particulières, pour effectuer des trajets plus longs.

L'analyse de la pertinence indique que les problèmes de discrimination et de charges administratives inutiles demeurent importants et ne sont pas traités de manière adéquate par les objectifs existants. Il existe une inadéquation entre, d'une part, le problème de la combinaison sous-optimale des modes de transport et, d'autre part, l'objectif de promotion du

---

<sup>1</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2016-04-passenger-transport-by-coach-in-europe.pdf>

transport par autocar et autobus en tant qu'alternative durable au transport par voiture particulière, et ces deux aspects s'avèrent ne pas être suffisamment définis. L'absence de combinaisons attractives de modes de transport alternatifs pour les citoyens semble être le problème principal. Il s'agit d'un aspect particulièrement problématique pour les personnes ayant un accès limité ou nul à la voiture ou à d'autres modes de transport, les personnes vivant dans des régions défavorisées ainsi que les personnes à mobilité réduite.

Les objectifs n'ont pas été formulés de manière à englober le problème de l'accès discriminatoire aux terminaux. Or, les terminaux jouent un rôle très important. Au sein d'un réseau, ils servent de plateforme permettant aux passagers de changer d'autocar, ou de plateforme multimodale permettant de passer à un autre mode de transport collectif. Il est ressorti de l'évaluation que l'accès aux terminaux était discriminatoire, ce qui fausse les configurations de service et limite les possibilités des opérateurs d'adapter leurs services à la demande des voyageurs. L'accessibilité aux terminaux et la mesure dans laquelle ces derniers sont reliés à d'autres modes de transport sont des éléments particulièrement importants dans le cadre des services réguliers internationaux.

De nombreuses restrictions pèsent sur l'accès aux marchés nationaux, ce qui limite la concurrence entre les opérateurs et par rapport aux autres modes de transport. Des règles régissant l'accès aux marchés nationaux différentes et divergentes ont été mises en place, y compris sur les marchés libéralisés. Cette mosaïque entrave la prestation de services nationaux de transport par autocar et autobus. Comme la plupart des passagers se déplacent à l'intérieur des frontières nationales, l'objectif de promotion des services de transport par autocar et autobus n'a pu être atteint dans la mesure qui aurait été rendue possible par un marché mieux intégré dans l'UE.

Ces disparités semblent empêcher les opérateurs, notamment les PME, d'exercer leurs activités dans d'autres États membres, dans la mesure où elles impliquent une charge administrative lourde. Cela pourrait également expliquer pourquoi les opérateurs n'ont pas davantage développé leurs services internationaux entre ces États membres. Il existe également des restrictions dans le cas des marchés libéralisés, par exemple pour les services fournis en dessous d'un certain seuil de distance, l'interdiction d'entrée sur les liaisons desservies par un opérateur répondant à des obligations de service public dans le cadre d'un contrat et le refus de l'autorisation d'exercer suite à une analyse de l'incidence du service proposé. Cela décourage, voire empêche les nouvelles entrées et complique la tâche des transporteurs souhaitant planifier de nouveaux services.

Sur le plan de l'efficacité, les avantages découlant de la modification de la procédure d'autorisation ont amélioré les résultats du marché et, bien que l'on estime que tous les avantages prévus dans l'analyse d'impact n'ont pas été réalisés (à savoir, 25 000 euros de recettes additionnelles pour l'opérateur), on estime que le règlement a réduit les coûts de 10 800 euros par demande. Cette nouvelle procédure a également permis de fournir une gamme de services élargie. Il semble, et la plupart des parties prenantes le confirme, que la normalisation des documents de contrôle permet de réaliser des économies de coût en réduisant le temps nécessaire pour les contrôles routiers, mais il n'existe pas de données complètes pour quantifier ces économies. Toutefois, l'évaluation a permis de conclure que les opérateurs sont encore susceptibles de supporter des coûts administratifs considérables en raison des procédures d'obtention d'une licence communautaire, d'une autorisation ou d'un

document de contrôle. Les coûts d'entrée administratifs excessifs résultent de longues procédures administratives variant considérablement d'un État membre à l'autre.

De manière générale, l'adoption du règlement a eu des conséquences positives par rapport à la situation antérieure à son entrée en vigueur. L'analyse indique qu'il est plus pertinent, efficace et efficient que la législation nationale en ce qui concerne l'accès au marché international des services de transport par autocar et autobus et le fonctionnement du marché intérieur. Cela renforce les conclusions d'après lesquelles une approche au niveau de l'UE sous forme de règlement est la manière la plus appropriée d'assurer l'accès au marché pour les services de transport par autocars et autobus.

Le manque de compétitivité du secteur du transport par autocar et autobus n'est pas totalement compatible avec les priorités politiques actuelles visant à approfondir le marché unique et la mobilité à faible taux d'émissions. Cette situation va à l'encontre des intérêts des citoyens européens, sur le plan de leurs besoins croissants de mobilité, ainsi que de l'économie européenne, sur le plan du manque d'efficacité du secteur. Un renforcement de la compétitivité et de l'accessibilité du secteur du transport par autocar et autobus devrait donc être envisagé.