

Révision de la législation communautaire relative à
l'accès au marché du transport routier et à la
profession de transporteur routier

CONSULTATION
Transport routier de marchandises

PARTIE A

Accès au marché du transport routier

1. L'acquis communautaire

1.2 – Fusion des actes en vigueur

Question 1 : la fusion des règles applicables au transport routier de marchandises avec celles régissant le transport de voyageurs est-elle réellement une simplification ? Quelle est la meilleure solution ?

Solution 3 : conserver la structure juridique actuelle, en raison d'activités de transport totalement différentes entre le transport routier de marchandises et celui de voyageurs. Cela n'apporterait aucune simplification.

2. une meilleure réglementation de certains aspects du régime en vigueur

2.1 – Le champ d'application géographique du règlement 684/92

Question 2 : les services locaux devraient-ils être couverts par le règlement 684/92 ou devraient-ils être exclus, soit du règlement, soit du régime d'autorisation ?

Hors champ de compétence : pas d'avis.

2.2 – Disposition pour l'accès au marché

Question 3 : conviendrait-il d'imposer des exigences plus élevées pour les transporteurs exerçant certaines activités de transport routier ? Si oui, lesquelles ?

Oui, il convient aujourd'hui, afin d'assurer un marché concurrentiel équitable, d'imposer aux transporteurs routiers certaines règles plus exigeantes.

- Nécessité d'être couvert par une responsabilité professionnelle équivalente partout en Europe.
- L'obligation de répondre aux conditions d'accès à la profession de transporteur routier pour être couvert par cette responsabilité professionnelle.

2.3 – Licence communautaire

Question 4 : serait-il nécessaire de demander aux Etats membres de vérifier régulièrement, à intervalle plus court, si l'opérateur satisfait toujours aux conditions requises pour maintenir la licence ?

Oui. Cela permettrait une régulation intermédiaire du marché en s'assurant que les règles sont respectées.

Par exemple, un contrôle de la capacité financière à intervalle régulier, qui pourrait être celui d'un exercice comptable permettrait de vérifier régulièrement l'assise financière de l'entreprise.

De même en France, les Commissions des Sanctions Administratives jouent un rôle de régulateur en sanctionnant les transporteurs qui auraient enfreint la réglementation applicable au transport routier de marchandises et qui ne répondraient plus aux conditions requises à l'exercice de la profession de transporteur routier : honorabilité, capacité financière de

l'entreprise, compétences professionnelles. Une structure identique pourrait être envisagée au niveau européen.

Question 5 : conviendrait-il de réduire la validité de la licence communautaire à une durée inférieure à 5 ans ? Si oui, de combien d'années devrait-elle être réduite ?

L'O.T.R.E. est favorable à la conservation de la durée de validité de la licence communautaire à 5 ans.

2.4. - Copies certifiées

Question 6 : le règlement devrait-il fournir plus de données détaillées pour les copies certifiées, c'est-à-dire les standardiser pour éviter une confusion lors d'une inspection ? Si oui, quelles spécifications ou nouvelles données (dans un souci de sécurité) devraient être introduites ? Est-ce qu'un passage progressif vers un registre en ligne de licences communautaires peut être envisagé ?

L'O.T.R.E. est favorable à une harmonisation de la forme et du fond de ces copies conformes, avec mentions uniquement relatives à l'entreprise, et non aux véhicules propres. En effet, de telles mentions iraient dans le sens contraire à celui recherché. Par exemple, la mention de la plaque minéralogique : implique une diminution de la souplesse de gestion du parc automobile de l'entreprise.

Le document pourrait donc adopter ce schéma :

- Copie avec mention « copie certifiée conforme » ;
- visa des autorités de contrôle de la copie certifiée conforme ;
- mention du numéro de TVA nationale.

Compte-tenu aussi de l'amalgame parfois fait entre la copie originale et ses copies conformes et certifiées, l'O.T.R.E. serait favorable à un changement de nom de ce document, qui pourrait alors être dénommé : autorisation de circulation.

Cette autorisation serait délivrée en référence à la licence communautaire et mentionnerait son numéro sur chaque copie. Les termes indiqués ci-dessus seraient repris en fonction de l'appellation.

Même si les procédés d'authentification tel un code barre optique ou un hologramme ou autre apportent plus de sécurité, il semble que les coûts engendrés soient trop importants pour que l'O.T.R.E. y soit aujourd'hui favorable.

En revanche, concernant la mise en ligne progressive d'un registre des licences communautaires, l'O.T.R.E. y est totalement favorable.

Les corps de contrôles nationaux doivent à court ou moyen terme être en situation de pouvoir vérifier en temps réel la détention de la licence communautaire par l'entreprise dont le véhicule est contrôlé.

2.5 – Attestation du conducteur

2.5.1 – Considérations générales

Question 7 : conviendrait-il d'uniformiser encore plus l'attestation de conducteur à travers la Communauté ? Est-ce que le format actuel papier devrait être changé ? Est-ce que l'attestation du conducteur devrait être lisible électroniquement ?

L'O.T.R.E. rappelle sa volonté d'une nécessaire harmonisation européenne à quelque niveau que ce soit. Donc, l'uniformisation de cette attestation doit être de rigueur.

Cette uniformisation passe aussi par un changement de l'aspect papier vers un aspect carte électronique avec mentions personnelles dessus.

En d'autres termes, l'O.T.R.E. est favorable à une lecture électronique de l'attestation de conducteur.

Question 8 : conviendrait-il de diminuer la durée de validité maximale qui est actuellement de 5 ans ?

Il faut en effet diminuer la validité de l'attestation de conducteur et la passer à 2 ans.

Cette diminution implique l'impossibilité d'intégrer les données de l'attestation dans la carte tachygraphe électronique personnelle du conducteur, puisque celle-ci est valable 5 ans.

Il convient alors pour le conducteur visé de détenir obligatoirement une carte distincte délivrée par les autorités nationales compétentes.

2.5.2 – Extension à tous les ressortissants U.E.

Question 9 : les acteurs concernés sont-ils d'avis qu'il conviendrait d'étendre l'obligation de détenir une attestation de conducteur aux conducteurs qui sont ressortissants U.E. ?

L'O.T.R.E. y est défavorable.

Mais, l'O.T.R.E. serait favorable à l'élaboration d'un permis de conduire professionnel européen : uniformisation du modèle et du nombre de points attribués aux conducteurs. Il serait délivré après vérification de l'obtention de la qualification initiale de conducteur visée par les articles 5 et 6 de la Directive 2003/59/CE. De plus, et sur le modèle de la Formation Continue Obligatoire de Sécurité française, les conducteurs ressortissants de l'U.E., ainsi que ceux non ressortissants de l'U.E. et salarié dans une entreprise située sur le territoire de l'Union, seraient obligés de valider ce permis tous les 5 ans après vérifications de leurs aptitudes professionnelles à la conduite.

En revanche, l'O.T.R.E. est favorable à la détention d'une telle attestation pour tout conducteur effectuant un transport sous autorisation bilatérale ou CEMT en provenance ou à destination d'un Etat membre.

2.6 – Autres documents de contrôle

2.6.1 – Feuille de route transport de voyageurs

Question 10 : est-ce que les documents de contrôle pour les services occasionnels doivent être harmonisés et les spécifications les plus détaillées possible de manière à éviter toute confusion lors d'une inspection ?

Pas d'avis, hors champ de compétence.

2.6.2. – Feuille de route pour le TRM

Question 11 : quel est l'avis des acteurs concernés sur l'utilisation d'une feuille de route uniforme et valable dans toute la Communauté pour le transport de marchandises par route qui remplacerait la variété de documents nationaux ?

Avis favorable, avec cependant l'impossibilité de devoir présenter un « carnet de route » papier.

Il faut plutôt s'orienter vers une dématérialisation de cette feuille de route qui implique des systèmes électroniques et informatiques embarqués : via un terminal d'informatique

embarquée, le salarié recevrait ses instructions en temps réel dans son véhicule au cours de sa tournée commerciale. Il imprimerait cette feuille de route à l'occasion d'un contrôle. Là aussi le gain de temps pour les deux parties doit être de mise.

Question 12 à 15 : hors champ de compétence, pas d'avis.

2.7 – Cabotage routier

2.7.1. – Transport de voyageurs

Question 16 : hors champ de compétence, pas d'avis.

2.7.2. – Transport de marchandises

2.7.3. – Meilleure définition du cabotage routier

Question 17 : Est-ce que les parties intéressées considèrent que des règles différentes constituent un problème ?

Oui, elles peuvent même être source de distorsions de concurrence et de traitement. En effet, et dans le cadre de transports bilatéraux, les conditions d'accès au marché intérieur d'un pays donné au transporteur de l'autre pays peuvent être plus ou moins défavorables (exemple : réglementation différentes entre la France et l'Italie où le transporteur italien est favorisé à venir travailler en France par rapport au transporteur français qui veut travailler en Italie).

Est-ce que les parties intéressées estiment qu'une définition plus claire et précise du cabotage routier serait utile ?

Non, cela devrait être inutile puisque nous sommes aujourd'hui dans un marché européen unique du transport.

La seule règle nécessaire pour mettre fin à la concurrence illégale est l'harmonisation de toutes les règles en matière sociale, fiscale et technique, seule à même de garantir un traitement équitable des entreprises de transport de marchandises par route sur tout le territoire de la Communauté.

Pour ce faire, **le transport routier de marchandises doit être reconnu comme une activité professionnelle et économique spécifique nécessitant un régime dérogatoire**. Ainsi les entreprises de transport routier de marchandises seraient soumises à une législation européenne, sous forme de règlements, qui serait dérogatoire au régime général tant d'un point de vue fiscal que d'un point de vue social. Sans ce cadre dérogatoire, les taux de taxation différents et une application différente de la définition du temps de travail impliqueront toujours une forte distorsion de la concurrence intérieure et seront un appel d'air au cabotage illégal pour détourner les réglementations intérieures des pays concernés, le plus souvent les états de transit.

2.7.4. – Solutions envisageables

Question 18 : quel est le point de vue des parties concernées sur ces approches ? Quelles alternatives pourraient être proposées pour une définition claire et facilement applicable du cabotage routier ?

Dans le cadre des solutions envisagées, l'O.T.R.E. rappelle qu'elle considère que le marché des transports routiers est européen et unique. Il ne nécessite donc pas une réglementation sur une quelconque autorisation de travailler dans un pays tiers de l'Union pour un transporteur ressortissant de l'U.E. Cependant ce postulat nécessite bien sûr une

réglementation identique pour toutes les entreprises européennes, tel que l'O.T.R.E. le définit dans sa réponse précédente.

Dans ce cadre, aucune des solutions proposées ne nous semble appropriée. En effet, compte tenu du manque des moyens de contrôle nationaux (majoritairement les états européens à fort transit) de ce type d'opérations de transport, tout texte maintenant cette pratique et tentant de réglementer les opérations nous semble inopérant ou pour le moins extrêmement difficile à mettre en pratique et à vérifier.

2.7.5. – Règles nationales applicables au cabotage

Question 19 : quels domaines devraient être ajoutés ou supprimés de la liste contenue dans l'article 6 & 1 du règlement CEE n° 3118/93 ?

Aucuns. Seulement, encore une fois, l' O.T.R.E considère que le respect de ces conditions est quasiment impossible à faire appliquer par les transporteurs en opération de cabotage qui opèrent de manière concurrentielle illégale et déloyale.

Question 20 : Quelle est l'expérience des acteurs concernés par rapport à l'application de la directive 96/71 CE aux opérations de transport de cabotage ?

Ces dispositions ne sont absolument pas respectées sur le territoire français où il est impossible de les faire appliquer par les entreprises concernées, en tout cas en ce qui concerne le cabotage régulier ou légal.

Quant au cabotage illégal (campagnes de récoltes agricoles, véhicules étrangers travaillant sur le marché intérieur de façon permanente ou quasi permanente, transport périfrontalier ...), comment les dispositions relatives à cette directive pourraient-elles être appliquées, puisque l'opération de cabotage n'existe pas officiellement ?!!!

En résumé, une fois de plus, il faut, soit interdire le cabotage purement et simplement, soit considérer la particularité professionnelle du transport routier de marchandises, la nature unique et ouverte du marché du transport européen. Et si, comme ce devrait être le cas et comme le souhaite l'O.T.R.E., c'est la seconde solution qui est adoptée, le cadre légal social, juridique, fiscal et technique doit être commun et appliqué sans exception à tous.

Et la liberté d'accès au marché doit être uniquement conditionnée par les règles d'accès à la profession.

Que pensent-ils de l'exemption des opérations de cabotage du champ d'application de cette directive qui stipule que le cabotage est limité à une période inférieure à un mois ?

Pour l'O.T.R.E., l'exemption de ces dispositions, qui de toute façon ne sont ni applicables ni appliquées, soumettrait les transporteurs nationaux à une discrimination économique inversée en étant soumis à leur législation plus contraignante.

2.8 – Autres questions ou problèmes

Question 21 : y a-t-il d'autres problèmes concernant l'accès au marché du transport routier que les acteurs concernés aimeraient soulever ? Les services de la Commission sont particulièrement intéressés à toute proposition visant à augmenter les standards de qualité et à optimiser le transport routier tout en évitant toute dépense administrative supplémentaire.

Les problèmes liés à l'accès au marché sont pour l'O.T.R.E., des problèmes liés aux coûts d'exploitation.

Le seul élément de contrôle de la qualité d'un service de transport routier est le client qui effectue son choix en fonction d'un compromis prix du transport/qualité.

Conclusion : pour qu'on assiste à une amélioration de la qualité du service de transport dans l'Union, la nécessité d'un traitement égalitaire des entreprises de TRM pour un marché équitable est le meilleur moyen d'y parvenir. En effet, seul la qualité de la prestation du service rendu sera alors jugée, puisqu'en raison de charges à peu près équivalentes le prix du transport sera stable, sans dumping possible.

Afin d'y parvenir, il est obligatoire que le transport routier de marchandises fasse l'objet d'un régime légal dérogatoire tant sur la fiscalité que sur le social s'appliquant aux entreprises dans l'ensemble des 25 pays de l'Union : même définition du temps de travail, même traitement fiscal, même législation technique.

Cette orientation présente aussi un autre avantage : une pression moindre sur l'environnement et une amélioration en terme de développement durable.

En effet, une uniformisation tant de la fiscalité spécifique au transport par route que de la définition du temps de travail aura pour 1^{ère} conséquence un alignement des prix de transport proposés par les transporteurs européens, voire une augmentation de ce prix.

Cette tendance aura ensuite pour effet de restreindre le champ d'action des transporteurs nationaux qui ne pourront plus économiquement faire des retours internationaux à vide, ni être très compétitifs sur les marchés nationaux des pays tiers qu'ils traverseront. Ainsi la pression du transport routier sur l'environnement aura tendance à s'atténuer, améliorant par là même le développement durable.

Seulement pour y parvenir, une seule solution : le traitement équitable de toutes les entreprises de transport des marchandises par route qui à l'heure actuelle demande une définition du caractère spécifique de la Profession de transporteur routier, et un régime juridique dérogatoire.

PARTIE B

Accès à la profession de transporteur routier

2 – Questions d’ordre général

2.1. - Niveau des standards

Question 1 : faut-il et pour quelles raisons des standards minimaux européens plus élevés d’accès à la profession ? Si oui, est-ce qu’ils devraient s’appliquer à toutes les professions de transporteurs routiers ou seulement à certaines catégories ? Lesquelles ?

Il ne semble pas, pour l’O.T.R.E. que soit nécessaire aujourd’hui la réévaluation des standards minimaux à la profession de transporteur routier, avant d’être parvenu à une harmonisation ou uniformisation des règles d’application de ces standards.

Ce second point est à l’inverse une priorité absolue pour parvenir à un marché concurrentiel équitable et viable.

Question 2 : faut-il prévoir d’autres critères que l’honorabilité, la capacité financière, et la compétence professionnelle ? Par exemple, est-ce que ces critères doivent permettre d’éviter les sociétés « boîtes aux lettres » ? Si oui, comment ?

Les 3 critères cités, l’honorabilité, la compétence professionnelle, et la capacité financière sont suffisants.

Par contre, dans le cadre des entreprises « boîtes aux lettres », le seul moyen d’éviter cette logique d’expatriation à moindre frais est un traitement égalitaire de toutes les entreprises du secteur. Ce qui revient à la proposition de l’O.T.R.E. en conclusion de la partie A : cadre légal unique et au niveau européen en matière sociale, fiscale et technique pour le transport routier de marchandises.

2.2. – Exemptions et dispenses

Question 3 : quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées ?

S’agissant de l’exemption, l’O.T.R.E. est d’avis de toutes les supprimer, mais en disposant pour les entreprises utilisant des véhicules de moins de 6 T ou moins de 3,5 T qu’elles aient la qualité de transporteur routier et donc les mêmes obligations mais aussi les mêmes **droits**.

Quant aux dispenses, suppression de ce passe-droit permanent. Elles sont source de discrimination entre entreprises.

2.3 – Vérification périodique et déqualification

Question 4 : est-il nécessaire de vérifier plus fréquemment les conditions donnant accès à la profession ? Si oui, toutes ou seulement certaines d’entre elles ? Si oui, quelle est l’option préférée ? Si l’option A est préférée, quelle période proposez-vous ?

Oui, mais de façon spécifique selon chacune des 3 conditions.

- capacité financière : contrôle, à l’initiative de l’Administration, après chaque exercice comptable déposé par l’entreprise.
- capacité professionnelle : sont ici visées les personnes exerçant la gestion de l’entreprise, leur contrôle est donc plus intuitu personae. Cette condition doit donc être vérifiée à l’occasion de chaque demande supplémentaire de copies conformes de la licence communautaire ou d’un changement de dirigeant.

- Honorabilité professionnelle : vérification de celle-ci dès lors qu'il est constaté que les critères de détention de cette honorabilité ne sont plus remplis, et seulement à cette occasion.

Question 5 : faut-il que la législation communautaire empêche une entreprise déqualifiée dans un état membre de s'établir dans un autre ? Si oui, par quelle solution ?

L'O.T.R.E. souhaite faire une remarque préliminaire : lorsque la commission européenne parle ici d'entreprise déqualifiée, l'O.T.R.E. comprend chef de l'entreprise. C'est donc la personne qui est déqualifiée pour gérer une entreprise de transport. En effet, l'entreprise a la personnalité juridique mais morale. Les sanctions sont donc transférées sur la personne qui a la personnalité juridique physique et qui gère dans les faits l'entreprise. C'est donc bien le chef d'entreprise qui est puni de la déqualification.

Il faut, dès lors, parler d'interdiction de création d'une entreprise de transport par route dans un pays tiers membre de l'U.E. à toute personne ayant perdu la qualité de transporteur.

Une fois faite cette distinction, l'O.T.R.E. est entièrement favorable à une interdiction communautaire de créer une entreprise dans un état tiers membre de l'U.E. pour toute personne dès lors que celle-ci aura été déqualifiée (perte du titre de transporteur) dans un premier pays membre.

Pour ce faire, il faut mettre en place un registre électronique centralisé européen des personnes ayant eu une activité de transporteur routier et ayant été sanctionnées au regard de l'une des 3 conditions, soit dans la gestion, soit dans l'activité de l'entreprise. Ce fichier central serait accessible à tous les corps de contrôle européens.

2.4 – Simplification

Question 6 : y a-t-il des charges administratives qui pourraient être allégées ou évitées dans la mise en œuvre des mesures jugées utiles à la lecture de ce questionnaire ? Lesquels et par quel moyen ?

Dans le cadre des procédures de vérifications telles qu'envisagées ci-dessus (question 4), les déclarations à la charge de l'entreprise, suite à un contrôle, devraient être initiées sous forme informatique via des procédures en ligne, avec déclaration sur l'honneur des mentions portées. A charge ensuite aux administrations de contrôle de demander les éléments de preuve.

3. Critère d'honorabilité

3.1 – Conditions à remplir

Question 7 : l'absence d'infraction répétée devrait-elle constituer une condition pour être honorable et accéder à la profession ?

Il s'agit d'abord de définir la notion de répétition de l'infraction : son seuil de levée (nombre d'infractions minimum constaté), le nombre d'infractions constatées par rapport à la taille de l'entreprise.

La directive en vigueur, en ne précisant pas la notion de répétition, a laissé à l'appréciation des états membres de la définir, permettant, soit une très grande sévérité (exemple, la France, répétition de l'infraction entraînant une inscription et une possible suppression de l'honorabilité dès la 2nde infraction), soit une appréciation normale de cette répétition, soit une grande latitude dans l'interprétation. Cette différence d'appréciation entraîne une très grande distorsion de l'appréciation de la qualité de transporteur qui peut ensuite avoir des conséquences néfastes sur le marché.

La nouvelle réglementation devra donc bien définir ce qu'elle entend par répétition, en indiquant le nombre d'infraction requis, et ce de façon obligatoire, autrement dit non pas en définissant un seuil minimum.

De plus, la notion de répétition des infractions ne peut être entendue de la même façon selon la taille de l'entreprise. En effet, plus celle-là est grande, plus vite le nombre d'infraction et le seuil de répétition est atteint.

Il faut donc envisager aussi de définir des seuils de répétition en fonction de la taille des entreprises, auquel cas le risque encouru par le dirigeant d'une grande entreprise ayant l'attestation et l'honorabilité sera trop grand.

Ensuite, le règlement doit définir, selon l'infraction commise et notamment en matière d'infraction à la réglementation des temps de travail et de repos, le responsable de celle-ci.

Le transporteur ne peut être tenu pour responsable d'une infraction commise par son salarié pour des raisons de commodité ou de convenance personnelle, alors que son ordre de mission était précis dans ses directives au salarié à ce sujet.

S'agissant de la répétition d'infractions plus banales, qui ne peuvent être imputables qu'au mode de conduite du salarié, l'O.T.R.E. est fortement défavorable à l'idée de les intégrer dans le champ d'application de la notion de répétition des infractions entraînant une suppression de l'honorabilité du transporteur.

L'O.T.R.E. rappelle que conformément aux dispositions de la directive, les autorités de contrôle peuvent limiter, dans le temps ou dans le nombre, les copies conformes à la licence communautaires en fonction du nombre d'infractions mineures commis. Le nouveau texte devra laisser cette disposition en l'état.

De même il ne peut être considéré comme infraction répétée des infractions soumises à un même fait entraînant la constatation de plusieurs infractions.

Question 8 : faut-il harmoniser les définitions des infractions graves liées à l'accès à la profession ?

Oui et de toute urgence. Cette définition doit être précise, quitte à définir une liste d'infractions par rapport à leur nature qui seraient identiques dans les 25 pays de l'Union.

3.2 - Personnes concernées

Question 9 : est-ce que la législation européenne doit préciser la liste des personnes assujetties à la condition d'honorabilité ? Si oui doit-elle comprendre d'autres catégories en plus des gestionnaires, des directeurs, et des personnes ayant des intérêts dans l'entreprise ?

Oui. Cette liste ne doit cependant intégrer que des personnes ayant une action directe et permanente dans la gestion de l'activité de transport de l'entreprise. Il faut donc sortir de la liste des personnes visées les personnes ayant des intérêts dans l'entreprise sans lien de gestion direct.

Cette responsabilité doit cependant être exercée en ayant possession de tous les pouvoirs dévolus au chef d'entreprise ou cadre dirigeant, sans contrainte des conditions de protection légale du salarié. Autrement dit, lors de la commission d'une infraction visée par les dispositions sur l'honorabilité, un salarié ne saurait se démunir de sa responsabilité professionnelle en opposant ses droits légaux de protection du salarié aux directives du chef d'entreprise ou toute personne ayant l'honorabilité. **Le chef d'entreprise ne saurait être tenu pour responsable d'une infraction commise par un salarié qui en agissant de la sorte savait qu'il ne respectait pas les directives de son supérieur.**

3.3. – Contrôle par les autorités compétentes

Question 10 : est-ce qu'un accès plus facile des autorités délivrant les licences aux informations sur les condamnations et sanctions empêchant l'accès à la profession est nécessaire ?

L'O.T.R.E. est favorable à la seconde option précisant que l'autorité compétente pour la délivrance des licences communautaires tiendrait un fichier à jour des transporteurs ayant perdu leur honorabilité.

Question 11 : les systèmes actuels d'échange d'information sur les sanctions et infractions est-il suffisant ? Sinon, quelle solution proposez-vous ?

Non, il y a un manque d'échanges et d'informations.

La mise en place d'une autorité de contrôle européen, indépendante et spécifique au transport routier serait une solution.

Elle serait destinataire, par l'intermédiaire d'une banque de données propre, des infractions commises par n'importe quelle entreprise européenne sur le territoire de l'U.E qui lui seraient envoyées par les autorités de contrôle nationales.

A la disposition de cette autorité indépendante européenne, un corps de contrôle européen :

- Autorité indépendante,
- finances propres,
- gestionnaire d'un fichier central des transporteurs ayant perdu leur honorabilité et à jour des infractions inscrites.

Cependant, il est hors de question que cette banque de données centralise les infractions mineures sanctionnées. La commission de ces infractions ne peut être sanctionnée qu'au niveau national, la législation européenne prévoyant déjà la sanction de celles-ci par l'autorité nationale compétente. Ceci serait contraire à l'activité.

4. Capacité financière

4.1 – Méthode d'évaluation

Question 12 : faut-il harmoniser davantage les méthodes pour évaluer la capacité financière ? Avec quels seuils ?

Oui, il faut harmoniser les méthodes pour éliminer toute distorsion de concurrence. Cette méthode devant être imposée par le règlement européen.

Si oui, sur la base de quels ratios financiers ?

Ratios : tenir compte de la valeur réelle économique de l'entreprise : inclure dès lors les plus-values latentes sur les immobilisations

Il n'y a pas de nécessité à bouger les seuils, d'autant plus que nous n'avons pas encore harmonisés la méthode.

Qui devrait les évaluer ?

L'entreprise elle-même accompagnée de son expertise-comptable, sous la responsabilité de l'entreprise.

Selon quelle fréquence ?

La fréquence doit correspondre à l'exercice comptable de l'entreprise.

4.2 - Nouvelle piste à explorer

Question 13 : une assurance obligatoire couvrant la responsabilité professionnelle est-elle une option à étudier plus en détail ? Si oui, ce système devrait-il compléter ou remplacer entièrement le système actuel ?

Oui, l'O.T.R.E. pense que c'est une solution dont l'étude doit être approfondie. Cependant, que si tel était le cas, la garantie professionnelle devrait remplacer le système actuel, et non pas le chevaucher.

Dans ce cadre, devraient être couverts les risques courus par les clients de l'entreprise et ses sous-traitants (il devrait d'ailleurs en être de même pour la profession de commissionnaire de transports). De plus, il serait souhaitable qu'il y ait une ouverture du marché des assurances au niveau européen pour assurer un libre accès des transporteurs à ce type de garantie. Sinon, une entreprise devrait être garantie de pouvoir s'assurer quelque soit sa situation financière ; elle devrait juste en payer le coût selon une cotation du risque.

5. Capacité professionnelle

5.1 – Harmonisation au niveau des examens

Question 14 : une harmonisation européenne plus poussée des examens est-elle nécessaire ?

L'O.T.R.E. est favorable à une harmonisation avec niveau minimum de qualification requis pour accéder aux examens, pour les candidats sans formation préalable. Cet examen serait précéder d'une période de formation minimum d'un an.

Les matières énoncées dans l'annexe I ne sont pas à modifier dans ce cadre, et constitueraient, en fonction de la formation préalable du candidat, le tronc commun d'études.

Quelle dispense pourraient être supprimées ?

Dispenses conservées avec passages d'examens complémentaires (se référer aux dispositions du b) art. 3 & 4), notamment au niveau des personnels d'exploitation.

Cette formation supplémentaire doit être vue dans l'optique de la présentation du caractère spécifique de la profession de transporteur routier.

5.2 – Personnes concernées

Question 15 : faut-il que la personne en possession du certificat de capacité soit employée et résidente de façon permanente ?

La nécessité est d'empêcher les attestataires de complaisance. Mais dans le cadre d'individus gérant effectivement dans un champ territorial restreint plusieurs entreprises de transport routier, ils doivent être autorisés à être attestataire de la capacité pour l'ensemble de ces entreprises. La condition requise pourrait alors être la qualité effective de chef d'entreprise, ou gérant, salarié ou à titre gratuit de ces entreprises, et résidant dans le pays du siège de ces entreprises.

6. Autres questions

Question 16 : désirez-vous formuler d'autres commentaires ou suggestions qui vous paraissent importants à prendre en compte dans la révision de la législation européenne sur l'accès à la profession de transporteur routier ?

La législation européenne sur l'accès à la profession de transporteur routier est un des moyens propre à démontrer la nature spécifique du métier de transporteur, qui nécessite non seulement une réglementation à son accession mais aussi des règles de marché propres.

Compte-tenu de cette haute spécificité, l'acquisition de la compétence professionnelle doit être la plus exigeante possible. Il faut envisager un nivellement des compétences, en envisageant par exemple une attestation professionnelle pour les personnels d'exploitation de l'entreprise, et une autre attestation, plus complète, pour les cadres ou dirigeants des entreprises de transport. Les candidats à l'attestation de capacité professionnelle de dirigeant ne seraient admissibles, comme indiqué dans la question précédente, qu'après validation d'un premier diplôme de l'enseignement supérieur ou d'un nombre suffisant d'années d'expérience à un poste de responsabilité dans une entreprise.

En raison aussi de ces spécificités, il est impérieux que les critères d'accès soient exactement les mêmes pour tous les candidats européens, quelque soit leur pays d'origine.

Pour éviter donc toute interprétation nationale des textes, **l'adoption d'un règlement européen apparaît obligatoire à l'O.T.R.E.**

Question 17 : désirez-vous d'autres mesures pour éviter les charges administratives dans la mise en œuvre des mesures juges utiles ?

La diminution des charges administratives passe par une amélioration de l'aide au développement de l'informatique embarquée des entreprises

En outre, toute déclaration doit se faire par l'intermédiaire de formulaires mis en ligne par les administrations nationales. Par exemple, les autorités de contrôle de la capacité financière doivent mettre à disposition des entreprises des formulaires pré-remplis directement mis en ligne.