

Contribution présentée par le Royaume de Belgique-
Consultation sur la réglementation relative à l'accès et au marché
du transport routier

Partie A : Accès au Marché

Question 1 : Il est préférable de garder séparé le transport de voyageurs de celui des marchandises, dans l'intérêt des administrés (lisibilité et cohérence). Un traitement différencié est notamment avantageux pour la législation en matière de temps de conduite et de repos. L'option 2 est préférée.

Question 2 : Une distinction doit être établie entre le transport international à longue distance et le transport transfrontalier, où seul un petit nombre de kilomètres est parcouru en territoire étranger. La Belgique est favorable à un régime adapté pour le transport transfrontalier et envisage le critère d'un nombre limité de kilomètres.

Question 3 : Oui, il y a lieu de poser des exigences plus élevées. Une proposition d'introduire une obligation d'être couvert par une assurance de responsabilité professionnelle qui protège les clients/voyageurs et les tiers de toute faute professionnelle du transporteur et de ses employés, mérite d'exister. La Belgique souhaite étudier toute proposition allant dans ce sens.

Question 4 : Oui, il y a un grand besoin de contrôler notamment l'honorabilité des personnes responsables pour la gestion des entreprises de façon plus régulière que tous les 5 ans.

La norme devrait être précisée dans la réglementation.

Question 5 : Oui, les moyens informatiques actuels permettent de réduire la durée de validité des licences et d'adapter la fréquence de leur distribution. Nous préconisons une validité d'un an.

Question 6 : Oui, une standardisation et une harmonisation s'imposent. Les moyens techniques actuels de protection de documents garantissent un risque de fraude minimal.

Le passage vers un registre unique pour toute l'U.E. est indispensable. Cela permettrait un système de licences « virtuelles » c.à.d. uniquement informatisé et non plus sur support papier. Les licences copie devraient être liées aux véhicules en mentionnant sur celles-ci le n° d'immatriculation des véhicules en question.

Ce n'est qu'à la condition que tous les Etats membres soient équipés des systèmes adéquats et que toutes les instances de contrôle puissent avoir accès on-line, que le système en question pourrait remplacer le système actuel.

Il resterait cependant à réexaminer le système des autorisations pour les services réguliers et réguliers spécialisés ainsi que celui des feuilles de route en service occasionnel, documents devant accompagner la licence communautaire.

Question 7 : Oui, il y a lieu d'uniformiser encore plus et de rendre le document obligatoire pour le secteur du transport de voyageurs.

Le document devrait pouvoir être lu électroniquement.

Voir aussi la réponse à la question 6.

Question 8 : Oui, car le statut des chauffeurs peut changer à tout moment. En Belgique elle est valable pour 1 an.

Question 9 : Oui, car cela permettrait de combattre e.a. la fraude sociale (travail au noir, faux indépendants, ...). Il faut cependant tenir compte de la charge administrative pour les autorités que cela engendrerait.

Question 10 : Oui, il y a lieu de rendre les feuilles de route aussi complètes que possible ainsi qu'uniformes. Il y aurait donc lieu de toujours avoir la liste des passagers. Pour les services occasionnels nationaux, la Belgique est néanmoins favorable à un modèle libre avec contenu obligatoire.

Question 11 : Un système de feuille de route pour le transport de marchandises représenterait une immense charge administrative pour tout le secteur concerné telle que ce secteur a connu avant 1993 (libéralisation du transport intracommunautaire). Le problème du cabotage pourrait être résolu en imposant l'obligation d'avoir à bord du véhicule les documents CMR qui couvrent toute l'activité du véhicule depuis son départ du pays d'établissement de l'entreprise de transport.

Question 12 : Le régime d'autorisation devrait être maintenu afin de pouvoir veiller sur la loyauté de la concurrence.

Question 13 : Oui, cela devrait être possible, à condition que les autorités étrangères à consulter fassent diligence pour le traitement des dossiers de consultation.

Question 14 : Nous n'avons pas d'expérience en la matière.

Question 15 : Il y aurait lieu, comme signalé ci-dessus, d'introduire l'attestation de conducteur dans le transport de voyageurs.

Question 16 : En la matière, la Belgique doit consulter les autorités régionales qui sont compétentes pour les transports de voyageurs urbains et régionaux.

Question 17 : Les règles différentes sont à proscrire et posent évidemment un problème pour les opérateurs. Une définition plus claire et précise concernant le caractère temporaire a déjà été demandée par la Belgique dans une lettre au Commissaire Barrot.

Question 18 : La possibilité offerte de faire du cabotage n'a pas été prévue pour exercer cette activité d'une façon quasi permanente. Elle l'a été afin d'éviter des transports à vide dans le cadre d'opérations de transport internationaux. Nous sommes en faveur de la seconde alternative, mais comment contrôler le retour dans le pays d'établissement à défaut de postes d'enregistrement de retour (postes de douane). Tout tient avec un contrôle efficace, sans formalités administratives excessives.

Question 19 : Nous sommes d'avis que rien ne devrait être changé à la liste.

Question 20 : En la matière, le SPF Mobilité et Transport doit consulter le Ministre de l'Emploi et du Travail

Question 21 : La Belgique souhaite une législation européenne en matière de sûreté des chargements, des règles de vitesse ainsi que des interdictions de dépassement pour le transport de personnes et de marchandises sur les routes RTE européennes.

Partie B : Accès à la profession

Question 1 : Non, les critères actuels sont déjà assez élevés, lorsqu'ils sont appliqués correctement.

Question 2 : Oui, les entreprises doivent prouver qu'elles ont un « réel » siège d'exploitation dans le pays d'établissement, où les activités de transport sont réellement conduites par les personnes chargées de la gestion effective et permanente de celles-ci. Les critères d'appréciation pourraient être mieux définis. L'entreprise doit également y disposer de véhicules et y avoir obtenu les autorisations et licences nécessaires.

Question 3 : Il devrait y avoir une harmonisation de la limite en dessous de laquelle les obligations imposées par la Directive « Accès à la profession » ainsi que les Règlements « Accès au marché », ne sont pas d'application. Nous préconisons un seuil plus bas que les 3,5 tonnes de charge utile vu l'augmentation substantielle de transports de marchandises effectués avec des petits véhicules (cfr. messagerie et colis)

Question 4 : Il y a lieu de contrôler plus fréquemment le respect de conditions (voir chapitre A).

L'option B est retenue. Elle est d'ailleurs appliquée en Belgique.

Question 5 : En principe oui, mais cela ne peut être un automatisme, car la qualification d'une entreprise est souvent liée à la qualification de personnes physiques (honorabilité). Lorsqu'une personne physique ne répond plus au critère d'honorabilité, celle-ci peut être remplacée par une autre personne.

Dans ce cas, l'entreprise répond à nouveau aux normes requises.

Les normes en matière d'honorabilité devraient être harmonisées.

Question 6 : On pourrait envisager un système européen informatisé comportant le fichier des personnes disposant du certificat de capacité professionnelle ainsi que, le cas échéant, le fichier du registre pénal (voir cependant la question 10) .

Question 7 : Oui, il y a cependant lieu de définir un seuil (exprimé en euros) au-delà duquel on pourrait considérer qu'une entreprise ne satisfait plus aux conditions.

Question 8 : Oui, mais il y a lieu d'harmoniser les sanctions financières. Il faudrait prendre en compte toutes les infractions ou condamnations liées aux activités de transport (accès au marché, accès à la profession, temps de conduite et de repos, ...).

Il faut également une harmonisation des procédures judiciaires dans tous les Etats-membres.

Question 9 : Oui, il y a lieu de prendre en compte l'honorabilité de toutes les personnes qui sont responsables de la gestion de l'entreprise.

Question 10 : Oui, mais cela ne peut se faire qu'au niveau national étant donné les lois sur la protection de la vie privée.

Question 11 : Non. S'il existait un registre européen, il n'y aurait plus de problèmes.

Question 12 : Oui, il y a lieu d'harmoniser, tout en prévoyant un système, qui dans la logique de la réglementation, assure que la condition de capacité financière est respectée à tout moment et pas seulement à un moment précis.

Question 13 : Un système de garantie (offerte par une banque ou une compagnie d'assurance) répond à la préoccupation énoncée car celui-ci donne les garanties nécessaires. Ce n'est cependant pas une assurance au sens strict du terme.

Il n'y a pas lieu d'ajouter des documents supplémentaires à contrôler lors des contrôles routiers en dehors des documents de transport. Le fait de posséder une licence communautaire atteste que les conditions d'accès à la profession sont remplies

Question 14 : Oui, la Belgique veut des règles harmonisées, mais dans certains cas, des dispenses devraient être possibles, par exemple, en assimilant l'expérience à un examen.

Les personnes en question sont supposées être au courant des plus récents développements dans les matières concernées.

Question 15 : Oui pour ce qui concerne le fait d'être employée de façon permanente sur base d'un contrat de travail (la réglementation prévoit en effet la gestion permanente et effective des activités de transport).