

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

Contribution du Luxembourg

Partie A – Accès au marché du transport routier

Question 1 – Fusion des actes en vigueur

Le Luxembourg se prononce en faveur de l'option 2, à savoir la fusion des différents textes tout en gardant une séparation entre le transport de marchandises et le transport de voyageurs.

Etant donné les définitions des services de transport différents dans les deux secteurs (p.ex. service occasionnel, régulier, spécialisé dans le transport de voyageurs), les textes seraient davantage étendus.

Les deux secteurs sont rarement traités ensemble par une même administration ou un même service dans les Etats membres, sauf dans le cas du contrôle.

Question 2 – Champ d'application du règlement (CEE) n° 684/92

Tant que tous les services réguliers, même nationaux, qui dépassent les limites d'une seule commune, sont soumis à autorisation, il n'y a pas de raison majeure d'exclure les services de transport public transfrontaliers locaux du régime d'autorisation. Encore faudrait-il une définition précise des services locaux.

Question 3 – Exigences qualitatives

Des exigences sont définies dans les règles d'accès à la profession de transporteur touchant principalement la capacité professionnelle et la capacité financière. Des exigences au niveau de l'assurance de responsabilité ou de l'environnement seraient utiles dans les deux secteurs voyageurs et marchandises.

Questions 4 et 5 – Durée de validité de la licence communautaire

La période de 5 ans est trop longue pour assurer un contrôle effectif. Actuellement, le Luxembourg vérifie déjà les conditions requises annuellement et certaines conditions même de façon automatique mensuellement.

Il faudrait prévoir une durée de validité d'au plus 5 ans, laissant ainsi la possibilité aux Etats membres de délivrer la licence pour une durée inférieure à 5 ans notamment aux entreprises ayant déjà présenté des manquements.

Par ailleurs, il est actuellement possible pour une seule et même entreprise de détenir plusieurs licences par le biais de succursales, qui n'ont pas de personnalité juridique propre,

dans différents Etats membres. Les règlements communautaires devraient prévoir une disposition pour éviter ce cas de figure.

Question 6 – Copies certifiées conformes

Le Luxembourg est d'avis que les copies conformes devront être standardisées afin de permettre un meilleur contrôle et de limiter ainsi les possibilités de fraudes et de falsification.

Au vu de la multitude de langues communautaires, une standardisation des copies conformes permettrait aux organes de contrôle une vérification des données même s'ils ne connaissent pas la langue dans laquelle le document est établi.

Le Luxembourg utilise actuellement pour les copies conformes le modèle de l'original de la licence avec la mention « Copie conforme N°... ». Tant pour l'original de la licence que pour les copies conformes du papier spécial de type sécurisé est utilisée.

L'indication de la plaque minéralogique du véhicule sur les copies conformes constitue une idée intéressante qui nécessite une analyse plus profonde. Il y aurait beaucoup moins de possibilité d'abus et les contrôles seraient plus faciles. Par contre, des changements continuels dans les parcs de véhicules des entreprises implique un alourdissement de la gestion des documents tant dans les entreprises que dans les administrations.

Un registre en ligne des licences communautaires constituerait un grand pas en avant pour les organes de contrôle qui pourraient instantanément vérifier les documents lors des contrôles sur route.

Question 7 – Attestation de conducteur

Le règlement (CEE) N° 881/92 prévoit un modèle harmonisé de l'attestation de conducteur. Normalement, si tous les Etats membres se tiennent à ce modèle, aucun problème ne devrait survenir lors des contrôles alors que le chauffeur doit détenir l'original de l'attestation de conducteur.

Cependant, à l'instar de la licence, des précisions quant à la copie conforme de l'attestation de conducteur, que l'entreprise doit garder à son siège, seraient de mise.

Si l'idée de combiner l'attestation de conducteur avec la carte de conducteur pour le tachygraphe numérique semble a priori attrayante, elle doit cependant être écartée pour des raisons d'impossibilité pratique.

En effet, la carte de conducteur pour le tachygraphe numérique doit être délivrée au conducteur par les autorités de l'Etat membre de résidence du chauffeur, alors que l'attestation de conducteur doit être émise à l'entreprise de transport par les autorités de l'Etat membre d'établissement de l'entreprise de transport. Il peut s'agir ici de deux Etat membres différents.

Abstraction faite des incompatibilités informatiques, il n'est juridiquement pas possible pour les autorités d'un Etat membre de faire des inscriptions (électroniques) sur un document délivré par un autre Etat membre.

Pour un petit pays, il est économiquement impossible de mettre en place un système de cartes électroniques similaire à celui des cartes de tachygraphe vu le nombre assez petit de cartes à délivrer (au Luxembourg < 100 attestations de conducteur par an).

Dès lors, le Luxembourg se prononce en faveur du maintien du format actuel papier.

Question 8 – Durée de validité de l’attestation de conducteur

Le Luxembourg a pris la décision de délivrer l’attestation de conducteur pour une durée maximale d’un an. Cette durée peut être inférieure si par exemple la validité d’un des documents demandés à l’appui de la demande, tel que p.ex. le permis de conduire, la pièce d’identité, etc., expire auparavant. De cette manière, il est assuré que les conditions d’obtention sont toujours données.

Question 9 – Extension de l’attestation de conducteur aux ressortissants UE

Le Luxembourg n’est pas d’avis qu’il conviendrait d’étendre l’obligation de détenir une attestation de conducteur aux conducteurs qui sont ressortissants UE.

Question 10 – Documents de contrôle pour les services occasionnels

Le Luxembourg est en faveur d’une harmonisation de ces documents.

Question 11 – Feuille de route pour les transports de marchandises

Le Luxembourg est en faveur d’un simple document de contrôle uniforme.

Question 12 – procédure d’autorisation pour les services réguliers internationaux

Etant donné la limitation des motifs pour refuser une autorisation, la procédure d’autorisation en vigueur devrait être maintenue ; elle permet aux Etats membres de pouvoir gérer les informations sur les transporteurs et de transmettre les détails utiles aux administrations concernés.

Question 13 – délai de traitement des demandes

Il est possible d’appliquer un délai plus court.

Question 14 et 15 – procédure d’appel

La réglementation en vigueur ne donne pas lieu des observations particulières. L’aspect sécurité devra faire partie de l’obtention d’une licence de transporteur plutôt que d’être intégré dans la procédure d’obtention d’une autorisation d’exploiter un service international.

Question 16 – cabotage local (services réguliers)

Vu la limitation des motifs pour refuser une autorisation d’un service de transport de voyageurs international, dans le cas présent, le cabotage, et vu les structures d’organisation de services de transport publics urbains en place dans la plupart des villes (réseaux tram, métro,

bus) une plus grande libération du cabotage « local » à caractère régulier, n'est pas à recommander.

Question 17 – Définition du cabotage

La disposition actuelle, tant dans le règlement (CEE) N° 3118/93 que dans le règlement (CE) N° 12/98, que les opérations de cabotage peuvent être effectuées « à titre temporaire » est imprécise et équivoque.

Une interprétation différente de ce terme dans chaque Etat membre prête à confusion et les lignes directrices de la Commission sont insuffisantes. Des règles claires et précises en la matière sont nécessaires :

- soit suppression du terme « temporaire » ;
- soit introduction d'une disposition claire et précise en termes de jours pendant lesquelles le cabotage est admis.

Question 18 – Solutions envisageables

A défaut d'une libéralisation du cabotage, le Luxembourg serait plutôt favorable à une solution du type de l'exemple 2.

Question 19 – Conditions supplémentaires pour le cabotage

pas d'observation

Question 20 – Détachement de conducteurs

pas d'observation

Question 21 – Autres questions

pas d'observation

Partie B – Accès à la profession du transporteur routier

Question 1

Un maintien de la situation actuelle paraît opportun, chaque Etat membre pouvant légitimement moduler le niveau de standards en fonction des particularités de son marché.

Question 2

Le Luxembourg a inséré dans sa législation une disposition visant à combattre les sociétés « boîtes aux lettres » en exigeant un établissement effectif, caractérisé notamment par l'existence d'un siège d'exploitation effectif, opérationnel où la mise à disposition des véhicules et la direction des activités sont véritablement effectués. Une législation communautaire subséquente permettrait de mieux maîtriser ce phénomène et assurer ainsi une moindre distorsion de concurrence.

Question 3

L'exemption pour les véhicules entre 3,5 et 6 tonnes peut être supprimée, même si elle ne crée pas une distorsion considérable.

Question 4

La pratique luxembourgeoise penche en faveur de l'option B, les autorités luxembourgeoises étant amenées pour diverses raisons à procéder à des contrôles et vérifications fréquentes. La collaboration administrative actuelle permet d'échanger les informations au niveau national et de sanctionner les entorses aux conditions d'accès (et d'exercice) de la profession. Par ailleurs, en ce qui concerne la capacité financière, le choix d'un système de garantie financière conjugué à la pratique administrative mise en place de manière concertée au Luxembourg permet une adéquation parfaite du nombre de licences avec le montant de ladite garantie financière. Aucun abus (hormis falsification ou tromperie) n'est donc possible.

Question 5

Oui, cependant la mise en œuvre de l'information est difficile et cette mesure se heurte en outre à des obstacles juridiques potentiels (supranationalité d'une sanction administrative, voire pénale).

Question 6

Le Luxembourg a mis en place une réflexion globale de simplification administrative qui a déjà trouvé application dans le domaine de l'accès et de l'exercice à l'activité de transporteur. Toutefois, le potentiel de simplification administrative paraît trop spécifique d'un Etat membre à un autre pour que des solutions concrètes puissent être mise en place au niveau communautaire.

Question 7

Il y a certainement lieu d'étendre les possibilités de refuser l'accès à la profession ou de retirer le droit à l'exercice en cas de comportements affectant l'honorabilité professionnelle. Toutefois, la solution consisterait, non pas à multiplier les formules casuistiques en la matière, mais de poser le principe de l'honorabilité requise tout en laissant le soin d'apprécier ce principe aux autorités nationales, qui pourront le cas échéant révoquer les agréments. Cette solution a été adoptée avec succès au Luxembourg pour l'accès aux professions commerciales et artisanales de toute nature. Il est outre maladroit d'utiliser les termes « d'infractions » ou de « condamnation », qui impliquent la caractérisation pénale des manquements constatés et donc l'intervention des autorités répressives. Il serait préférable d'utiliser les termes de »manquements » et de « faits », le simple constat par une autorité administrative étant alors suffisante pour enclencher l'appréciation de l'honorabilité professionnelle, sans qu'il y ait besoin de poursuites ou de condamnation, qui n'ont pas un caractère systématique.

Question 8

Idem 7..

Question 9

Oui, toutes les personnes pouvant exercer une influence significative sur la marche de l'entreprise. Cette formule est d'ailleurs utilisée dans la législation luxembourgeoise.

Question 10 et 11

Le système d'échange d'informations luxembourgeois semble efficace, les jugements, rapports de police, extrait de casier, situation fiscale étant transmis à l'autorité compétente après concertation entre les divers acteurs.

Question 12

Le système de garantie/cautionnement est facile à mettre en œuvre, fiable et en réalité peu coûteux puisque les organismes financiers performants ne facturent qu'une prime de risque ou de couverture, la somme « bloquée » ne devant pas être avancée par le transporteur. Par ailleurs, ce système permet une vérification aisée de l'adéquation entre le parc de véhicules et le montant de la garantie, celle-ci étant au Luxembourg couplée au nombre de licences délivrées.

Question 13

Oui. Cependant, l'assurance responsabilité professionnelle doit compléter le système de capacité financière, non le remplacer, puisque tous deux procèdent de considérations différentes.

Question 14

Oui. La dispense des examens peut être supprimée, puisque l'examen sert précisément à vérifier que le postulant dispensé des cours sur base de sa formation ou de son expérience possède néanmoins la qualification requise.

Question 15

La personne remplissant les conditions d'accès à la profession doit impérativement assurer une gestion effective des affaires, adaptée à la taille de l'entreprise, sans qu'il y ait lieu de prévoir des conditions par ailleurs discutables juridiquement (obligation d'un contrat de travail ou d'être employé : quid du mandat social alors ?).