



**REPONSES AUX QUESTIONS POSEES DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION DE
LA COMMISSION EUROPEENNE SUR LA REVISION DE LA LEGISLATION
COMMUNAUTAIRE RELATIVE A L'ACCES AU MARCHE DU TRANSPORT ROUTIER ET
A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER**

En tant que Fédération des transports de marchandises, la FNTR apportera à cette consultation les réponses qui concernent uniquement le transport routier de marchandises.

ACCÈS AU MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER

1. L'ACQUIS COMMUNAUTAIRE CONCERNANT LE TRANSPORT ROUTIER

1.1. Les actes juridiques en vigueur

1.2. Fusion des actes en vigueur

SOLUTION 1 – Fusionner les règles d'accès au marché du transport de marchandises et celles relatives au transport de voyageurs (y compris le cabotage)

SOLUTION 2 – Garder les règles sur le transport de marchandises séparées des règles sur le transport de voyageurs et ne fusionner que les actes respectifs (le transport international + le cabotage) en deux nouveaux règlements, l'un sur le transport de marchandises, l'autre sur le transport de voyageurs. Ainsi, les règles relatives aux opérations de transport international et celles relatives au cabotage seraient contenues dans un seul acte.

SOLUTION 3 – Garder la structure actuelle.

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

Réponse :

Non. Si les deux activités ont en commun d'exercer sur le domaine public, leurs finalités respectives sont différentes. On peut remarquer qu'en France, les textes communs entre la réglementation « marchandises » et « voyageurs » ont été scindés en texte spécifique à chaque mode de transport.

2. UNE MEILLEURE REGLEMENTATION DE CERTAINS ASPECTS DU REGIME EN VIGUEUR

2.1. Le champ d'application géographique du règlement (CEE) n° 684/92

Question 2 – Les services locaux devraient-ils être couverts par le règlement (CEE) n° 684/92 ou devraient-ils être exclus, soit du règlement, soit du régime d'autorisation?

Réponse : cette question concerne le transport de voyageurs

2.2. Dispositions pour l'accès au marché

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

Réponse : Quelle que soit la spécialité du transport, le trait commun à tous les opérateurs est d'exercer sur le domaine public. «L'obligation d'une assurance de responsabilité professionnelle qui protège les clients/voyageurs et les tiers de toute faute professionnelle du transporteur et de ses employés » existe déjà dans la pratique contractuelle.

Par ailleurs, il convient de noter que d'autres règles qui ne concernent pas spécifiquement l'accès au marché, ont une incidence sur celui-ci.

Ainsi, dans une communication COM(2006) 79 au conseil, au parlement, au comité économique et social européen et au comité des régions sur le renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, en date du 27 février 2006, la commission européenne a proposé que le Parlement et le conseil adoptent dès que possible un règlement relatif à la sûreté dans la chaîne d'approvisionnement des transports terrestres qui s'applique à toute marchandise dangereuse ou non (SEC(2006) 251). L'objectif de ce règlement est de **définir des règles communes** dans le but d'accroître la sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour les **transports terrestres** en Europe. Les Etats membres délivreront **le label d'opérateur sûr** aux opérateurs de la chaîne d'approvisionnement qui répondront exigences minimales de sûreté telles que définies par les annexes 1 à 4 du règlement. Il s devront aussi mettre en place des contrôles du respect de ce label.

Bien que fondé sur le volontariat et ne concernant pas spécifiquement l'accès à la Profession de transport, il faut tenir compte du fait que ce label « opérateur sûr » constituera une des nouvelles clés d'accès au marché qui s'ajoute déjà aux obligations contractuelles qui sont celles des transporteurs en matière de sécurité, sûreté et traçabilité du fret.

Il importe dès lors dans le cadre d'une refonte de la réglementation européenne sur l'accès à la profession de transporteur et au marché de tenir compte de ces nouveaux éléments et de veiller à harmoniser les différents textes.

2.3. Licence communautaire

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

Réponse :

Oui, compte tenu de l'évolution rapide du marché et des entreprises. Ceci nécessite alors de poser la question du contrôle qui doit être nécessairement plus rigoureux.

Cette question est indiscutablement liée avec les options qui seront retenues après examen des réponses aux questions 4 à 11 de la partie B de la Consultation.

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

Réponse :

Une réduction de la validité des licences à une durée de trois ans permettrait la vérification à intervalle plus court des conditions pour maintenir la licence tel qu'évoqué à la question 4 ci-dessus.

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 toute 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 ?

Réponse :

La standardisation des copies certifiées serait indiscutablement une avancée. Il est demandé que ces copies de licences soient matérialisées par un « macaron » apposé de manière visible sur le véhicule ce qui aurait l'avantage de distinguer rapidement le véhicule professionnel du véhicule utilisé en compte propre.

Les données actuelles figurant sur les licences semblent actuellement suffisantes.

La FNTR est tout à fait favorable à l'instauration d'un registre en ligne des licences communautaires, à condition que celui-ci soit mis à jour en temps réel. Cela permettrait à tout contractant des entreprises de transport de pouvoir vérifier si l'entreprise est bien habilitée à réaliser un transport.

La question de compléter cette « liste blanche » par une « liste noire » (à l'instar du transport aérien) des entreprises qui n'ont plus le droit d'exercer en raison notamment du non-respect des réglementations est ouverte, mais semble se heurter à des difficultés encore plus grandes de maintenance par les Etats membres.

2.5. Attestation de conducteur

2.5.1. Considérations générales

Question 7 – Convierait-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-elle être lisible électroniquement ?

Réponse :

Oui, comme il convient d'uniformiser plus généralement la présentation des documents qui se trouvent à bord du véhicule.

Il est en outre, particulièrement nécessaire d'intégrer à terme les nouvelles technologies, et notamment le chronotachygraphe numérique.

En renforçant les conditions de délivrance des cartes "conducteurs", pour les conducteurs « pour compte d'autrui » on pourra alors vérifier ses conditions d'emploi et l'application du droit social du pays où l'employeur a son Siège.

Question 8 – Convierait-il de diminuer la durée de validité maximale qui est actuellement de cinq ans ?

Réponse :

Oui.

Il est important que les administrations de contrôle puissent tenir compte de la mobilité des salariés d'une entreprise à l'autre, et évite les délais inutiles pour la délivrance des nouvelles attestations. L'ensemble de la réglementation doit bien entendu tenir compte des réglementations en matière de séjour et de travail des travailleurs non communautaires.

2.5.2. Extension à tous les ressortissants de l'UE

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 UE ?

Réponse :

Oui.

La FNTR a déjà répondu à ces questions en février 2006. Elle avait souligné que la question était délicate car en France, tout conducteur doit déjà disposer à bord du véhicule d'une attestation de relation d'emploi avec son employeur. Ce document peut consister en une attestation sur l'honneur, ou copie du bulletin de paie, ou copie du contrat de travail. Ce document est très utile pour vérifier qu'il n'y a pas de dumping social.

Par ailleurs, on peut relever qu'en matière de cabotage routier, peu d'Etats-membres prennent en considération les règles fixées par la Directive 96/71 du 16 décembre 1996 sur le détachement de salariés, dès lors qu'un conducteur demeure un certain délai sur le territoire.

La France a fait le choix en 2005 -et ce après que le Commissaire Européen aux Transports ait lui-même reconnu que cette Directive 96/71 s'appliquait bien au cabotage- d'appliquer effectivement les règles européennes du Détachement de salariés, aux conducteurs qui cabotent, dès lors qu'ils sont sur le territoire français au-delà d'une certaine durée. Le décret d'application est toujours en attente.

La présente consultation évoque d'ailleurs directement cette question.

Une mesure d'extension de l'attestation « conducteur » à tous les conducteurs ressortissants de l'Union Européenne doit être envisagée. Elle permettra de mieux référencer l'employeur du conducteur et donc son application des règles sociales appropriées.

Une telle mesure, dans les modalités actuelles, doit aussi avoir pour effet de renforcer la capacité de contrôle des autorités nationales, sur les modalités de l'emploi des conducteurs, par l'entreprise qui les emploie. Compte tenu du fait que la délivrance de l'attestation relève de l'autorité publique, du nombre de conducteurs concernés, et de leur mobilité d'entreprise à entreprise, il est incontestable que les administrations concernées devront mobiliser beaucoup plus de moyens humains et matériels pour délivrer les attestations de conducteurs, ce qui bien entendu, a un coût.... Si l'objectif recherché est un meilleur contrôle, et la lutte contre le dumping social, ou les pratiques illégales en matière d'emploi des conducteurs, alors le coût de la mesure est très largement justifié.

Cependant, l'adaptation de support actuel existant comme les cartes « conducteurs » du chonotachygraphe numérique peut permettre une rationalisation de la vérification des règles sociales applicables à tous les conducteurs.

2.6. Autres documents de contrôle

2.6.1. Feuilles de route pour le 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?

Réponse : cette question concerne le transport de voyageurs

2.6.2. Une feuille de route pour le transport de marchandises ?

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 des documents nationaux?

Réponse :

Pour les transports internationaux intracommunautaires, la question est d'ores et déjà réglée par le recours à la CMR dont le modèle est uniforme sous quelques variations d'un Etat membre à l'autre.

La question porte donc alors plus précisément sur les « feuilles de route » nationales. A priori, tout ce qui s'oriente vers une simplification du contrôle, et la standardisation des documents reçoit évidemment l'approbation.

De façon complémentaire, la standardisation ne peut porter que sur des mentions minimales qui sont requises dans tous les états membres : nom de la société, siège, identification à la TVA, numéro SIREN, nom de l'expéditeur, du destinataire etc...

En effet, il convient de rappeler que cette feuille de route a un double rôle : elle permet le contrôle sur route de la part des pouvoirs de contrôle, mais elle a également une dimension commerciale car c'est souvent sur ce document que le professionnel du transport recueille la preuve de la livraison de la marchandise par la signature du destinataire.

Harmoniser l'ensemble des documents nationaux suppose une harmonisation des dispositions législatives et réglementaires concernant le transport de marchandises y compris dans sa dimension de droit privé.

Par ailleurs, il doit impérativement être tenu compte dans toute législation européenne concernant la « feuille de route » du fait que de plus en plus d'entreprises recourent à des documents « dématérialisés » (sous forme électronique) qui doivent pouvoir être contrôlés par les services compétents ce qui suppose nécessairement des outils physiques de contrôle appropriés.

Il importe de veiller que ce document ne soit pas un document de plus par rapport aux documents à présenter en cas de contrôle, mais bien un document de simplification.

2.6.3. Traitement des demandes d'autorisation d'exploitation de services de transport de voyageurs

Question 12- La procédure d'autorisation pour les services réguliers internationaux de passager devrait-elle être maintenue, simplifiée ou supprimée?

Lors de consultations antérieures, il est apparu que le secteur industriel trouve le délai accordé pour traiter les demandes trop long (il faut attendre 5 mois avant de pouvoir saisir la Commission).

Réponse : cette question concerne le transport de voyageurs

Question 13 - Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, est-il possible pour les administrations nationales d'appliquer un délai plus court pour traiter les demandes d'autorisation ?

Réponse : cette question concerne le transport de voyageurs

Question 14 - Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, ces procédures d'appel sont-elles claires et efficaces ?

Réponse : cette question concerne le transport de voyageurs

Question 15 - Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, y a-t-il d'autres aspects de la réglementation qui pourraient être changés afin de simplifier les procédures administratives ou afin d'améliorer le régime actuel d'autorisations en le concentrant par exemple sur le respect d'exigences dans le domaine de la sécurité et social?

Réponse: cette question concerne le transport de voyageurs

Question 15 - Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, y a-t-il d'autres aspects de la réglementation qui pourraient être changés afin de simplifier les procédures administratives ou afin d'améliorer le régime actuel d'autorisations en le concentrant par exemple sur le respect d'exigences dans le domaine de la sécurité et social?

Réponse: cette question concerne le transport de voyageurs

2.7. Cabotage routier

2.7.1. Transport de voyageurs

Question 16 - Convierait-il d'autoriser les opérations de cabotage urbaines et suburbaines dans le cadre de services internationaux ? Si oui, selon quelles conditions?

Réponse: cette question concerne le transport de voyageurs

2.7.2. Transport de marchandises

2.7.3. Mieux définir le cabotage routier

Question 17 – Est ce que les parties intéressées considèrent que des règles différentes constituent un problème ? Est-ce que les parties intéressées estiment qu'une définition plus claire et précise du cabotage routier serait utile ?

Réponse :

Oui.

C'est un point essentiel : l'absence de définition claire et l'application de règles différentes a eu pour effet de transformer le cabotage en véritable système d'exploitation qui se nourrit des déficits d'harmonisation.

Sur ce point, et depuis de nombreuses années la FNTR n'a cessé de souligner qu'alors que le cabotage routier était régi par le Règlement 93/3118, ce Règlement était en réalité appliqué comme une Directive dans la mesure où aucun Etat membre ne l'appréhendait de la même façon.

L'interprétation faite par la Commission en 2004 sur le caractère « temporaire » du cabotage loin de régler le problème a laissé aux Etats membres le soin d'apprécier les situations au cas par cas sans leur donner les outils pour ce faire.

Ceci constitue indiscutablement un problème. Certaines entreprises en Europe ont fait le choix de considérer que le cabotage était un « marché » permettant ainsi d'être installé dans un Etat membre tout en exerçant réellement sur le territoire d'un autre Etat sans subir les mêmes charges fiscales sociales ou autres.

Il convient de rappeler que le cabotage est depuis l'origine une simple faculté occasionnelle de réaliser un transport intérieur pour optimiser les transports et éviter les allers ou retours à vide.

En aucun cas, il ne peut être dénaturé en la violation du droit d'établissement, ou la violation de la liberté de services. En effet, dès lors qu'une entreprise exerce une partie significative de son activité dans un pays, elle doit y disposer d'un établissement et respecter comme toute entreprise nationale l'ensemble de la réglementation nationale

2.7.4. Solutions envisageables

EXEMPLE 1 – Le cabotage est autorisé pour une durée maximale de 30 jours consécutifs, mais uniquement sur une période de 60 jours sur un an. Il serait obligatoire de tenir un carnet de bord délivré par l'État membre d'accueil.

EXEMPLE 2 – Le cabotage est autorisé pour un nombre limité (2 ou 3) d'opérations de transport consécutives à un transport international vers l'État membre d'accueil. Aucun carnet de bord ne serait requis mais tous les trajets – à commencer par les opérations de transport vers l'intérieur – devraient être clairement documentés (document CMR, certificat international de prise en charge ou feuille de route) et document attestant que la marchandise a bien été livrée. Le véhicule devrait quitter l'État membre d'accueil par exemple dans les 7 jours.

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 ?

Réponse :

Tant la Commission que les autorités nationales évoquent des pistes de solutions depuis des années.

Nombre de pays se sont orientés vers la solution 1 mais qui pose des difficultés de contrôle.

La solution 2 a le mérite de se rapprocher de ce qu'était et devrait être le cabotage, à savoir un outil d'optimisation des transports mais qui ne doit donner lieu à aucune dérive ou contournement des règles sur le droit d'établissement.

Nous proposons que le cabotage soit alors défini comme une opération unique (et non 2 ou 3) de transport intérieur (un seul chargement et un seul déchargement) antérieur ou consécutif à un transport international.

Dans ce cas, intégrer une notion de limitation maximale dans le temps est superfétatoire car aucune opération unique de transport ne dure plus de 7 jours.

Le contrôle de cette opération unique doit se faire au vu des documents de transport, en vérifiant bien que le chargement ou le déchargement précède ou suit, dans le temps, une opération de transport international prouvé par la production de la CMR. Mais des fraudes étant toujours possible, il conviendrait de sécuriser encore un peu plus cette preuve.

Si cette solution ne pouvait être retenue, il faudrait alors sérieusement s'interroger sur l'opportunité de maintenir le transport hors du champ d'application de la Directive « Services » dans la mesure où le transport routier étant un service, il doit être soumis en Europe aux mêmes règles que les autres prestations, et notamment à l'application des règles sur le Détachement avec application de la loi sociale du lieu de la prestation – comme la Commission elle-même l'a indiqué en juillet 2005-, et déclaration préalable de détachement.

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, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3118/93 ?

Réponse :

Cette question est directement liée avec la définition du cabotage.

Si l'on se trouve dans une définition proche de la solution 2 évoquée à la question 18 de la présente consultation, alors la liste actuelle suffit. Il est à noter que le rappel de l'application des règles européennes sur les temps de conduite et de repos semble un peu superfétatoire dans la mesure où il s'agit d'un Règlement, d'application directe dans tous les états membres.

En revanche, si une autre définition devrait être retenue, ou si la définition imparfaite actuelle devrait être maintenue, il est indiscutable que le rappel de l'application de la Directive 96/71 et des règles nationales sur le détachement de salariés doit figurer dans la liste de l'article 6, paragraphe 1, du Règlement n°3118/93.

Concernant l'application des règles relatives à la TVA, il importera également de tenir compte des règles de la 6^{ème} Directive, qui sont en voie de modification, notamment en ce qui concerne le transport, et l'application de plus en plus fréquente de la règle de l'autoliquidation de la TVA par les Etats membres qui permet aux transporteurs qui cabotent de facturer leurs prestations « hors taxes », les bénéficiaires de la prestation de transport de cabotage devant eux pratiquer l'autoliquidation.

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 ? 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 ?

Réponse :

En l'état, le contrôle du cabotage est extrêmement difficile. Il appartient à la Commission d'en poser les principes.

La France a inscrit dans la loi le principe de l'application des règles sur le Détachement de salariés. Mais depuis un an, le décret d'application est toujours en attente.

Si l'on suit bien les règles de la Directive 96/71/CE, on peut remarquer que la Directive ne permet d'exclure de son champ d'application que les prestations et travaux de faible ampleur, c'est-à-dire inférieur à 7 jours.

Même si le cabotage devait être limité à un mois (solution 1 de la question 18) et dans l'hypothèse, où on ne pourrait pas sur une année civile dépasser 60 jours de cabotage, la Directive 96/71(CE) trouverait de toutes façons à s'appliquer au-delà de 7 jours. Adopter toute solution contraire reviendrait à :

- priver la Directive 96/71 de tout sens
- permettre toutes les dérives possibles au cabotage
- ferait du transport une exception à toutes les autres prestations de service en Europe
- créerait une inégalité de concurrence entre les entreprises de transport en Europe, et entre les conducteurs de ces entreprises qui exerceraient sur une longue durée dans un autre pays, sans pouvoir bénéficier des règles sociales du pays où les transports seraient réalisés.

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.

Réponse :

De façon à disposer d'une règle du jeu européenne permettant d'atteindre au maximum une égalité de concurrence, les autorités européennes devraient considérer encore d'autres pistes de travail. Certains de ces dossiers ne relèvent pas tous entièrement de la compétence de la DG TREN mais concernent indiscutablement le transport routier, et l'accès au marché :

-la **lutte contre la surcapacité excessive du transport routier** : tout mode de transport est structurellement en surcapacité d'offres pour répondre à des demandes variées, et irrégulières. Mais il est constant que cette surcapacité est excessive dans le transport routier et pèse lourdement sur les prix de transport qui sont toujours plus bas.

Ce phénomène de prix bas s'il explique le succès non démenti du transport routier, a des incidences dans les entreprises.

Il favorise les phénomènes de dépavonnement dans les pays où les coûts sociaux et fiscaux sont moindres. Ce phénomène freine le rattrapage social de certains pays, et nuit à l'harmonisation et au fonctionnement normal du marché de transport européen.

Afin d'éviter le transport « low cost », un certain nombre de mesures, plus adaptées que celles qui existent aujourd'hui doivent être mises en place pour lutter contre cette surcapacité. Un observatoire européen du transport doit être en mesure d'apprécier plus rapidement l'évolution des marchés, et du marché européen pour préconiser plus rapidement des mesures efficaces visant à lutter contre les effets pervers de cette surcapacité.

-l'**établissement de règles contractuelles minimales** permettant de trouver un équilibre dans les relations avec un donneur d'ordre : clause sur la nécessaire répercussion des charges de carburant dans les prix de transport, clause sur les délais de paiement en Europe dans le transport qui devraient être harmonisés pour éviter, une fois de plus les distorsions de concurrence ;

-l'accès au marché doit prendre en compte **les rapports de sous-traitance**, très répandus en Europe, et qui conditionnent le fonctionnement du marché actuel. Il est important de prendre en compte cette réalité. Il est également important d'identifier toutes les formes de sous-traitance, certaines étant très élaborées (comme en France la location de véhicules industriels avec conducteur entre professionnels du transport qui échappe à toutes les règles sur le transport)

-l'instauration généralisée du principe de la **co-responsabilité du donneur d'ordre** lors qu'il est établi que les infractions constatées ont pour origine directe les instructions du client ;

-instauration de **règles européennes sur l'accès à la profession de commissionnaire** de transport. Alors que le transport routier lui-même fait l'objet de multiples réglementations, il est étonnant que le commissionnaire de transport, maillon essentiel de la chaîne de transport, et qui exerce cette Profession, ne fasse pas l'objet de règles minimales d'accès à cette Profession. Il ne s'agit pas de tenter de réglementer les relations entre les commissionnaires de transport et leurs clients, car ces règles sont juridiquement très différentes d'un pays à l'autre, mais bien d'éviter qu'un certain nombre de prétendus « organisateurs de transport » non professionnels ne perturbent le marché.

-l'instauration d'un véritable « **gazole professionnel** », la différence des niveaux d'accises sur le carburant étant une véritable atteinte à la concurrence loyale d'un Etat-membre à l'autre.

-instauration d'un **régime du travailleur mobile**. Il est patent que la diversité entre Etats membres des règles relatives aux conditions de travail, aux rémunérations, et aux contributions sociales est une source majeure de distorsion de concurrence. Si des avancées ont été réalisées notamment par des règles de principes sur le temps de travail au travers de la Directive 2002/15, il est patent que la transposition de cette Directive d'un Etat membre à l'autre aboutit à maintenir des situations en réalité très différentes d'un pays à l'autre.

Or, les conducteurs du transport routier exercent leur activité sur l'ensemble du territoire de l'Union. Il ne paraît envisageable de maintenir les écarts importants qui existent actuellement.

Si l'Union Européenne n'a pas compétence en ce qui concerne les niveaux de rémunération, en revanche, elle a vocation à permettre l'instauration d'un régime du travailleur mobile en renforçant son intervention sur les conditions de travail, et à plus long terme sur les contributions sociales. Il serait en effet logique que les conducteurs relèvent de régimes sociaux de protection qui soient de nature européenne et non plus uniquement nationale.

- un meilleur accès à des **outils de financement européen pour la modernisation des matériels roulants** en vue d'une meilleure sécurité, mais à condition que ces mesures n'aient pas pour effet d'aggraver la surcapacité du transport.
- instauration d'une véritable politique européenne des contrôles**, en termes non seulement quantitatifs mais également qualitatifs ; organisation d'une meilleure coopération entre Etats-membres ; instauration de structures et d'outils permettant une meilleure homogénéité des contrôles en Europe.

PARTIE B

ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

1. INTRODUCTION

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 ?

Réponse :

Les standards existants sont clairement fixés par les Directives 96/26 et 98/76. A ce stade, il apparaît que ce ne sont pas tant les critères d'accès qui sont en cause que leur application différente d'un Etat membre à l'autre.

Cette disparité est inhérente au fait de légiférer par Directive et non par Règlement. Il convient alors de se demander si ce qui doit être revu doit être le contenu de la législation, ou son support juridique.

Relever tous les standards, les rendre plus sévères n'aurait pas forcément plus d'effet.

La véritable question en jeu est celle de l'application des critères et leur contrôle.

Différencier certaines catégories ne semble pas non plus opportun. Dans tous les cas, en transport national, ou en transport international, la Profession de transporteur public routier s'exerce sur le domaine public et pour cette raison, elle met en œuvre les mêmes enjeux.

Plusieurs réflexions peuvent cependant être faites :

- certains pays disposent d'une licence intérieure pour le transport national, et d'une licence communautaire pour le transport international comme cela est d'ailleurs prévu par la réglementation européenne. Cependant, certains pays comme la France, ont fait le choix d'attribuer la licence communautaire (dès lors que toutes les conditions d'accès sont remplies) aux entreprises exploitant des véhicules de plus de 6 tonnes de PMA, sans faire de distinction entre le transport national et international.

Ce choix s'avère logique car, de fait, un professionnel du transport peut être naturellement amené, et de plus en plus dans un marché mondialisé, à exercer hors de son territoire.

Il est donc pertinent de s'interroger sur le fait que toute entreprise disposant de véhicules de plus de 6 tonnes de PMA doit remplir les conditions d'accès à la Profession, et disposer d'une licence communautaire ;

- à l'inverse, une vraie question surgit quant à l'accès à la Profession des entreprises exploitant des véhicules de -6 tonnes de PMA et plus particulièrement celles exploitant des

véhicules de -3,5 tonnes. Ces véhicules sont systématiquement exclus de toute réglementation européenne partant du principe, qu' *a priori*, ils ne sont pas amenés à faire du transport international. Or, cela est de moins en moins vrai. De plus en plus de trafics réalisés par des poids lourds peuvent être basculés sur des véhicules dits « légers ». Or l'absence de toute réglementation commune à ces transports professionnels légers peut s'avérer une source importante de distorsion de concurrence. Or, quelque soit le tonnage du véhicule utilisé, il est indiscutable que l'on se trouve face à de véritables entreprises de transport qui doivent avoir les mêmes obligations, mais également les mêmes droits. On est opportun que les autorités européennes prennent ces éléments en considération, ne serait-ce que pour qualifier à un niveau européen le transport « professionnel ».

-un élément n'est pas pris en compte pour la délivrance des licences communautaires, qui est pourtant pris en compte pour la délivrance des autorisations CEMT : le facteur environnemental. Ainsi, il est notable que même s'il n'existe plus de contingents de licences communautaires, les contingents CEMT sont conditionnés par les normes EURO. Ainsi, les entreprises des dix pays qui sont rentrés dans l'Union Européenne et qui voulaient faire du transport international avant le 1^{er} mai 2004 étaient incitées à disposer de véhicules récents pour bénéficier des autorisations CEMT en plus grande quantité. De par leur entrée dans l'Union Européenne, des entreprises disposant de véhicules plus anciens se sont trouvées en capacité d'accéder (dès lors qu'elles remplissaient les conditions d'obtention des licences communautaires) au marché international intra-européen. Cet élément est de nature à être intégré dans la réflexion sur la délivrance des licences communautaires.

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 ?

Réponse :

Les trois critères pris en considération semblent suffisants (il convient néanmoins d'intégrer les réflexions dans la réponse à la question 1 du B), dès lors qu'ils sont contrôlés, et complétés par la vérification de la réalité de l'établissement sur un territoire donné. Pour éviter la création de sociétés « boîtes aux lettres », il est de la responsabilité de chaque Etat membre de vérifier la réalité de l'établissement des entreprises par l'ensemble des moyens à sa disposition : documents concernant le registre du commerce, documents fiscaux, documents sociaux.

La réglementation européenne peut en prévoir le principe.

Cependant, il est essentiel que les autorités européennes qualifient beaucoup plus clairement le transport professionnel pour compte d'autrui et ce afin de lutter contre la concurrence d'entreprises qui sous couvert d'exercer pour leur propre compte, concurrencent directement les professionnels du transport, et sans pour autant respecter la réglementation européenne.

2.2. Exemptions et dispenses

Question 3 : Quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées ?

Réponse :

Les dispenses fondées sur les courtes distances n'appellent pas d'observations particulières sauf à ce qu'un réel contrôle permette d'en éviter les dérives.

Pour les dispenses fondées sur le tonnage, voir la réponse à la question 1 sur les véhicules légers. Cependant, toute mesure en ce sens doit faire l'objet d'une étude d'impact précise, et d'une concertation avec les professionnels concernés.

2.3. Vérifications périodiques et déqualification

Une option A consisterait à raccourcir la fréquence de ces vérifications

Une option B consisterait à compléter les vérifications périodiques et systématiques tous les cinq ans par des inspections ciblées et aléatoires.

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 ?

Réponse :

Oui, tous les trois ans.

Cette question et les suivantes nous semblent directement liées à la question 4 de la partie A.

La vérification plus fréquente n'a de sens que si elle est véritablement possible. Ce qui revient une fois de plus à la politique de contrôle de chaque Etat membre.

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

Réponse :

Il faut bien entendu qu'une entreprise déqualifiée ne puisse pas s'établir dans un autre Etat membre. Mais pour ce faire, il convient de s'attacher non pas à l'entreprise mais bien au dirigeant de l'entreprise.

A ce titre, la création d'une « liste noire » européenne référençant les entreprises et dirigeants qui ont été radiés de la liste ou du registre des transporteurs professionnels dans un pays permettrait et aux administrations des autres Etats membres et à toute personne concernée de savoir qu'elle ne peut pas recourir aux services de ces personnes physiques ou morales.

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 ? Lesquelles et par quels moyens ?

Réponse :

Afin de simplifier la vie des entreprises, et des futures entreprises la création de « guichet administratif » unique, de formalités uniformisées, et de standardisation et de simplifications des documents et déclarations doit être envisagée.

Le guichet unique aurait pour fonction de collecter et centraliser les informations des différentes administrations concernées afin que les entreprises n'aient qu'un seul interlocuteur. Cette centralisation permettrait de limiter les coûts administratifs, le nombre de déclarations, les démarches, d'éviter les « doublons » et la gestion documentaire des entreprises.

Il faut également prévoir la mise en place de procédures électroniques (téléprocédures) afin que les entreprises puissent recourir le plus souvent possible à la voie électronique dans leurs relations avec les administrations.

3. CRITÈRE D'HONORABILITÉ

3.1. Conditions à remplir

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

Réponse :

Oui, mais en prenant en considération que plus une entreprise emploie de salariés plus statistiquement le risque d'infractions répétées existe.

En France, en cas d'infractions répétées, l'entreprise est passible de sanctions administratives, pouvant aller jusqu'à la radiation de l'entreprise.

Question 8 : Faut-il harmoniser au niveau européen les définitions des infractions graves liées à l'accès à la profession ?

Réponse :

Il convient non seulement d'harmoniser au niveau européen les définitions des infractions graves liées à l'accès à la Profession, mais également harmoniser plus largement le régime des sanctions.

3.2. Personne concernée

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

Réponse :

Oui, le droit européen doit préciser la liste des personnes assujetties à l'honorabilité. Cette liste doit prendre en considération en particulier la personne qui dirige effectivement et de manière permanente l'entreprise. Cette personne doit également répondre à la condition de capacité professionnelle.

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 ?

Réponse :

Oui. Cela suppose une coordination plus proche entre les différents services administratifs européens qui gèrent les casiers judiciaires. Il faudrait également prévoir une sorte de registre des sanctions administratives, lorsque l'Etat membre applique ces sanctions.

A noter, que nombre d'entrepreneurs souhaiteraient également avoir accès aux informations qui les concernent afin de toujours pouvoir s'assurer qu'ils remplissent bien la condition d'honorabilité.

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

Réponse :

Il est très difficile pour les professionnels de savoir si le système d'information sur les sanctions et infractions fonctionne.

Il semble en tout cas acquis que les mécanismes mis en place par la réglementation européenne visant à informer l'administration nationale dont dépend l'entreprise de transport qui a commis une infraction dans un autre Etat membre, par l'administration de ce dernier afin que des sanctions soient prises, ne fonctionnent pas de manière optimale.

4. CAPACITÉ FINANCIÈRE

4.1. Méthode pour évaluer la capacité financière

Question 12 : Faut-il harmoniser davantage les méthodes pour évaluer la capacité financière ? Si oui sur la base de quels ratios financiers ? Avec quels seuils ? Qui devrait les évaluer ? Selon quelle fréquence ?

Réponse :

En France, le choix a été fait de contrôler la capacité financière de chaque entreprise, lors de son inscription au registre des transporteurs, puis chaque année, ainsi que lors du renouvellement de la licence communautaire. L'entreprise doit justifier qu'elle dispose des fonds propres suffisants par véhicule pour exercer son activité.

Il semblerait que cette tâche soit jugée particulièrement lourde par l'Administration.

La FNTR avait à l'origine proposé que le contrôle de la capacité financière soit externalisé auprès d'un organisme disposant des outils et compétences appropriés.

Mais le problème majeur qui est apparu est que les Etats-membres n'apprécient et ne contrôlent pas la capacité financière de la même façon, ce qui peut être source de distorsion de concurrence.

Il paraît donc nécessaire d'harmoniser complètement les méthodes relatives à la capacité financière, à leur contrôle à une fréquence calquée sur les durées de licences proposées, c'est-à-dire 3 ans.

4.2. Nouvelle piste à explorer

Question 13 : Une assurance obligatoire couvrant la responsabilité professionnelle est-elle une option à étudier plus en détail ? (oui/non) Si oui, ce système devrait-il compléter ou remplacer entièrement le système actuel ? Si oui, quels risques et quelles garanties minimales devrait couvrir une telle assurance ?

Réponse :

A ce jour, en France, la capacité financière exigée des entreprises de transport a pour objet de vérifier si l'entreprise a les fonds propres suffisants pour exercer son activité, et si elle ne risque pas d'exercer ou de cesser son activité en perturbant de manière significative le marché.

L'assurance évoquée à garantir contre le risque d'impayés en cas de défaillance de l'entreprise de transport...Elle viendrait utilement compléter le dispositif existant.

5. CAPACITÉ PROFESSIONNELLE

5.1. Harmonisation du niveau d'examen

Question 14 : Une harmonisation européenne plus poussées des examens est elle nécessaire ? Quelles dispenses pourraient être supprimées ?

Réponse :

Le fait qu'il existe plusieurs façons d'obtenir la capacité professionnelle ne signifie pas pour autant qu'il y ait des différences significatives de niveaux. La Profession du Transport routier en France demeure attachée à la coexistence de l'examen, de l'expérience professionnelle, et de l'équivalence par diplômes.

Si plusieurs voies d'accès à la capacité professionnelles doivent être maintenues, il paraît plus opportun d'harmoniser entre elles ces voies d'accès : harmonisation des examens, harmonisation des critères retenus pour apprécier l'expérience professionnelle, et établissement d'une liste européenne des diplômes reconnus comme conférant l'attestation de capacité professionnelle.

5.2. Personne concernée

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

Réponse :

Oui.

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 transporteurs routiers ?

Réponse :

Le programme des formations et des examens devrait être établis et réalisés par des organismes de formation reconnus, et répondant à un cahier des charges.

Question 17 : Désirez-vous proposer d'autres mesures pour éviter les charges administrative (par exemple : formes électroniques) dans la mise en oeuvre des mesures jugées utiles ?

Réponse :

Il nous paraît essentiel d'intégrer de plus en plus les nouvelles technologies dans la gestion des entreprises. Le recours grandissant aux téléprocédures électroniques doit devenir prioritaire, tout en tenant compte du fait qu'il ne faut pas créer au niveau des entreprises une « fracture numérique » les situations étant encore très disparates.

Contacts FNTR :

Florence BERTHELOT
Secrétaire Générale
FNTR-6 rue Ampère
75017 Paris (France)
Tel : 00 33 1 44 29 04 29
Fax : 00 33 1 44 29 04 01
f.berthelot@fntr.fr

Mélanie ZYLBERBERG
Déléguée permanente à Bruxelles
Rue du Marteau 21,
1000 Bruxelles (Belgique)
tel : 32 2 229 53 80
fax : 32 2 229 53 83
bureau.bruxelles@fntr.fr