

Document de consultation sur la revision de la législation communautaire relative à l'accès au marché du transport routier et à la profession de transporteur routier.

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?
Non, les deux secteurs ont des caractéristiques différentes et, pourtant, leurs réglementations doivent rester séparées.

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 ?
Nous sommes en faveur du maintien de la législation actuelle

3° Convierait-il d'imposer des exigences plus élevées pour les transporteurs exerçant certaines activités de transport routier? Si oui, lesquelles?
Oui, il convierait d'élever les montants relatifs à la capacité financière.

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, le contrôle devrait être annuel et il faudrait utiliser, si possible, l'autocertification.

5° Convierait-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?
La durée actuelle de cinq ans doit être maintenue. Un terme plus court créerait un encombrement bureaucratique inutile aux autorités compétentes chargées de délivrer les licences.

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?

Oui, il faudrait arriver à une standardisation des copies conformes et réaliser une banque de donnée européenne des licences communautaires.

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?

Nous sommes favorables à l'application de l'attestation de conducteur, actuellement prévue au niveau communautaire seulement pour le transport de marchandises, au secteur du transport de voyageurs. En Italie, la loi sur le transport occasionnel de voyageurs (loi du 11 août 2003, n. 218) contient déjà la règle selon laquelle à bord du véhicule doit se trouver une déclaration du représentant légal de l'entreprise témoignant que le conducteur travaille pour lui.

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

La durée actuelle devrait être maintenue.

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?

Oui, notre loi contient déjà cette obligation.

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?

A l'état actuel, pour effectuer les services occasionnels internationaux les entreprises de transport doivent utiliser, selon le pays de destination, trois typologies de carnets de feuilles de route: Cee, Asor et Interbus. Nous sommes de l'avis que cette différence peut engendrer beaucoup de confusion, non seulement parmi les opérateurs mais aussi chez les agents chargés des contrôles lesquels très souvent ne possèdent pas les connaissances nécessaires pour bien vérifier la documentation. Tout cela a pour conséquence déprecable le fait d'allonger les temps d'attente aux frontières et, souvent, de porter à des sanctions injustes contre les opérateurs.

11° cette question ne concerne pas notre secteur.

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

Notre Association a toujours été contre un scénario de libéralisation totale du secteur, car nous croyons que cette solution aurait de conséquences négatives sur la qualité du service offert aux usagers et pourrait affecter négativement la sécurité de voyageurs transportés. A notre avis, l'actuelle procédure d'autorisation devrait être maintenue tout en essayant d'introduire un niveau plus élevé d'équité et de transparence dans la procédure elle-même. En ce qui concerne le critère de la rentabilité, notamment, il faudrait plutôt que les Etats membres soient en même de l'appliquer, disposant de données qui leur permettent de mesurer la demande et l'offre des voyageurs pour ne pas arriver à la saturation du marché qui pourrait créer de graves perturbations du marché. Il ne faut pas oublier que les services internationaux ont une importance économique mais aussi sociale.

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?

Un terme plus court serait souhaitable, mais difficile à réaliser pratiquement.

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

Il nous semble que les dispositions actuelles sont appropriées.

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?

Nous sommes de l'avis que les règles actuelles sont suffisantes.

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

Nous ne sommes pas d'accord car les services de transport urbaines et suburbaines sont assujettis à des règles nationales spécifiques et ils devraient rester tels.

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?

Relativement au transport de voyageurs, la définition actuelle est satisfaisante.

18-19-20 ces questions ne concernent pas notre secteur.

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.

PARTIE B

ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

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?

Nous sommes de l'avis que, relativement au transport de voyageurs, la capacité financière, qui est actuellement trop limitée, devrait être élevée. La capacité professionnelle devrait, elle aussi, être élevée, en rendant plus sélectif l'examen.

2° Faut-il prévoir d'autres critères que l'honorabilité, la capacité financière et la compétence professionnelle? Par exemple, est-ce ces critères doivent permettre d'éviter les sociétés "boîtes aux lettres"? Si oui, comment?

Oui, il faudrait éviter, afin de réaliser une concurrence loyale, que certaines entreprises puissent tirer partie de formes d'évasion fiscale.

3° Quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées?

En ce qui concerne le transport de voyageurs la situation actuelle est satisfaisante.

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?

Pourvu que des inspections ciblées et aléatoires puissent être ajoutées aux vérifications déjà prévues (option B), il faudrait prévoir un contrôle au moins tous les deux ans, en ayant recours, le cas échéant, à l'autocertification.

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?

Cela serait un objectif très important à atteindre et pourrait être réalisé à travers la création d'une banque de donnée européenne.

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?

Non.

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

Non, nous sommes de l'avis que l'absence répétée d'infractions ne devrait pas représenter une condition.

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

Oui, afin de réaliser une coordination législative accrue. Il faudrait, aussi, renforcer les contrôles, même sur route, prévoyant, si nécessaire, des cours de formation pour les agents chargés des inspections.

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?

La liste devrait comprendre soit les personnes dirigeant de façon continue et effective l'activité de transport soit les personnes qui administrent l'entreprise.

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?

Oui, il serait utile afin de rendre les procédures de contrôle plus vites.

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

Non, nous croyons que le système actuel n'est pas approprié. La création d'une banque de donnée au niveau européen serait très utile à cet effet.

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?

Les méthodes actuelles sont satisfaisantes.

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?

Non, la capacité professionnelle ne peut être remplacée par une couverture d'assurance.

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

Oui, nous croyons que les examens doivent être harmonisés et rendus plus difficiles.

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

Oui.