



Réponses de la FNTV
à la consultation de la Commission Européenne
sur la révision de la législation communautaire relative à l'accès au marché
du transport routier et à la profession de transporteur routier

La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) regroupe près de 1500 entreprises du transport de voyageurs par autocar réparties sur toute la France. Ces entreprises, de toutes tailles, exécutent deux types d'activités :

- Les services réguliers : ils comprennent les services scolaires, les lignes régulières ordinaires et les transports à la demande. Les itinéraires, les points d'arrêts, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance. On les appelle les services offerts « à la place ». Leur exploitation est principalement confiée à des entreprises privées ayant signé une convention à durée déterminée avec une autorité organisatrice.
- Les services occasionnels : ils répondent à des besoins ponctuels du public. Ce sont des circuits soit "à la place", soit collectifs (utilisation d'un véhicule mis à la disposition d'un groupe ou de plusieurs groupes constitués avant le voyage par un transporteur).

La FNTV a pris connaissance du document de la consultation de la DG TREN concernant la révision de la législation communautaire relative à l'accès au marché du transport routier et à la profession de transporteur routier.

La FNTV présente ci-dessous sa position aux différentes questions posées par la Commission européenne quant à l'accès au marché du transport routier et à la profession de transporteur routier.

FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
106, rue d'Amsterdam 75009 PARIS Tél. : 01 40 82 62 72 – Télécopie : 01 40 82 62 73
Internet : www.fntv.fr – E.mail : contact@fntv.fr



PARTIE A

ACCES AU MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER

L'acquis communautaire concernant le transport routier

Fusion des actes en vigueur

Question n°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 ?

La FNTV considère inopportune la fusion des règles applicables au transport de marchandises avec celles régissant le transport de voyageurs dans la mesure où cela remettrait en cause les spécificités relatives à ces deux secteurs d'activité distincts et nuirait à la transparence nécessaire à une bonne compréhension de la réglementation par les opérateurs et agents de contrôle.

Par contre, la FNTV est favorable à la solution 2 présentée par la Commission européenne, à savoir la fusion des actes sur le transport international et le cabotage en deux nouveaux Règlements, l'un sur le transport de marchandises, l'autre sur le transport de voyageurs.

Une meilleure réglementation de certains aspects du régime en vigueur

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

Question n°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 ?

En France, des lignes régulières transfrontalières peuvent faire l'objet, non seulement d'une simple autorisation préfectorale, mais aussi d'un conventionnement avec les collectivités territoriales.



La réglementation française permet en effet aux collectivités territoriales et leurs groupements de :

- conclure, au nom de la coopération décentralisée, des conventions avec des collectivités territoriales étrangères et leurs groupements dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France ;
- créer, dans le cadre de la coopération transfrontalière, avec des collectivités territoriales étrangères et leurs groupements, un groupement local de coopération transfrontalière afin d'exercer les missions présentant un intérêt pour chacune des personnes publiques participantes et de créer et gérer des services publics et les équipements y afférents.

Peuvent ainsi coexister différents régimes juridiques pour un même service régulier ordinaire transfrontalier, à savoir :

- celui au titre duquel un transporteur, sous couvert d'une simple autorisation préfectorale, exécute le service régulier transfrontalier à ses risques et périls,
- ceux au titre desquels un transporteur exécute le service sous couvert, non seulement d'une autorisation préfectorale, mais aussi d'un contrat de service public :
 - avec ou sans droit exclusif
 - avec ou sans contribution forfaitaire par l'(les) Autorité(s) Organisatrice(s) transfrontalière(s)

Cet enchevêtrement de régimes juridiques peut néanmoins conduire à des distorsions de concurrence entre transporteurs et compromettre la pérennité et la viabilité des services réguliers conventionnés de transport transfrontalier.

La FNTV est par conséquent favorable à un refus d'autorisation pour les services réguliers transfrontaliers organisés entre les Etats membres sur la base de contrats de service public comportant un droit exclusif. En l'absence d'un tel conventionnement, la procédure d'autorisation devrait rester nécessaire ; la FNTV considère en effet que la procédure de demande et d'octroi des autorisations pour les services réguliers internationaux, pour justifiée et équilibrée qu'elle soit, répond moins à un objectif général de libéralisation des services de transport, qu'à un objectif de qualité et de sécurité des transports internationaux de voyageurs. En effet, une libéralisation efficiente des services internationaux de transport suppose au préalable une harmonisation et une mise en cohérence des réglementations européennes, notamment sociales ainsi qu'en matière de sécurité des véhicules.

La FNTV considère par contre que l'ensemble des services locaux doit être soumis aux autres prescriptions du Règlement CEE n° 684/92, notamment concernant l'obligation de disposer d'une licence communautaire. L'inscription au registre des entreprises de transport public routier de personnes en France donne lieu à la délivrance d'une licence communautaire lorsque l'entreprise utilise des autobus ou des autocars, quelle que soit son activité.



Aussi, tout véhicule effectuant un service de transport public routier de personnes ou un service privé pour le compte d'autrui doit avoir à son bord, pour être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle, une copie conforme numérotée de la licence communautaire ou de la licence de transport intérieur de l'entreprise effectuant le service.

Dispositions pour l'accès au marché

Question n°3 :

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

La FNTV est favorable au maintien d'un niveau élevé de professionnalisme dans les transports routiers.

Néanmoins, la FNTV ne soutient pas l'introduction d'une assurance de responsabilité professionnelle obligatoire qui renforcerait le cas échéant la responsabilité des entreprises et les difficultés déjà existantes pour se faire assurer.

En France, il existe déjà une protection importante pour la victime ou ses ayants droit, en cas de blessures ou de décès lié à un accident de la circulation. Ainsi, l'intégralité du dommage lié à un accident de la circulation doit être remboursée.

Le recours à une assurance de responsabilité professionnelle complémentaire devrait donc être laissée au libre choix de l'opérateur.

En revanche, l'introduction d'une charte de qualité volontaire pourrait être développée. Un système de certification aurait en effet un impact positif sur la qualité des services. Ainsi, la FNTV approuve le développement de normes de qualité lisibles pour le citoyen au niveau européen. Ces normes de qualité devront promouvoir le confort, la qualité et la satisfaction de la clientèle transportée. A ce titre, l'ensemble des normes françaises, qui concernent aussi bien les entreprises de transport routier de voyageurs que les autocars de tourisme, se complètent et garantissent une meilleure qualité de services au client. Ces normes pourraient servir de référence au niveau communautaire.

L'étude dans le cadre de l'Union Européenne des différents mécanismes mis en œuvre, et notamment en matière d'assurance, pourrait être un préalable à une réflexion générale dans ce domaine.



Licence communautaire

Question n°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 ?

La FNTV considère que le délai de 5 ans laissé aux autorités compétentes pour s'assurer que les conditions de capacité professionnelle, financière et d'honorabilité sont remplies est beaucoup trop long. Une périodicité plus fréquente des contrôles par de l'autorité délivrant les licences devrait être instaurée, notamment s'agissant de la capacité financière.

A cet effet, il pourrait être préconisé que l'opérateur adresse régulièrement à son autorité de contrôle, une fiche de calcul de la condition de capacité financière.

Le défaut provisoire de capacité financière pouvant néanmoins être le résultat d'une politique d'investissement important par l'entreprise de transport, il est important de conserver la possibilité pour l'autorité délivrante les licences communautaires d'autoriser l'opérateur de transport ne satisfaisant plus à la condition financière de poursuivre son activité pendant un délai temporaire s'il apparaît que la situation économique de l'entreprise peut lui permettre de remplir à nouveau cette condition dans ce délai.

Question n°5 :

Conviendrait-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 ?

Selon la FNTV, la question d'une éventuelle réduction de la durée de validité de la licence communautaire est étroitement liée à la question des contrôles. La FNTV considère que la durée de validité des licences, actuellement fixée à 5 ans, n'a pas à être modifiée si la fréquence des contrôles des conditions d'accès à la Profession est renforcée et harmonisée (cf. réponse à la question 4 ci-dessus). A défaut d'une décision vers un renforcement et une harmonisation de ces contrôles, la FNTV ne serait pas opposée à une réduction de la validité de la licence communautaire, par exemple à 3 ans.



Copies certifiées

Question n°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 ?

La FNTV est favorable à une harmonisation des copies conformes de licence communautaire (format/ présentation/ couleur) par un texte normatif européen. Une telle standardisation aurait en effet le mérite de faciliter les contrôles et d'éviter des verbalisations abusives.

De même, le passage progressif vers un registre en ligne de licences communautaires est à encourager.

La FNTV tient par ailleurs à sensibiliser la Commission européenne sur les délais de transmission parfois très longs (pouvant atteindre 3 à 4 mois) par les corps de contrôle, des copies certifiées conformes de licence communautaire en cas d'achat de nouveaux véhicules. Afin de ne pas apporter de freins injustifiés au développement des entreprises, une demande de copie conforme devrait pouvoir valoir copie de la licence communautaire pendant la phase transitoire nécessaire à l'instruction du dossier.

Attestation de conducteur

Question n°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 ?

Question n°8 :

Conviendrait-il de diminuer la durée de validité maximale qui est actuellement de cinq ans ?

Question n°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 ?

Sans objet pour le transport routier de voyageurs



Autres documents de contrôle

Question n°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'heure actuelle, les différents régimes applicables en fonction des destinations (UE/ASOR/INTERBUS/Accords bilatéraux) sont sources de confusion pour les opérateurs les transporteurs routiers de personnes.

La FNTV est favorable à une harmonisation des documents de contrôle mais aussi à l'élargissement de la couverture géographique des accords multilatéraux.

Question n°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 ?

Sans objet pour le transport routier de voyageurs

Question n°12 :

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

Pour la FNTV, la libéralisation entière des services réguliers internationaux, et par conséquent la suppression de la procédure d'autorisation, suppose un rôle de contrôle accru, essentiel de la part des Etats membres dans lesquels sont établis les transporteurs. Elle implique également une harmonisation et une mise en cohérence préalable des réglementations européennes, notamment sociales ainsi qu'en matière de sécurité des véhicules.

Comme déjà indiqué dans sa réponse à la question 2, la FNTV considère par ailleurs que la procédure de demande et d'octroi des autorisations pour les services réguliers internationaux, pour justifiée et équilibrée qu'elle soit, répond moins à un objectif général de libéralisation des services de transport, qu'à un objectif de qualité et de sécurité des transports internationaux de voyageurs.



En effet, une libéralisation efficiente des services internationaux de transport suppose au préalable une harmonisation et une mise en cohérence des réglementations européennes, notamment sociales ainsi qu'en matière de sécurité des véhicules.

En l'état actuel des contrôles effectués par les Etats membres et du manque d'harmonisation européenne des réglementations nationales relatives au transport de voyageurs par route en autocar, la FNTV est par conséquent favorable au maintien de la procédure d'autorisation. Une simplification pourrait néanmoins être envisagée avec :

- une limitation des cas de refus des autorisations de services réguliers internationaux avec la suppression, parmi les six cas prescrits actuellement par les règlements n° 684/92 et n° 11/98, de celui lié à la viabilité d'un service ferroviaire ;
- l'instauration d'une procédure d'autorisation tacite permettant à l'entreprise, en cas de silence de l'autorité délivrante, de démarrer l'exploitation du service qu'elle envisage le premier jour suivant l'expiration du délai de 4 mois.

Question n°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 ?

La FNTV est favorable à la mise en place d'un délai plus court pour traiter les demandes d'autorisation. Il revient néanmoins aux administrations nationales de répondre sur la faisabilité pour elles de traiter les demandes d'autorisation dans un laps de temps plus court.

Question n°14 :

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

La FNTV n'a pas connaissance de plaintes sur les procédures d'appel.



Question n°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 ?

Comme déjà indiqué dans sa réponse à la question 12, la FNTV considère que le refus d'octroi d'une autorisation lié à la viabilité d'un service ferroviaire devrait être supprimé.

Concernant le cas de refus pour l'exploitation des services visant uniquement « les services les plus lucratifs » ou compromettant directement des services réguliers déjà autorisés et exploités par deux transporteurs ou groupes de transporteurs, il conviendrait que ce soit à la personne invoquant le refus d'apporter les éléments prouvant que l'exploitation demandée vise les services les plus lucratifs ou qu'il remette en cause la viabilité des services réguliers déjà autorisés et exploités.

Par ailleurs, la FNTV tient à souligner l'importance du rôle essentiel des contrôles des Etats membres dans le cadre des transports routiers de voyageurs internationaux et en particulier dans le cadre des services réguliers internationaux

Cabotage routier

Question n°16 :

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

La FNTV considère qu'une éventuelle autorisation d'opérations de cabotage urbain ou suburbain dans le cadre de services internationaux est difficilement compatible, de par son caractère nécessairement temporaire, avec la fourniture de services réguliers soumis à des obligations de service public qui sont caractérisés par une fréquence, des arrêts et un trajet déterminé. Si une telle autorisation devait néanmoins intervenir, la FNTV souligne l'importance du respect des règles en matière d'organisation des services réguliers, lesquels font l'objet de contrats de service public devant être mis en concurrence selon les règles prescrites tant par le droit communautaire (Directives Marchés Publics n°2004/17/CE et n°2004/18/CE) que par le droit national (code des marchés publics/Loi n°93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques).

A ce titre, il est rappelé que la proposition modifiée de Règlement Européen relatif aux services publics de transport par fer et par route - ayant fait l'objet d'un accord politique le 9 juin dernier par le Conseil des Transports UE - a vocation à s'appliquer aux transports nationaux et internationaux des services publics de transports ferroviaires et routiers.



Question n°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 ?

Selon la FNTV, Il serait effectivement souhaitable que la notion de prestation à titre temporaire fasse l'objet d'une précision au niveau européen quant à la limite de temps qu'elle implique. Par ailleurs, la FNTV tient à rappeler l'importance des contrôles de la part des Etats membres d'accueil quant au respect des conditions du cabotage. Il apparaît en effet que les entreprises frontalières se heurtent de plus en plus à la concurrence déloyale de la part des entreprises étrangères qui effectuent du cabotage tout en déclarant effectuer des transports occasionnels internationaux.

Question n°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 ?

La FNTV est d'avis, dans le cas de services occasionnels, d'autoriser le cabotage à 30 jours consécutifs et à 45 jours au cours d'une année civile.

Question n°19 :

Quels domaines devraient être ajoutés ou supprimés de la liste contenue dans l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3118/93 ?

Sans objet pour le transport routier de voyageurs

Question n°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 ?

La FNTV n'a pas connaissance d'expérience ou de difficulté particulière concernant l'application de la directive n° 96/71/CE.

Par ailleurs, il semblerait opportun que la Commission s'interroge sur la pertinence de l'abaissement (15 jours par exemple) du délai maximal de 1 mois pour le détachement afin d'éviter notamment les distorsions de concurrence entre les sociétés transfrontalières.



Il conviendrait également de réfléchir à une application distincte selon qu'il s'agisse de services occasionnels ou de services réguliers, voire d'activités mixtes des conducteurs.

Autres questions ou problèmes

Question n°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 ?

La FNTV souhaite de nouveau sensibiliser la Commission européenne sur les différences existantes de sanctions entre les différents Etats membres.

En matière de copies certifiées conforme de licence communautaire par exemple, le simple oubli de copie de licence communautaire à bord du véhicule en Espagne est passible d'une contravention de 4 600 € contre 750 € en France. A noter qu'en Espagne, des infractions mineures telles que l'absence d'informations sur la feuille de route ou sur le carnet de non activité, se traduisent par des contraventions correspondant à des infractions plus graves (exemple : défaut de présentation du disque de chronotachygraphe). Au regard de ces éléments, force est de constater que la sanction correspondante est en pratique non proportionnée dans certains Etats membres contrairement à ce que prescrit l'article 19 du Règlement n° 684-92 modifié, et en tout état de cause, différente selon les Etats membres. Face à ces différences de traitement flagrantes, la FNTV demande à la Commission européenne d'engager des travaux visant à instaurer une harmonisation équilibrée des sanctions au niveau communautaire.

La FNTV tient par ailleurs à réaffirmer son opposition à l'introduction de l'attestation de conducteur pour le transport routier de voyageurs. En effet, les documents prévus par les règlements européens, notamment le Règlement CE n° 2121/98 du 2 octobre 1998, permettent déjà d'attester de la relation entre l'employeur et le conducteur.

La FNTV considère, d'une manière générale, que la multiplicité des documents devant se trouver à bord des véhicules nécessite de passer sur un support unique. Par conséquent, il serait souhaitable que la carte de conducteur du chronotachygraphe électronique devienne ce support de référence. Cette carte permettrait de contenir des données vérifiables par tous.



PARTIE B

ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

Questions d'ordre général

Niveau des standards

Question n°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 ?

La FNTV considère que les standards minimaux européens d'accès à la Profession sont globalement satisfaisants, même s'ils nécessitent d'être renforcés pour certains d'entre eux (cf. question 12 partie B). La FNTV est à ce titre défavorable à la mise en place de standards supplémentaires mais plaide pour une harmonisation européenne des réglementations sociales et fiscales afin de réduire les écarts entre les pays de l'UE ainsi que pour une harmonisation et un renforcement des contrôles.

Par ailleurs, il conviendrait d'étendre la portée de la législation concernant les conditions d'accès à la profession pour y inclure les secteurs des taxis et des locations de voiture avec chauffeur- aujourd'hui déréglementés au niveau européen - en suivant le modèle de législation communautaire existant pour les transporteurs de voyageurs par autocar.

Question n°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 ?

Comme indiqué à la question précédente, la FNTV considère que les trois critères existants sont suffisants. Elle ne s'oppose néanmoins pas à l'introduction d'un critère supplémentaire visant à éviter les sociétés « boîtes aux lettres ».



Exemptions et dispenses

Question n°3 :

Quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées ?

La FNTV considère que les exemptions permettant aux Etats membres de dispenser de l'application de tout ou partie de la directive 96/26 les entreprises effectuant des transports de voyageurs par route à des fins non commerciales ou celles qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route devraient être supprimées.

Exonérer certaines entreprises de toute capacité professionnelle, financière et d'honorabilité est en effet contraire aux objectifs de sécurité et favorise les pratiques abusives déjà constatées en la matière par des non professionnels.

Vérifications périodiques et déqualification

Question n°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 ?

Comme indiqué en réponse à la question 4 de la première partie du questionnaire, la FNTV est favorable à une vérification plus fréquente des conditions donnant accès à la Profession, concernant les conditions d'honorabilité professionnelle et de capacité financière. Une périodicité plus fréquente des contrôles par de l'autorité délivrant les licences devrait être instaurée, notamment s'agissant de la capacité financière.

A cet effet, il pourrait être préconisé que l'opérateur adresse régulièrement à son autorité de contrôle, une fiche de calcul de la condition de capacité financière.

Le défaut provisoire de capacité financière pouvant néanmoins être le résultat d'une politique d'investissement important par l'entreprise de transport, il est important de conserver la possibilité pour l'autorité délivrant les licences communautaires d'autoriser l'opérateur de transport ne satisfaisant plus à la condition financière de poursuivre son activité pendant un délai temporaire s'il apparaît que la situation économique de l'entreprise peut lui permettre de remplir à nouveau cette condition dans ce délai.



Question n°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 ? (voir aussi question 10).

La FNTV considère qu'une entreprise déqualifiée dans un Etat membre ne devrait pas pouvoir s'établir dans un autre Etat membre. Pour ce faire, la création d'un fichier central européen alimenté électroniquement par chaque Etat membre est préconisée.

Simplification

Question n°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.

De manière générale, il convient d'encourager les échanges d'information sous format électronique.

Critères d'honorabilité

Conditions à remplir

Question n°7 :

L'absence d'infractions répétées devrait-elle constituer une condition pour être honorable et accéder à la profession ?

La FNTV considère effectivement que les comportements infractionnistes dûment avérés non graves mais à répétition, doivent être sanctionnés par une remise en cause de la condition d'honorabilité professionnelle. Une définition européenne du caractère répété de ces infractions sera néanmoins nécessaire.

Question n°8 :

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

La FNTV partage l'avis de la Commission européenne quant aux multiples interprétations selon les Etats membres de la notion d'infractions graves et se prononce favorablement à une harmonisation européenne de leurs définitions.



Personne concernée

Question n°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 FNTV n'est pas opposée à l'instauration d'une liste restreinte des personnes assujetties à la condition d'honorabilité.

Contrôle par les autorités compétentes

Question n°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 ?

Une transmission automatique et systématique, auprès des autorités de délivrance des licences de transport, des sanctions prononcées par les administrations et tribunaux à l'égard de transporteurs est en effet souhaitable.

Question n°11 :

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

Selon le FNTV, le système actuel d'échange d'informations sur les infractions et condamnations éventuelles prononcées dans les autres Etats membres apparaît insuffisant. A titre d'exemple, l'article 7 de la Directive 96/26/CE ne prévoit une communication des sanctions entre Etats membres que pour les transporteurs non résidents. Il conviendrait par conséquent d'étendre la communication des sanctions entre Etats membres à l'ensemble des transporteurs, résidents ou non. Pour ce faire, le recours à un fichier central européen apparaîtrait comme la meilleure solution.



Capacité financière

Méthode pour évaluer la capacité financière

Question n°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 ?

La FNTV considère que la capacité financière doit être appliquée de manière identique à toutes les entreprises actives sur les marchés nationaux et européens. A ce titre, une harmonisation européenne des méthodes pour évaluer la capacité financière est indispensable.

La notion de capital et de réserve devrait être précisée. L'évaluation de la capacité financière devrait uniformément reposer sur les comptes de l'entreprise, les fonds disponibles avec les liquidités bancaires, les possibilités de découvert et d'emprunt, les avoirs et les biens (véhicules, locaux, installations et matériel) ainsi que sur le fond de roulement.

La FNTV considère néanmoins qu'aucune forme de garantie ne devrait être prise en compte lorsque les capitaux propres de l'entreprise sont négatifs. De même, les garanties, autres que celles accordées par les établissements de crédit et par les entreprises d'assurance, devraient être supprimées.

La FNTV est par ailleurs favorable à une réévaluation du montant de la capacité financière. Le montant minimum pour le premier véhicule devrait ainsi être accru (35 000€), les véhicules suivants restant quant à eux à 5000€. Les nouvelles entreprises seraient soumises à ces dispositions dès leur création. Les entreprises existantes disposeraient d'un délai de 3 à 5 ans pour se mettre en conformité avec ces nouveaux montants.

Concernant enfin la périodicité des contrôles, la FNTV considère que le délai de 5 ans laissé aux autorités compétentes pour s'assurer que la condition de capacité financière est remplie est beaucoup trop long. Un contrôle annuel de l'autorité délivrant les licences devrait être instauré.

Nouvelles pistes à explorer

Question n°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 devraient couvrir une telle assurance ?

La FNTV est défavorable à la substitution d'une assurance obligatoire couvrant la responsabilité professionnelle en lieu et place du système actuel de prise en compte de la capacité financière compte-tenu des dérapages en terme de coût rencontrés dans d'autres secteurs d'activité.



Capacité professionnelle

Harmonisation du niveau d'examen

Question n°14 :

Une harmonisation européenne plus poussée des examens est elle nécessaire ? Quelles dispenses pourraient être supprimées ?

La FNTV est favorable à une harmonisation européenne tout en préservant la diversité et la richesse des parcours des candidats (expérience professionnelle ou reconnaissance des diplômes).

Dans le cadre d'une formation européenne, dont le contenu est harmonisé, il est impératif que le principe d'égalité de traitement soit respecté. Cela suppose que :

- les centres d'examens soient reconnus et certifiés par une norme européenne commune (cahier des charges) ;
- les formateurs soient agréés par les Etats membres ;
- des indicateurs de performances qualitatives et quantitatives soient analysés pour mieux appréhender les adaptations nécessaires de la législation et des pratiques des pays ;
- les contrôles soient harmonisés dans le cadre d'une procédure européenne.

Personne concernée

Question n°15 :

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

Tout d'abord, la FNTV tient à attirer l'attention de la Commission sur la nécessité de ne pas mettre en péril l'existence de sociétés (notamment PME) dans le cadre de transmission et/ou mutation (cf. décès du dirigeant).

L'expérience professionnelle doit rester impérativement un cas de dispense (cf. validation des acquis de l'expérience mis en place dans les accords de formation en France). Cette expérience devrait être validée par une commission, qui pourrait le cas échéant décider du suivi d'une formation complémentaire.

Les délégations de pouvoir à un collaborateur ne dispensent pas le délégataire de sa responsabilité. Il faut donc conserver cette souplesse d'organisation des entreprises.

Le cas échéant, si la question est posée de savoir combien de sociétés un titulaire de certificat peut représenter, la réponse consistant à dire que « la personne concernée doit obligatoirement être employée par la société » ne garantit en rien l'implication du dirigeant souhaitée par la Commission.



Une piste de réflexion pourrait être de limiter le nombre de sociétés par titulaire du certificat, y compris concernant l'obligation de résidence.

Autres questions

Question n°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 ?

Non

Question n°17 :

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

Non