



Réf : ROU064-06

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

Paris, le 27 juillet 2006

Présentation de l'AUTF et considérations générales

L'association des utilisateurs de transport de fret – AUTF- représente en France, dans leur fonction transport, les intérêts des industriels, des fabricants, des négociants et des commerçants (les chargeurs) qui, directement ou par l'intermédiaire de commissionnaires organisateurs de transport, recourent aux prestataires de transport aérien, maritime, fluvial, ferroviaire et/ou routier pour assurer leurs approvisionnements et/ou les livraisons de leurs produits.

Elle est membre au plan communautaire de European Shippers Council.

Dans le cadre de sa mission première qui consiste à veiller à la pérennité d'une offre de transport de fret multimodale la plus performante et la plus compétitive, l'AUTF entend apporter sa contribution à la consultation relative aux conditions d'accès au marché du transport routier et à l'accès à la profession de transporteur routier.

L'AUTF considère qu'il faut parachever dans les meilleurs délais le processus de la libéralisation des transports routiers autour de la notion de **liberté surveillée** : il s'agit de permettre à toute entreprise de transport répondant à des conditions d'exercice de la profession d'accéder sans restriction quantitative au marché européen des transports dans son acception la plus large et de retirer totalement ou partiellement ce droit à celles qui n'y répondent plus ou qui adoptent un comportement délictueux.

ACCES AU MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER

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 ?*

Indépendamment de leurs similitudes réglementaires les professions de transporteur de personnes et de transporteur de marchandises sont très différentes et rares sont les entreprises qui cumulent les deux activités ; loin de constituer une simplification, la fusion des règles applicables au transport de personnes et au transport de marchandises dans un seul support juridique comportant une partie commune aux deux professions et des points spécifiques serait à nos yeux une source de complexité.

La solution consistant à fusionner dans un support *transport de marchandises* d'une part, et dans un support *transport de personnes* d'autre part, les règles relatives aux opérations de transport international et celles relatives au cabotage permettrait de passer de 4 à 2 textes et se justifierait d'autant plus qu'une grande partie du règlement relatif au cabotage est dorénavant obsolète (articles 2 à 5 du règlement).

Pour le volet marchandises nous imaginons parfaitement une fusion des règlements 881/92 et 3118/93 modifiés dans un nouveau règlement *concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ et/ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres*.

Question N°2 : non concerné

Question N°3 : *Conviendrait-il d'imposer des exigences (d'accès au marché) plus élevées pour les transporteurs exerçant certaines activités de transport routier ? Si oui, lesquelles ?*

Au delà des exigences standardisées auxquelles doit répondre toute entreprise de transport pour accéder au marché, sont venues s'ajouter des réglementations spécifiques d'exercice de certaines activités (marchandises dangereuses, animaux vivants, température dirigée, transports exceptionnels etc) à côté desquelles coexistent notamment des obligations transversales de prévention et d'évaluation des risques professionnels.

Cette réalité nous conduit à considérer que la question posée a déjà trouvé sa réponse.

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 ?*

Dans la mesure où la réglementation française exige de toute entreprise de transport routier qu'elle produise chaque année l'état de sa capacité financière et qu'elle informe les services de l'administration de tout changement de nature à modifier sa situation au regard de son inscription au registre des transporteurs, rien dans le principe ne s'oppose à ce que ces exigences soient étendues à l'ensemble des Etats membres.

Question N°5 : *Conviendrait-il de réduire la validité de la licence communautaire à une durée inférieure à 5 ans ? Si oui, de combien d'années devrait-elle être réduite ?*

A partir du moment où les prescriptions de vérification régulière sont instituées (voir question N°4) il devient inutile et excessivement lourd d'exiger des administrations nationales qu'elles renouvellent les licences communautaires de toutes leurs entreprises à échéance rapprochée.

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 ?*

Pour des soucis de facilité de gestion et de réactivité dans l'exercice de l'activité de transporteur il demeure prioritaire de maintenir des copies de licence communautaire banalisées et d'éviter de les affecter à un véhicule identifié.

La France a mis en ligne son registre des entreprises de transport comportant l'identité de chaque entreprise et le nombre de copies de licences détenues ; ce service répond à une préoccupation des chargeurs qui sont favorables à son extension communautaire.

La mise en ligne ne dispense pas d'instituer aux fins de contrôles routiers une procédure de sécurisation des copies de licence communautaire limitant tout risque de contrefaçon.

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 ? L'attestation du conducteur devrait-elle être lisible électroniquement ?*

Les chargeurs souhaitent que le transport de leur marchandise se déroule dans les meilleures conditions et considèrent à cet égard qu'une sécurisation des documents que doit présenter le conducteur routier à toutes réquisitions des forces de contrôle ou un accès sécurisé à des bases de données sont un gage de lisibilité et de clarification susceptible d'éviter des immobilisations de véhicules.

Cette question mérite d'être posée à l'aune de la généralisation progressive des cartes de conducteurs de véhicules équipés de chronotachygraphes numériques pouvant constituer une forme de support d'information sécurisée.

Question N°8 : *Conviendrait-il de diminuer la durée de validité maximale de l'attestation de conducteur qui est aujourd'hui de 5 ans ?*

En raison de la charge administrative que représente tant pour les services des Etats que pour les entreprises le renouvellement de ce document la question de la réduction de sa durée de validité doit être étroitement associée à celle de son extension à tous les conducteurs de l'UE abordée dans la question N°9 ; suivant les mêmes arguments que ceux que nous avons développés pour la question N°4 l'instauration d'un contrôle annuel sous forme d'une déclaration des entreprises de transport serait moins lourde à gérer que le remplacement systématique de toutes les attestations de conducteurs à échéance rapprochée.

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 de l'UE ?*

Il faut se souvenir que l'attestation de conducteur a vu le jour en réaction à une pratique aux termes de laquelle les entreprises de transport d'un pays membre pouvaient faire circuler leurs véhicules sur le territoire des autres Etats membres au volant desquels se trouvaient des personnels ressortissants de pays tiers sans qu'il soit possible de contrôler la réglementation à laquelle ces personnels étaient assujettis.

Nombreux sont ces pays tiers à être devenus depuis le 1^{er} mai 2004 des Etats membres dont les législations sociales ont encore un niveau bien inférieur à la moyenne de celui des Etats de l'Europe des 15 ; la logique qui a prévalu à la création de l'attestation de conducteur justifie son extension à tous les conducteurs de l'UE, étant précisé que la question du travail illégal par dissimulation de salarié à laquelle la consultation fait référence est indépendante de l'objet que poursuit l'attestation de conducteur.

Question N°10 : non concerné

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 ?*

En parallèle de la lettre de voiture, document à vocation prioritairement contractuelle dont l'établissement est conseillé quand il n'est pas rendu obligatoire par certains Etats membres, viendrait s'ajouter une feuille de route à vocation essentiellement réglementaire **ressemblant à s'y méprendre aux feus compte rendus de voyages applicables durant le régime d'autorisation et de contingentement des transports de cabotage !!!**.

Loin de constituer une simplification, cette proposition est au contraire un alourdissement administratif, un retour vers le passé et une rupture vis à vis de la politique du zéro papier qui va dans le sens souhaitable de l'histoire.

Si l'on peut comprendre –sans pour autant l'accepter- la création d'un document destiné à contrôler les règles d'exécution des transports de cabotage qui pourraient être instituées (voir questions N°17 à 20), nous ne voyons aucun intérêt d'exiger ce document pour l'ensemble des véhicules de transport et pour l'ensemble des types de transport.

Questions N°12 à 16 : non concerné

Questions N° 17 à 20 : *Cabotage en transport de marchandises*

La problématique du cabotage est au cœur de la politique des transports que l'on souhaite mener dans l'optique de la stratégie de Lisbonne en faveur de la croissance et de l'emploi. Comme le souligne fort justement la communication de la Commission sur la révision à mi-parcours du livre blanc de 2001 « *le processus de libéralisation du marché intérieur stimule l'innovation et l'investissement pour fournir un meilleur service à un moindre coût* ».

Nous sommes dès lors surpris de constater que le document de consultation de la Commission se situe aux antipodes de cette approche en exposant la problématique du cabotage non pas dans une perspective d'assurer la liberté effective de la prestation de service de transport mais sous l'angle de son encadrement réglementaire et de sa restriction quantitative sans s'interroger en amont plus fondamentalement sur l'opportunité de maintenir dans son principe ce régime de transport spécifique.

Alors que la libéralisation des transports internationaux est intervenue sans une harmonisation européenne des conditions de concurrence, le cabotage suscite une agitation fébrile qui ne justifie en aucune façon l'orientation consistant à tenter de vouloir préserver le dernier vestige de l'époque du contingentement.

Compte tenu de l'autonomie de la politique relative à la libre circulation des services de transport dont le principe est posée par l'article 51 du Traité CE nous plaidons en faveur du droit qui doit être accordé à toute entreprise de transport détentrice d'une licence communautaire d'exécuter, **sans aucune restriction d'ordre quantitatif**, tous transports au départ et/ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres. **Cela doit se traduire par la suppression du caractère temporaire du cabotage et par voie de conséquence à rendre sans objet les réglementations nationales qui le définissent.** Il s'agit de mettre un terme à l'hypocrisie qui consiste à autoriser librement une entreprise de transport belge à effectuer de façon permanente des transports frontaliers avec la France et de limiter ses possibilités d'effectuer des transports intérieurs dans le département du nord de la France.

La question fondamentale soulevée par les transports de cabotage est davantage celle du droit applicable que celle de leur limitation dans le temps.

Bien que cette considération n'ait pas été prise en compte au moment de la libéralisation des transports internationaux qui permet de façon permanente à des entreprises jouissant d'un environnement réglementaire favorable de mener une politique commerciale offensive, l'existence de distorsions entre les différentes législations nationales, notamment sociales, peut justifier un assujettissement des conducteurs exécutant les prestations de cabotage au droit social (durée du travail, salaire minimal, congés payés) de l'Etat membre d'accueil ; nous ne devons toutefois pas nier que le contrôle de l'application de cette mesure peut s'avérer tout aussi difficile que le serait celui de la durée du cabotage.

En conclusion, l'AUTF rappelle que toute mesure limitant l'accès des entreprises de transport ressortissantes de l'Union Européenne au marché européen pénalise les chargeurs qui ont besoin d'une offre de transport la plus large et la plus réactive possible ; le temps de parvenir à une harmonisation européenne des conditions de concurrence elle estime que le principe de l'application du droit du pays d'accueil dans le même esprit que celui qui guide le régime du détachement de salariés peut constituer une solution de compromis.

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 par toute proposition visant à augmenter les standards de qualité et à optimiser le transport routier tout en évitant toute dépense administrative supplémentaire*

Compte tenu de la place importante occupée par la sous traitance en transport routier de marchandises dont le corollaire est le risque d'impayés auxquels sont exposés les sous traitants **il est souhaitable que toute entreprise de transport puisse justifier d'une assurance ou d'une caution garantissant les conséquences pécuniaires de sa défaillance vis à vis de ses sous traitants ; la production d'une telle attestation devrait être une condition de délivrance des licences communautaires.**

ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

Plutôt que de retenir la notion *d'accès à la profession* il nous apparaît que la notion de conditions *d'exercice de la profession* répond davantage à l'idée selon laquelle les entreprises de transport sont censées satisfaire en permanence aux critères de capacité financière, de capacité professionnelle, et d'honorabilité et qu'elle s'expose à être privées de ce droit d'exercice.

Il convient par ailleurs de veiller à ce que le niveau des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier puisse tout à la fois préserver la liberté d'entreprendre, maintenir un tissu de petites et moyennes entreprises, éviter une surcapacité destructrice et répondre en permanence aux besoins de transport de l'économie. Dans la mesure où chaque marché national a ses propres spécificités il convient de maintenir un standard communautaire et de laisser à chaque Etat membre la liberté de l'adapter à la hausse ou à la baisse à son propre marché.

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 question ne semble pas devoir être posée en termes d'élévation du niveau mais plutôt en termes de clarification et d'uniformisation des critères retenus, et ce d'autant plus qu'une latitude est donnée aux Etats membres de renforcer ces critères ou d'en exempter certaines activités. Le critère de capacité financière illustre parfaitement cette problématique dans la mesure où l'augmentation des seuils financiers (actuellement de 9000€ et de 5000€) pourrait se révéler rédhibitoire dans les Etats qui ont retenu une définition restrictive des capitaux et des réserves, ce qui est le cas de la France, mais être relativement indolore chez ceux qui ont retenu une définition extensive.

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 ?*

En vertu du principe de la liberté d'établissement et de celui de la libre circulation des marchandises au sein de la communauté européenne il est surprenant d'imaginer que l'on puisse interdire à une entreprise de transport d'exécuter des transports internationaux sans que ceux-ci s'effectuent au départ ou à destination de son Etat d'établissement.

Il serait en outre dommageable et contreproductif de faire peser sur l'ensemble des entreprises de transport une nouvelle contrainte sous prétexte de mettre un terme à des situations vraisemblablement marginales qui peuvent peut-être heurter une certaine morale mais qui ne sont pas juridiquement condamnables.

Ce n'est pas l'adjonction d'une condition supplémentaire d'accès à la profession qui doit résoudre la question plus fondamentale de l'harmonisation des conditions de concurrence en Europe.

Question N°3 : *Quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées ?*

Pas de commentaires

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 (raccourcissement de la fréquence des vérifications), quelle période proposez-vous ?*

Cette question est indissociable de la question de la durée de validité des licences communautaires abordée dans la première partie de la consultation consacrée à l'accès au marché.

Dans la mesure où il convient de considérer que les entreprises doivent en permanence satisfaire aux conditions rien n'interdit aux Etats membres de diligenter les contrôles ciblés ou aléatoires afin de s'assurer de cette réalité (contrôles en entreprises et consultation du casier judiciaire).

Le modèle de la réglementation française qui demande aux entreprises de produire chaque année l'état de leur capacité financière peut être étendu aux conditions d'honorabilité professionnelle et de capacité professionnelle sur simple déclaration de l'entreprise.

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 ?*

Le principe de la reconnaissance mutuelle intracommunautaire applicable aux situations créatrices de droit devrait en toute logique pouvoir s'appliquer aux situations faisant grief ; ce principe ne peut toutefois s'appliquer qu'à la condition d'honorabilité qui est attachée à la personne physique et non à la capacité financière qui est attachée à l'entreprise ou à la capacité professionnelle qui par nature ne peut pas être retirée.

Cette question doit être rattachée à celle de la mise en ligne au niveau européen du fichier des entreprises en parallèle duquel pourrait être mis en ligne un fichier des personnes ayant perdu leur honorabilité professionnelle en application des dispositions nationales de chaque Etat membre.

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 ?*

Pas de commentaires

Question N°7 : *L'absence d'infractions répétées devrait-elle constituer une condition pour être honorable et accéder à la profession ?*

Avant d'envisager d'allonger la liste des situations susceptibles de faire perdre l'honorabilité que les administrations des Etats membres n'auront de toutes les façons pas les moyens de mettre en œuvre à grande échelle, il nous paraît plus opportun de veiller à la meilleure application des règles existantes.

Il ne faut par ailleurs pas perdre de vue que la notion d'honorabilité implique de la part de l'intéressé une intention frauduleuse qui n'est pas avérée en cas de commission de simples contraventions.

Sur un plan général nous considérons que l'objectif d'une politique de régulation de l'activité de transporteur routier ne doit pas conduire à faire disparaître les entreprises ou à verrouiller leur création mais à les rendre plus vertueuses et plus respectueuses des règles de concurrence ; à cet égard le renforcement de la politique de contrôle des infractions aux règles de temps de conduite et de repos des conducteurs routiers (directive 2006/22/CE du 15 mars 2006) associé à la mise en œuvre progressive de l'appareil de contrôle électronique devraient concourir à atteindre cet objectif ; autant nous sommes très réservés sur le renforcement du critère d'honorabilité professionnelle autant nous sommes favorables à une aggravation des sanctions pénales qui conduise à ce que le coût de la

commission d'une infraction soit supérieur au gain que procure la commission de plusieurs infractions.

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

Ce n'est pas tant l'harmonisation en tant que telle qui est souhaitable que le contenu même de la liste des infractions qui pourrait être définie au niveau communautaire; il faut en effet savoir raison garder et veiller à ne pas exiger des dirigeants d'entreprises de transport ce qui n'est pas exigible par exemple d'un professionnel de la santé. Il nous paraît que seules des infractions commises dans le cadre de l'activité professionnelle et de la vie des affaires doivent être retenues, à l'exclusion des infractions commises dans le cadre de la vie privée ; la réglementation française qui retient des délits au code de la route comme cause de perte d'honorabilité sans distinguer le cadre dans lequel ils ont été commis est à ce titre des plus contestables.

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 ?*

Cette question est indissociable de celle qui précède dans la mesure où plus longues sont les listes des infractions et des personnes devant satisfaire à la condition d'honorabilité plus grand est le risque pour une entreprise de perdre son honorabilité. Il faut donc trouver au niveau communautaire le bon dosage qui prive les Etats membres de toute latitude en la matière.

Question N°10 : *Est-ce qu'un accès plus facile des autorités délivrant les licences aux informations sur les condamnations et les sanctions empêchant l'accès à la profession est nécessaire ?*

Voir notre réponse à la question N°5 sur la mise en ligne d'un fichier « honorabilité » auquel nous sommes favorables.

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

Contrairement au commentaire qui apparaît dans le document de la consultation, la condition d'honorabilité professionnelle n'est pas attachée à l'entreprise mais à une personne ayant un lien de droit avec l'entreprise ; ceci est tellement vrai qu'il suffit que la personne ne répondant plus à la condition d'honorabilité, sous réserve qu'il ne s'agisse pas de la personne exerçant la direction permanente et effective, rompe ses liens de droit avec l'entreprise et soit la cas échéant remplacée pour que celle-ci puisse poursuivre son activité.

La réponse à la question est la même que celle qui précède.

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 ?*

Nous sommes interpellés par le commentaire qui figure dans la consultation aux termes duquel l'augmentation du nombre d'entreprises enregistrées par les Etats membres ayant fixé des niveaux de capacité financière supérieurs aux niveaux communautaires traduirait l'inefficacité de ce choix ; Nous devons insister sur le fait que la capacité financière ne poursuit pas un objectif quantitatif mais un objectif qualitatif pour assurer, autant que faire se peut, tant pour l'entreprise de transport elle-même que pour les tiers sa santé financière.

Dans le prolongement de la réponse que nous avons apportée à la question N°1 l'uniformisation de la structure de la capacité financière demeure plus importante que le relèvement des seuils.

Une vérification annuelle de la capacité financière sous une forme déclarative basée sur la pratique française nous paraît pouvoir être généralisée en Europe.

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 devrait couvrir une telle assurance ?*

La distinction qu'il convient de faire entre la capacité financière et l'assurance professionnelle interdit que l'on substitue la seconde à la première et nécessite d'appréhender les deux régimes de façon complémentaire.

La capacité financière est censée concourir à assurer la pérennité de l'entreprise de transport et rassurer ainsi, d'une part les organismes prêteurs et les fournisseurs, et d'autre part les chargeurs demandeurs d'une fiabilité dans le temps de leurs fournisseurs de transports. Dans la mesure où certains créanciers disposent de privilèges il ne nous semble pas possible de considérer que la capacité financière vise à offrir des garanties aux clients ou à la société en général.

L'assurance professionnelle intervient comme une garantie financière destinée à couvrir les créanciers de l'entreprise de transport contre son insolvabilité accidentelle ; dans la mesure où cette assurance ne sera accordée qu'à la condition que l'entreprise de transport justifie d'une capacité financière suffisante il est impossible d'exiger la première sans exiger la seconde.

La proposition que nous avons formulée dans la première partie du questionnaire relative à l'accès au marché d'exiger que chaque entreprise de transport justifie d'une assurance ou d'une caution garantissant les conséquences pécuniaires de sa défaillance vis à vis de ses sous traitants avant de se voir délivrer ses licences communautaires peut parfaitement être élevée au rang de conditions d'exercice de la profession et faire l'objet d'un contrôle régulier.

Question N°14 : *Une harmonisation européenne plus poussée des examens est-elle nécessaire ? Quelles dispenses pourraient être supprimées ?*

Pas de commentaires.

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

Compte tenu des responsabilités, notamment pénales, que supportent les personnes déclarées exercer la direction effective et permanente il est de leur intérêt de pouvoir superviser effectivement l'exploitation de la ou des entreprises de transport dont elles ont la charge et de s'organiser en conséquence en étant physiquement présentes ou en ayant des collaborateurs sur place.

Il faut nous semble t-il dépasser l'idée que la direction d'une entreprise se résume restrictivement à deux critères de temps et de lieu mais accepter qu'elle consiste à savoir s'entourer, à savoir déléguer, à savoir arrêter des orientations et fixer des objectifs, et à assumer des responsabilités ; le fait d'être d'employé et résident de façon permanente ne garantit pas la réunion de ces critères car mieux vaut une bonne gestion à distance qu'une mauvaise gestion in situ.

La généralisation à l'échelle européenne de cette conception moderne et réaliste de la direction effective et permanente appliquée au transport routier devrait, pour limiter toutes fraudes à la condition d'honorabilité professionnelle, être accompagnée de la création d'une base de données des personnes ne répondant pas à ladite condition.

Questions N°16 et 17 :

- 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 ?

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

Pas de commentaires