



Bureau: Bruxelles  
Avenue du Port, 104/106  
1000 Bruxelles  
Tel: 02/420.54.56 - Fax: 02/420.67.79  
E-mail: bruxelles@uptr.be  
TVA: BE 407.748.408  
N° de compte: 340-0974600-79

**COMMISSION EUROPÉENNE**  
***DIRECTION GÉNÉRALE DE***  
***L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS***

Unité « Politique des transports terrestres »

Rue Demot, 28  
B-1049 Bruxelles

Bruxelles, le 27 novembre 2006

Madame, Monsieur,

**Concerne : Observations de l'Union Professionnelle du Transport par Route (U.P.T.R.) au Document de Consultation sur la révision de la législation communautaire relative à l'accès au marché du transport routier et à la profession de transporteur routier.**

En tant que fédération professionnelle nationale, l'U.P.T.R. représente les entreprises belges du secteur Transport & Logistique.

Active en Belgique depuis bientôt 70 ans, l'U.P.T.R. a toujours été très représentative de l'ensemble du secteur Transport & Logistique.

Notre fédération est en effet constituée d'entreprises de toutes tailles, suivant en cela la structure économique du marché du transport.

Notre réflexion se veut dès lors toujours transversale, au-delà des divergences pouvant exister entre entreprises de grandes ou de moins grande importance au sein d'un même secteur.

C'est à ce titre qu'avec grand intérêt, nous avons pris connaissance du *Document de Consultation* et que nous avons souhaité répondre aux questions touchant au transport de marchandises.

En vous remerciant d'avance de l'attention que vous jugerez utile d'apporter à nos observations, nous vous prions d'agréer, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Michaël Reul  
Directeur



**COMMISSION EUROPÉENNE**  
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE ET DES  
TRANSPORTS DIRECTION E – Transports terrestres

## **DOCUMENT DE CONSULTATION**

**REVISION DE LA LEGISLATION COMMUNAUTAIRE RELATIVE A L'ACCES AU MARCHÉ DU  
TRANSPORT ROUTIER ET A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER**

## INTRODUCTION

Les règles communautaires régissant l'accès au marché dans le secteur du transport routier et la profession de transporteurs routiers sont fixées dans divers règlements et directives. Compte tenu de l'engagement de la Commission de mieux légiférer et de simplifier la législation existante (l'acquis), la DG TREN examine si et comment améliorer le régime en vigueur afin de

- renforcer la clarté, la lisibilité et la contrôlabilité sur le terrain des règles d'accès au marché
  - et de mieux réglementer certains aspects du régime en vigueur
- en
- fusionnant autant que possible les règlements et les directives en vigueur
  - et en reformulant certaines dispositions (notamment en matière de licence communautaire et de cabotage).

Le présent document a pour objet de présenter ces projets et de solliciter l'avis des parties intéressées. Les règles régissant l'accès au marché et à la profession sont historiquement divisées en deux ensembles distincts de législation, bien qu'intrinsèquement liées : l'un sur l'accès au marché et l'autre précédent sur l'accès à la profession. La première partie de ce document se concentre sur les règles spécifiques relatives à l'accès au marché communautaire des transports routiers et la deuxième partie sur les conditions d'accès à la profession, qui constituent le point de départ pour exercer toute opération de transport.

Sur la base des réactions à cette première consultation la DG TREN décidera si et comment procéder. Les contributions reçues seront publiées par la Commission, sauf si l'auteur demande expressément de ne pas le faire. Les contributions doivent préciser le nom, l'adresse, les fonctions et les principaux objectifs des organisations qui les envoient.

Les commentaires doivent parvenir aux services de la Commission au plus tard le **9 août 2006** à l'adresse suivante :

Commission européenne  
Direction générale de l'énergie et des transports  
Rue Demot, 28  
B-1049 Brussels  
Belgique  
Unité « Politique des transports terrestres »

Et/ou à l'adresse électronique :

[tren-e1-consultation-transports@ec.europa.eu](mailto:tren-e1-consultation-transports@ec.europa.eu)

## PARTIE A

### ACCÈS AU MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER

#### 1. L'ACQUIS COMMUNAUTAIRE CONCERNANT LE TRANSPORT ROUTIER

##### 1.1. Les actes juridiques en vigueur

Les règles d'accès au marché applicables au transport routier sont définies dans les actes juridiques suivants:

###### *Transport de marchandises*

Première directive du Conseil du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route entre États membres<sup>1</sup>;

Le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres<sup>2</sup>;

Le règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre<sup>3</sup>;

[Le règlement (CE) n° 484/2002 du Parlement européen et du Conseil du 1er mars 2002 modifiant les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 du Conseil afin d'instaurer une attestation de conducteur<sup>4</sup>].

###### *Transport de voyageurs*

Le règlement (CEE) n° 684/92 du 16 mars 1992 relatif à l'établissement de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus<sup>5</sup>;

Le règlement (CE) n° 12/98 du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre<sup>6</sup>.

- 
- <sup>1</sup> JO L 70 du 6.8.1962, p. 2005, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil (JO L 95 du 9.4.1992, p. 1)
- <sup>2</sup> JO L 95 du 9.4.1992, p. 1, modifié en dernier lieu par l'acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne (JO L 236 du 23.9.2003, p. 33)
- <sup>3</sup> JO L 279 du 12.11.1993, p. 1, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 484/2002 du Parlement européen et du Conseil du 1er mars 2002 (JO L 76 du 19.3.2002, p. 1)
- <sup>4</sup> Voir note ci-dessus; ce règlement n'est mentionné ici que par souci d'exhaustivité. Toutes ses dispositions figurant dans les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93, plus aucune référence n'y sera faite dans ce document.
- <sup>5</sup> JO L 74 du 20.3.1992, p. 1, modifié en dernier lieu par l'acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne (JO L 236 du 23.9.2003, p. 33)

## 1.2. Fusion des actes en vigueur

À l'heure actuelle, les règles relatives au transport de marchandises et celles applicables au transport de voyageurs sont rigoureusement séparées, bien qu'elles soient assez similaires, voire identiques, en de nombreux points. Il serait en principe possible de combiner ces règles en un seul et même acte législatif. Les mêmes dispositions s'appliqueraient aux aspects communs à l'activité de transport routier. Ainsi, les règles d'accès au marché seraient plus lisibles et plus cohérentes.

Trois solutions peuvent être envisagées :

**SOLUTION 1** – Fusionner les règles d'accès au marché du transport de marchandises et celles relatives au transport de voyageurs (y compris le cabotage) contenues dans les quatre règlements relatifs à l'accès au marché [sans prendre en compte le règlement (CE) n° 484/2002] et dans la directive mentionnée au point 2.1 ci-dessus.

**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 ?

*La solution d'un maintien de la structure actuelle (plutôt qu'une fusion des règles) a notre préférence.*

*Il nous paraît en effet que le transport de personnes est un métier sensiblement différent de celui du transport de marchandises. Il nous semble dès lors préférable de distinguer clairement les deux métiers afin d'éviter toute confusion inutile.*

<sup>6</sup> JO L 4 du 8.1.1998, p. 10

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

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

Le règlement (CEE) n° 684/92, modifié par le règlement (CE) n° 11/98, régit les services internationaux de transport de voyageurs. Il prévoit une seule et même «licence communautaire» pour le transport international de voyageurs effectués par autocars et autobus sur le territoire communautaire.

Les services de transport public transfrontalier, bien qu'ils soient locaux par nature, sont également soumis à ce règlement. Le régime établi par le règlement (CEE) n° 684/92, en particulier l'autorisation d'effectuer des services réguliers, pourrait imposer des contraintes inutiles à ce type de transport. Il conviendrait donc d'exclure les services locaux de cette partie du règlement.

<p><b>Question 2</b> – 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?</p> <p style="text-align: center;">/</p>
--

## 2.2. Dispositions pour l'accès au marché

En vertu des règlements (CEE) n° 684/92 et (CEE) n° 881/92, afin d'être autorisé à effectuer des transports internationaux, un transporteur doit (a) être établi dans un État membre et (b) être autorisé à exercer la profession de transporteur de marchandises par route ou de transporteur de voyageurs par route. Les conditions à remplir pour obtenir l'accès à la profession sont inscrites dans la directive communautaire 96/26/CE. La directive s'applique à tous les transporteurs, quel que soit leur type d'activités. Toutefois, les questions de la responsabilité professionnelle peuvent varier sensiblement selon le type d'activité exercée par le transporteur. Par conséquent, la question se pose si des exigences qualitatives plus élevées devraient être stipulées avant qu'un transporteur/transporteur ne soit admis à exercer certaines activités de transports routiers. Ce serait aussi un moyen de maintenir un haut niveau de professionnalisme dans le transport international sur le territoire européen. Un exemple de disposition supplémentaire serait l'obligation d'être couvert par une assurance de responsabilité professionnelle qui protège les clients/voyageurs et les tiers de toute faute professionnelle du transporteur et de ses employés.

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

*Le grand nombre de faillite survenant dans le secteur transport est avant tout lié à des problèmes de liquidités et d'insuffisance de fonds propres.*

*En Belgique, les factures des entreprises de transport sont payées dans un délai moyen de 48 jours.*

*Les conditions d'accès à la profession (et notamment celle de capacité professionnelle, voir ci-après) devraient en conséquence être orientées de manière à ce que l'accent soit mis sur les connaissances comptables et financières des gestionnaires des entreprises de transport.*

*L'exemple cité ci-avant (assurance responsabilité) ne nous paraît pas opportun.*

*Pour tout ce qui touche aux marchandises transportées, les entreprises de transport sont déjà tenues par la Convention CMR. Ils ont la faculté de couvrir ce risque par le biais de l'assurance.*

*Par contre, en matière de responsabilité civile automobile, la 5<sup>ème</sup> directive ne constitue, pour l'heure, qu'une harmonisation minimale des règles existant en matière de R.C. automobile. Les plafonds d'indemnisation (à charge des assureurs) varient considérablement d'un État-membre à l'autre. En conséquence, il en résulte d'importantes différences de prix entre les primes d'assurance qui sont autant de distorsions de concurrence.*

*Plutôt que d'imposer de nouvelles obligations d'assurance à charge de nos entreprises, il nous apparaît qu'il voudrait mieux harmoniser les plafonds d'indemnisation dans la 5<sup>ème</sup> directive.*

### 2.3. Licence communautaire

Aussi bien pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs, la licence communautaire est le seul document donnant le droit aux transporteurs et exploitants d'effectuer des trajets internationaux. Dans les deux cas, la licence est délivrée pour une période de cinq ans, qui est renouvelable. Si le détenteur d'une licence ne satisfait plus aux conditions requises pour la conserver, les autorités nationales la lui retirent.

En vertu des règles en vigueur, les États membres sont tenus de vérifier au moins tous les cinq ans si le transporteur satisfait toujours aux conditions requises pour conserver la licence, notamment celles relatives à l'accès à la profession. S'il est décidé de maintenir la durée de validité de cinq ans de cette licence, la question se pose de savoir si les autorités nationales seraient néanmoins tenues de vérifier à intervalle plus court si les transporteurs répondent toujours aux exigences.

**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 ?

*La situation en vigueur actuellement en Belgique permet le contrôle évoqué ci-avant. En effet, l'administration organise un contrôle annuel des licences et ce, via un système de 'copie' de licences. À côté de la licence 'originale' qui doit être conservée en entreprise, chaque véhicule moteur doit disposer d'une 'copie' de la licence. Cette 'copie' est délivrée par l'administration. Elle reprend l'immatriculation du véhicule, de sorte que chaque copie est exclusivement liée à un véhicule déterminé. Ces copies de licence sont renouvelées chaque année, et ce après contrôle. La délivrance desdites copies se faisant de manière (quasi) automatique, les transporteurs belges n'ont à subir aucun désagrément de ce*



*système de contrôle annuel. La simplicité et l'automaticité du contrôle administratif sont néanmoins primordiales pour nos entreprises. Ce contrôle nous paraît nécessaire à assurer la concurrence équitable. Sa généralisation au niveau européen nous paraît souhaitable.*

Dans la pratique, il semble qu'il peut être difficile pour les autorités des États membres d'invalider les licences qui devraient être retirées mais qui ne sont pas renvoyées par le détenteur. Pour remédier à ce problème, la solution pourrait être de délivrer les licences pour une durée inférieure à cinq ans, comme c'est le cas avec l'attestation de conducteur.

**Question 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 ?

*Un contrôle annuel - via une procédure administrative simple et automatique - des licences nous semble suffire pour garantir un contrôle efficace. L'important réside plus dans l'effectivité du contrôle que dans la durée de validité de la licence proprement dite.*

## **2.4. Copies certifiées**

Chaque transporteur/exploitant reçoit un original de sa licence communautaire qu'il garde dans ses locaux. Pour chaque véhicule utilisé par un transporteur, les autorités délivrent une copie certifiée qui doit rester dans le véhicule. Des problèmes se sont posés en ce qui concerne l'authenticité des copies certifiées. Les règlements en vigueur spécifient uniquement le format de la licence originale (format A4, couleur bleue) et ne précisent pas si les copies certifiées conformes doivent avoir la même couleur et si elles doivent être signées et/ou visées. Certains pays ont délivré des copies sur lesquelles figurait la mention «copie certifiée»; ces copies ont soulevé des problèmes dans d'autres États membres. Certains États membres mentionnent le numéro de la plaque minéralogique du véhicule sur la copie certifiée.

**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 ?

*Il nous semble que la standardisation des copies certifiées s'impose. Le règlement devrait établir un modèle européen unique de copies certifiées et imposer que chaque copie soit liée à un véhicule moteur déterminé. L'immatriculation du véhicule devrait donc être mentionnée sur chaque copie délivrée.*

*La possibilité de consultation on-line par les autorités de contrôle est tout à fait souhaitable.*



*A titre de simplification administrative, la durée de validité de l'attestation de conducteur devrait être liée à la durée de validité du permis de travail et ce, de sorte à supprimer les formalités de renouvellement de l'attestation.*

Les résultats de l'étude sur l'application de l'attestation de conducteur n'ont fourni aucune indication dans le sens d'une extension du champ d'application du règlement aux ressortissants UE. En réalité, aucun des États membres interrogés sur cette question n'a soutenu que l'emploi illégal des ressortissants de l'UE dans le secteur du transport de marchandises par route était un problème. Cependant, par souci d'exhaustivité, il faudrait ici reposer la question à tous les acteurs concernés.

*Cette extension ne nous paraît pas utile. Les services de contrôle nationaux disposent déjà de la possibilité de vérifier pour le compte de quelles entreprises un chauffeur travaille.*

Le règlement (CEE) n° 684/92, tel que modifié par le règlement (CE) n° 11/98, établit une « licence communautaire » unique qui permet au transporteur de prouver immédiatement qu'il a le droit d'effectuer un service international de transport de voyageurs n'importe où dans l'Union. Les opérations pour compte propre sont autorisées partout dans l'Union au terme d'une procédure d'agrément simple et les services occasionnels internationaux sont autorisés, une fois remplies les « feuilles de route » standardisées. Néanmoins, cette « feuille de route » diffère de la « feuille de route » créée par l'accord INTERBUS (pour les services occasionnels

à destination de pays tiers), qui diffère lui-même de l'accord ASOR, relatif au contrôle des documents. Ces formes différentes peuvent être source de confusion lors des inspections.

**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?

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

Une «feuille de route» est demandée aux exploitants de services de transport par autocars quand ils effectuent des trajets internationaux, mais aussi pour le cabotage. Il s'agit d'un simple document uniforme qui permet de vérifier le nombre de voyages et leur planification. Dans le transport de marchandises cependant, une variété de documents différents est utilisée en fonction des législations nationales respectives. Vu les difficultés rencontrées dans l'application effective du régime du cabotage pour le transport des marchandises, il pourrait être envisagé comme solution de demander aux transporteurs de garder sur eux un simple document de contrôle, autrement dit une feuille de route, indiquant tous les voyages effectués par un camion de marchandises. Toutes les opérations de transport effectuées par un véhicule déterminé seraient ainsi clairement documentées. Les contrôles seraient ainsi facilités, en particulier les contrôles en bord de route. Si ces derniers prennent moins de temps, les transporteurs et les autorités de contrôle en tireraient un bénéfice considérable. Le document aura un format uniforme dans tous les États membres.

**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?

*Tous les transports internationaux sont soumis à la Convention CMR qui impose l'établissement d'une lettre de voiture. La Convention CMR précise un ensemble de mentions devant impérativement se trouver sur toute lettre de voiture. Ces mentions permettent un contrôle aisé de l'origine et de la destination de tout transport international. Certains pays (Belgique et Autriche) ont généralisé l'usage obligatoire d'une lettre de voiture (répondant aux conditions imposées par la Convention CMR) également pour tous les transports nationaux.*

*D'autres États imposent l'obligation d'utiliser en transport national des documents dont les mentions sont quasi identiques à celles prescrites par la Convention CMR.*

[illegible][illegible]



### 2.7.1. Transport de voyageurs

Afin d'améliorer l'efficacité du secteur (en réduisant, par exemple, le nombre de transports à vide), les transports nationaux de voyageurs par route effectués par les transporteurs non résidents (cabotage) sont autorisés en vertu du règlement (CE) n° 12/98. Cela signifie que les transporteurs peuvent offrir des services occasionnels ainsi que des services réguliers spécialisés dans un État membre sans enregistrer leur société et en étant soumis aux mêmes contrôles (feuilles de routes) que ceux requis dans leur propre État membre. Les transporteurs peuvent aussi fournir des services réguliers dans un autre État membre, à condition qu'ils entrent dans le cadre d'un transport international autorisé (par exemple, Berlin-Cologne-Bruxelles).

Les règles en vigueur autorisent le cabotage dans le cadre de services réguliers internationaux, excepté pour les services réguliers urbains ou suburbains, en d'autres termes, les services locaux. Il n'est pas possible de déterminer avec clarté si cette restriction est nécessaire ou utile. Est-ce un problème?

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

Cela dit, le marché est relativement restreint et aucun problème d'application ne semble s'être posé.

### *2.7.2. Transport de marchandises*

Le règlement (CE) n° 3118/93 du Conseil autorise l'exploitation d'un service de transport routier à l'intérieur d'un État membre par un transporteur établi dans un autre État membre à condition que ce service soit fourni «à titre temporaire».

Initialement, en autorisant les opérations de cabotage, l'idée était de parvenir à des taux plus élevés d'utilisation des véhicules effectuant des trajets internationaux, c'est-à-dire des trajets routiers intracommunautaires, en autorisant leur utilisation pour un transport national dans le prolongement d'un transport international. Sans le cabotage, des véhicules pourraient être contraints de rentrer à vide. Le cabotage est ainsi considéré comme une activité accessoire aux opérations de transport international effectuées par un transporteur.

En pratique, il est difficile d'apprécier le caractère temporaire d'une opération de transport et, par conséquent, de savoir si ce transport est légal ou non. Dans sa communication interprétative du 26 janvier 2005<sup>7</sup>, la Commission a essayé de définir le caractère temporaire du cabotage en se basant sur la définition générale du caractère temporaire de la prestation transfrontalière d'un service.

### 2.7.3. Mieux définir le cabotage routier

En dépit des efforts de la Commission pour clarifier la définition de l'expression «à titre temporaire», une étude récente<sup>8</sup>, effectuée pour le compte de la Commission, a démontré

<sup>7</sup> JO C 21 du 26.1.2005, p.2

<sup>8</sup> Étude relative au cabotage routier sur le marché du transport de fret ( voir l'adresse suivante: [http://europa.eu.int/comm/transport/road/policy/marketaccess/roadhaulage/cabotage\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road/policy/marketaccess/roadhaulage/cabotage_en.htm))

que des difficultés persistaient encore dans l'application et la mise en œuvre du règlement sur le cabotage. La principale raison mise en évidence par l'étude est qu'il n'existe pas de définition claire, précise et applicable du cabotage.

En l'absence de définition plus précise du cabotage, certains États membres ont adopté des lignes directrices (le Royaume-Uni et la Grèce) et des règlements nationaux sur le cabotage routier (la France, l'Italie et l'Autriche). La France, l'Italie et l'Autriche ont fixé un délai pour les opérations de cabotage: les transporteurs peuvent effectuer annuellement des opérations de cabotage pendant 30 jours consécutifs sur une période maximale de 60 jours (Autriche) et de 45 jours (France). L'Italie autorise 30 jours de cabotage tous les deux mois. L'Autriche et l'Italie exigent aussi un carnet de bord dans lequel doivent être indiquées toutes les opérations de cabotage. L'Allemagne aussi travaille à l'élaboration de sa propre série de règles.

La coexistence de règles nationales divergentes peut soulever un certain nombre de problèmes à la fois pour les transporteurs et les autorités de contrôles. Disposer d'une définition plus précise pourrait aider les transporteurs puisque cela leur donnerait la sécurité juridique que le type de transport qu'ils font dans un autre Etat membre que le leur est légal. Cela aiderait aussi les autorités nationales qui doivent appliquer ce règlement et évaluer si un transport respecte ou non ce règlement.

**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 ?

*En tout premier lieu, il convient de souligner que le cabotage - en tant que tel - ne constitue pas un problème de concurrence déloyale.*

*Ce sont les conséquences de l'absence d'harmonisation des conditions sociales et salariales qui font que l'exercice de prestations de transport dans un État-membre par des transporteurs non-résidents crée des situations de concurrence économiquement inéquitables.*

---









d'accueil (par exemple, concernant la période de travail, le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés annuels payés) s'appliquent aussi aux travailleurs détachés. Les opérations de cabotage relèvent, en principe, du champ d'application de cette directive. Cependant, la directive autorise les États membres à prévoir certaines dérogations si l'activité exercée ne dure pas plus d'un mois ou si la quantité de travail à faire est insignifiante.

**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 ?

*La question de la soumission à la directive 96/71 des opérations de cabotage routier d'une durée supérieure à 1 mois ne nous semble ne pouvoir s'envisager que dans le strict cadre de l'exercice d'activités de type saisonnières exercées dans un État-membre d'accueil (tel que visé dans l'exemple 1 ci-avant).*

## 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.

*Les entreprises professionnelles de transport pour compte de tiers sont soumises à une série de règles tant en matière d'accès à la profession que de règles liées à l'exercice de la profession. Il existe à certains égards un ressentiment d'injustice économique par rapport aux exonérations existantes pour le transport de certaines marchandises - agricoles notamment - qui n'est pas soumis aux mêmes contraintes (respect des temps de conduite et de repos, carburant détaxé, poids et dimensions). Certaines de ces dérogations finissent par créer des situations de concurrences déloyales auxquelles il conviendrait de remédier.*

## ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

<sup>11</sup> Voir [http://europa.eu.int/comm/transport/road/policy/marketaccess/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road/policy/marketaccess/index_en.htm)

## 2. QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

### 2.1. Niveau des standards

La directive fixe des standards minimaux relativement ouverts. La profession plaide pour des standards plus élevés pour accéder à la profession. Ceux-ci amélioreraient le niveau général de professionnalisme et contribueraient à rendre plus sain et efficace un marché caractérisé par une surcapacité. Ils aideraient les candidats à mieux se préparer à affronter la concurrence dans le transport routier. Ces standards, s'appliquant aussi aux opérateurs ayant déjà accès à la profession puisque des vérifications périodiques sont faites, ne défavoriseraient pas les nouveaux entrants.

La directive en vigueur couvre toutes les sortes d'activités de transport routier. Par conséquent, si des standards plus élevés d'accès à la profession étaient envisagés, ils s'appliqueraient aux opérateurs de transport au niveau local comme à ceux exerçant des activités transeuropéennes totalement différentes. Pour éviter des standards plus élevés inutiles là où ce n'est pas nécessaire, une solution pourrait être de maintenir la législation actuelle qui permet aux Etats membres d'exempter les transports de certains produits ou au niveau local<sup>12</sup> Une autre solution serait de fixer au niveau européen des standards plus élevés pour uniquement certaines catégories d'activités.

**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 ?

*Il faut assurément des standards minimaux européens plus élevés d'accès à la profession de transporteur professionnel pour comptes de tiers. Les règles strictes d'accès à la profession doivent être étendues à tous les transporteurs et ce, quels que soient les véhicules utilisés pour la réalisation des activités de transport. Il n'y a aucune raison d'imposer des règles d'accès à la profession à certains transporteurs et pas à ceux qui utilisent de plus petits véhicules. Nous appelons de nos vœux la suppression de cette distinction même pour les véhicules des plus petites catégories (en ce compris les camionnettes).*

La directive se contente de trois critères pour accéder à la profession : l'honorabilité, la capacité financière et la compétence professionnelle. Des standards plus stricts d'accès à la profession viseraient ces trois critères (voir parties 3,4 et 5) mais pourraient aussi consister à ajouter d'autres critères, comme le font certains Etats membres.

Parmi les critères additionnels les plus répandus sont ceux visant à éviter les sociétés qui s'établissent dans un Etat membre dans le seul but de profiter de normes fiscales, sociales ou salariales plus favorables. Elles offrent ensuite leurs services de transport entre d'autres Etats membres sans réaliser aucun volume d'affaire substantiel dans le pays d'établissement, et ainsi sans participer à la vie économique réelle du pays d'établissement (sociétés « boîtes aux lettres »).

**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 ?

*Ces trois critères en tant que tels nous semblent à priori suffisants. Il conviendrait cependant que les exigences en matière de capacité financière soient harmonisées et ce, via l'obligation d'un cautionnement bancaire dans le pays d'établissement du siège social. Il ne nous semble cependant pas que ce soit via ces critères que l'on puisse éviter la création de sociétés « boîtes aux lettres ».*

<sup>12</sup> Article 2 paragraphe 2 de la directive 96/26.

## 2.2. Exemptions et dispenses

La législation actuelle prévoit plusieurs exemptions et dispenses qui contribuent à l'hétérogénéité dans l'application des règles et qui pourraient ne plus être justifiées :

Les Etats membres peuvent exempter les transports de certains produits sur de faibles distances, ce qui semble raisonnable. Les véhicules de moins de 6 tonnes peuvent aussi être exemptés. Cette dernière exemption semble moins justifiée, puisque la plupart des autres règles européennes s'appliquent à tous les véhicules d'un poids maximal autorisé supérieur à 3,5 tonnes.

Les entreprises autorisées à exercer leur profession avant l'entrée en vigueur de la directive sont dispensées de fournir les preuves montrant qu'elles remplissent les conditions d'accès à la profession. Les entreprises qui ont été autorisées à exercer leur profession avant 1978 ou avant l'adhésion de leurs pays à la Communauté profitent ainsi de telles dispenses (les Etats membres qui ont adhéré en 2004 n'ont pas bénéficié de ces droits d'antériorité).

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

*Ces deux exemptions nous semblent devoir impérativement être supprimées dans les meilleurs délais (moyennant le cas échéant une période transitoire).*

*Même la limite de 3,5 tonnes ne nous paraît pas devoir être maintenue.*

*La Belgique applique déjà l'obligation de disposer d'une licence de transport pour les véhicules dont la charge utile est supérieure à 500 kg. Juridiquement comme économiquement, même cette distinction n'a pas lieu d'être.*

*Certains opérateurs « colis express » souhaitent l'introduction d'un accès à la profession pour freiner le développement anarchique de ce type d'entreprises.*

*Dans le même ordre d'idée, ces véhicules devraient être soumis au respect des temps de conduite et de repos.*

## 2.3. Vérifications périodiques et déqualification

Les autorités chargées d'autoriser l'accès à la profession doivent vérifier tous les cinq ans si les entreprises remplissent toujours les conditions d'honorabilité, de capacité financière et de compétence professionnelle et le cas échéant retirent l'autorisation d'exercer (déqualification). Ce rythme de contrôle semble insuffisant pour s'assurer de l'honorabilité ou la capacité financière qui peuvent changer rapidement. Deux options sont par conséquent envisageables :

Une option A qui consisterait à raccourcir la fréquence de ces vérifications. Cette option, déjà pratiquée par certains Etats membres, assurerait un contrôle plus fiable des conditions d'honorabilité et de capacité financière mais représenterait un coût supplémentaire pour les administrations et les entreprises.

Une option B consisterait à compléter les vérifications périodiques et systématiques tous les cinq ans par des inspections ciblées et aléatoires. Ces inspections, déjà pratiquées par certains Etats membres, pourraient être combinées avec celles dans les locaux des entreprises déjà requises par la législation communautaire pour contrôler les temps de

conduite et de repos ou encore les attestations de conducteurs.<sup>13</sup>

**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 ?

*De manière très générale, le respect de la règle passe par la crainte du contrôle ... Les contrôles ciblés ont notre préférence.*

Il conviendrait aussi d'éviter qu'une entreprise déqualifiée à l'occasion de l'une des vérifications puisse obtenir une autorisation dans un autre Etat membre. Il n'est pas normal par exemple qu'une entreprise qui a perdu son honorabilité dans un autre Etat membre puisse s'établir dans un autre. Une solution pourrait consister en un échange d'information organisé, par exemple de façon électronique, dans le cadre d'un réseau européen des autorités compétentes. Les autorités compétentes notifieraient alors à ce réseau les octrois et les retraits des autorisations d'accéder à la profession.

**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 ? (voir aussi question 10)

*La création d'un fichier central européen des entreprises de transport et des titulaires de la capacité professionnelle nous semble en tous points indispensable.*

## 2.4. Simplification

Le contrôle de l'accès à la profession représente une certaine charge administrative. Les entreprises doivent s'enquérir régulièrement auprès de différentes administrations, institutions financières ou organisations des différents documents requis pour accéder à la profession (par exemple extraits de casier judiciaire, preuve de la capacité financière, certificat de compétence professionnelle). Les administrations doivent traiter les demandes des candidats, procéder à des vérifications périodiques, obtenir d'autres administrations ou organisations, dans l'idéal aussi dans d'autres pays, les informations qui peuvent être pertinentes pour évaluer en connaissance de cause les dossiers des candidats.

**Question 6 :** Y a-t-il des charges administratives qui pourraient être allégées ou éviter dans la mise en œuvre des mesures jugées utiles à la lecture de ce questionnaire ? Lesquelles et par quels moyens ?

---

<sup>13</sup> L'article 7.2 du règlement (CEE) n°881/92 demande qu'au moins 20% des attestations de conducteur soient contrôlée chaque année.

### 3. CRITÈRE D'HONORABILITÉ

#### 3.1. Conditions à remplir

L'article 3.2 de la directive prévoit que les personnes censées remplir les conditions d'honorabilité ne doivent pas :

- Avoir fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial;
- Avoir été condamnées pour des infractions graves aux réglementations concernant les conditions de rémunération et de travail ou le transport routier, notamment sur le temps de conduite et de repos des conducteurs, les poids et dimensions des véhicules utilitaires, la sécurité routière et la sécurité des véhicules, la protection de l'environnement, ainsi que les autres règles relatives à la responsabilité professionnelle.

Le système actuel ignore la possibilité que certaines entreprises commettent de façon répétée des infractions plus banales. Les infractions commises de façon répétée présument un comportement délibéré prédateur sur le marché du transport routier. Les gestionnaires de transport, qui sont ceux censés remplir la condition d'honorabilité, sont de plus, depuis peu, coresponsables des infractions commises par les chauffeurs en matière de temps de conduite et de repos.<sup>14</sup> Il serait logique que les entreprises gérées par de telles personnes ne puissent plus avoir accès à la profession. Le législateur européen avait d'ailleurs déjà envisagé cette possibilité pour le transport international.<sup>15</sup>

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

*Il nous semble qu'il convient de rester extrêmement prudent avec les infractions répétées et très certainement avec une quelconque présomption de volonté de fraude.*

*En effet, le grand nombre de règles et leur complexité (en matière notamment de temps de conduite et de repos et/ou d'utilisation du tachygraphe analogique ou digital) doivent absolument être prises en compte. De manière générale, il y a lieu d'être très prudent avant de tirer des conclusions qui ne seraient basées que sur des présomptions.*

*Il nous semble que pour être privé de la condition d'honorabilité, il faut garder un certain seuil de gravité. Les entreprises sont déjà civilement responsables des infractions de leurs travailleurs. Il ne conviendrait pas d'imposer une double sanction à un entrepreneur en le privant de sa compétence professionnelle pour les infractions minimales quoique répétées de*

<sup>14</sup> Directive sur les contrôles routiers adoptée en février 2006

<sup>15</sup> L'article 8.3 du règlement (CEE) 881/92 sur l'accès au marché mentionne d'ailleurs expressément qu'un Etat membre peut retirer partiellement la licence communautaire en cas d'infractions répétées. Il s'agit



*ses chauffeurs. Le caractère répétitif d'infractions minimales doit être analysé avec grande circonspection. La volonté de fraude ne peut pas être simplement présumée, elle doit être avérée.*

Enfin la notion d'infractions graves est interprétée selon les Etats membres de manière très différente, ce qui nuit à une application uniforme des conditions à remplir. Il est déjà prévu d'harmoniser dans le domaine du temps de conduite et de repos, la notion d'infraction grave par le comité du règlement (CE) n° 3821/85. La question peut se poser d'harmoniser cette notion d'infractions graves, au moins ceux dans les autres domaines couverts par la législation européenne (poids et dimension des véhicules, sécurité, temps de travail).

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

*Il convient assurément d'harmoniser de manière très claire les infractions graves pouvant entraîner la suppression de la condition d'honorabilité.*

*La création d'un fichier central européen des entreprises de transport et des titulaires de la capacité professionnelle (cf. supra) passe par une harmonisation complète des règles en la matière.*

### 3.2. Personne concernée

Selon l'article 3.1, la « personne qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise » doit être honorable. Les Etats membres pouvant décider de l'appliquer à d'autres personnes, plusieurs d'entre eux ont choisi d'énumérer dans une liste détaillée les personnes assujetties à cette condition : le propriétaire de l'entreprise ou des personnes ayant des intérêts dans l'entreprise, les gestionnaires, le directeur. Une application plus uniforme de la législation exigerait par conséquent d'établir ce type de liste.

**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 ?

*La liste des personnes assujetties à la condition d'honorabilité nous semble à priori suffisante. Le caractère effectif de la gestion des activités de transport d'une entreprise nous semble être le critère de base.*

### 3.3. Contrôle par les autorités compétentes

L'application efficace des règles en matière d'honorabilité semble se heurter souvent à la difficulté pour l'autorité compétente d'obtenir les informations nécessaires auprès des nombreuses administrations (ministère de la justice, administration fiscale, administration des transports). Dans certains pays, la protection des données sur la vie privée rend d'autant plus difficile l'obtention de ces informations.

Une option pourrait être que chaque Etat membre tienne un registre central des



transporteurs ayant fait l'objet de condamnations et de sanctions susceptibles d'empêcher l'accès à la profession. Une option moins coûteuse serait que les administrations et les tribunaux prononçant des sanctions à l'égard d'un transporteur en informent automatiquement et systématiquement les autorités délivrant les licences donnant l'accès à la profession, pour qu'elles puissent, si nécessaire, les retirer sans attendre la vérification périodique des cinq ans.

---

toutefois simplement d'une faculté appliquée de façon très inégale selon les Etats membres et non d'une obligation.

**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 ?

*A nouveau, la création d'un fichier central européen des entreprises de transport et des titulaires de la capacité professionnelle (cf. supra) passe par la possibilité pour chaque état de procéder à un contrôle des données relatives aux conditions d'accès à la profession.*

De plus, les autorités délivrant les licences dans un Etat membre n'ont en règle générale pas connaissance des condamnations éventuelles prononcées dans les autres Etats membres. Une entreprise inapte à la profession dans un Etat membre pourrait ainsi s'établir dans un autre pays pour exercer. Une entreprise établie dans un pays pourrait commettre des infractions graves ou répétées dans d'autres pays sans être inquiétée de perdre sa licence.

Si un réseau européen des autorités délivrant les attestations, tel qu'évoqué à la question 5, était mis en place, le problème ne se poserait plus pour les sanctions graves qui entraînent le retrait immédiat de l'autorisation d'exercer la profession. Les autorités verraient à travers ce réseau que le candidat s'est vu retiré son autorisation dans un autre pays, quel qu'en soit la raison. Si en revanche, la législation évolue pour prendre en compte les infractions répétées et pas seulement les infractions graves, il serait normal pour le transport international de comptabiliser toutes les infractions où qu'elles soient commises dans l'Union européenne, au lieu de ne comptabiliser que celles commises sur le territoire national. Cela exigerait d'organiser au niveau européen un échange d'information fiable sur les sanctions dont la répétition peut faire perdre la qualité de transporteur. L'article 7 de la directive prévoit déjà qu'une infraction commise dans un Etat membre par un transporteur non résident soit signalée aux autorités de l'Etat membre de résidence, bien que cette exigence d'échange d'information soit limitée aux seules infractions aux réglementations dans le domaine des transports.

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

#### **4. CAPACITÉ FINANCIÈRE**

Selon l'article 3.3 de la directive actuelle, « *la capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise* ». Par ailleurs « *l'entreprise doit disposer d'un capital et de réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 euros pour un seul véhicule utilisé et à 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire* ».

##### **4.1. Méthode pour évaluer la capacité financière**

Tout en se conformant avec ces principes, les Etats membres emploient en pratique des méthodes très différentes pour évaluer la capacité financière :

- Certains Etats membres comptabilisent parmi le capital et les réserves l'ensemble des actifs, y compris les actifs immobiliers, d'autres se limitent aux liquidités, d'autres encore utilisent des indicateurs complémentaires (ratio d'endettement).
- Le seuil minimal à respecter varie également. Certains Etats membres ont fait le choix d'exiger un montant de capital bien supérieur au minimum communautaire<sup>16</sup> avec l'objectif explicite de rationaliser le marché. Mais dans ces Etats, le nombre d'entreprises continue d'augmenter, ce qui fait douter de l'efficacité d'une approche basée sur un simple indicateur financier.
- La preuve exigée de cette capacité financière revêt aussi la forme dans certains Etats membres d'un dépôt ou d'une garantie bancaire, ce qui apporte des garanties sûres aux débiteurs mais peut freiner la capacité d'investissement et de croissance des entreprises, ou encore d'une certification apportée par un organisme. D'autres Etats membres font appel aux associations de transporteurs pour évaluer la capacité financière des candidats. La fréquence des vérifications périodiques varie aussi, certains Etats membres vérifiant la capacité financière tous les ans.

**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 ?

*L'harmonisation – plus que souhaitable – en la matière nous semble devoir passer par l'obligation de disposer d'un cautionnement de type bancaire. Des systèmes de garantie équivalents existent déjà via un mécanisme d'assurance (couverture de risques), ce qui permet de ne pas freiner la capacité d'investissement des sociétés.*

*Le système de garantie a le mérite de mettre toutes les entreprises sur un même pied d'égalité et ce, en donnant quelques garanties à certains créanciers privilégiés. Ce système permet encore d'éviter toute interprétation juridique de notions comptables de plus en plus complexes.*

## 4.2. Nouvelle piste à explorer

La principale raison d'être du contrôle de la capacité financière est d'offrir des garanties aux clients, aux passagers et aux tiers et à la société en générale en cas de défaillance professionnelle, volontaire ou non, du transporteur. D'autres professions réglementées, par exemple dans le domaine de l'audit, de la finance ou de l'ingénierie, offrent ce type de garantie au moyen d'assurances couvrant la responsabilité professionnelle. De telles assurances constituent une pratique répandue dans les grandes entreprises. Dans le domaine du transport routier, la généralisation d'une assurance pour responsabilité professionnelle pourrait compléter les assurances déjà utilisées et/ou obligatoires (assurance sur le chargement, assurance sur les véhicules, assurances responsabilité civile).

Pour les entreprises, ce système serait plus flexible qu'une évaluation de la capacité financière selon des ratios prédéfinis. Il pourrait être plus efficace d'un point de vue économique, les assurances variant leurs primes annuelles en fonction du profil de risque de l'entrepreneur et les coûts d'évaluation de la capacité financière étant pris en charge par

<sup>16</sup> Jusqu'à 50 000 euros pour le premier véhicule.

les assurances. Ce système permettrait aussi un contrôle simple et continu puisque lors des inspections en bord de route, le chauffeur n'aurait qu'à produire une copie de l'attestation d'assurance pour responsabilité professionnelle.

**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 ?

*Une nouvelle assurance en plus de celles déjà existantes (Responsabilité automobile, CMR marchandises, Exploitation, ...), attestée par un document complémentaire devant se trouver dans les véhicules ne rejoint absolument pas nos préoccupations.*

*Que du contraire !*

*Le système de garantie bancaire nous semble répondre plus adéquatement aux préoccupations évoquées.*

## 5. CAPACITÉ PROFESSIONNELLE

L'article 3.4 de la directive prévoit que la personne qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise possède une attestation de capacité professionnelle correspondant à un niveau minimum de formation. L'annexe de la directive précise la liste des matières qui doivent être connues<sup>17</sup>, les modalités d'organisation des examens correspondants, ainsi que le modèle de certificat à utiliser.

### 5.1. Harmonisation du niveau d'examen

En pratique, le niveau réel des examens dans les Etats membres varie considérablement. Les Etats membres peuvent de plus dispenser les candidats justifiant d'une expérience professionnelle, les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur, ainsi que certains transporteurs nationaux, ce qui contribue à alimenter la diversité des niveaux de compétence professionnelle. Une harmonisation plus poussée de la capacité professionnelle pourrait conduire à remplacer ces dispenses par des tests communs différenciés selon l'expérience ou les diplômes. Une option complémentaire serait de certifier les centres de formation préparant aux examens, ce qui offrirait aux candidats la garantie de profiter de standards internationaux de formation reconnus.

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

*Une harmonisation du niveau réel des examens est évidemment souhaitable. Les dispenses liées à l'expérience professionnelle doivent être évitées autant que possible et ce, moyennant le cas échéant une période transitoire devant permettre à chacun de passer les examens.*

### 5.2. Personne concernée

La législation actuelle offre la possibilité de recourir à des certificats délivrés au nom de

---

<sup>17</sup> Il convient de distinguer les exigences requises pour l'accès à la profession et celles pour les conducteurs. Les dernières font déjà l'objet d'une directive communautaire. Les compétences visées pour accéder à la profession portent elles principalement sur des matières de gestion.

Par ailleurs, avec le système actuel, une grande entreprise (p.ex. 1000 personnes) établie dans plusieurs pays n'a besoin que d'un détenteur de certificat alors que cette même personne dans certains pays ne pourrait pas représenter deux sociétés de deux personnes. Une option pourrait être que cette personne ait sa résidence normale dans le pays concernée, ce qui obligerait les groupes avec des filiales dans différents pays à ce qu'un gestionnaire compétent soit présent dans chaque filiale.

*La possibilité de recourir à des certificats délivrés au nom de personnes étrangères à la société doit être supprimée aussi vite que possible. Cette possibilité n'a aucun raison d'être et est extrêmement préjudiciable au secteur Transport européen.*

*Par contre, la question de la résidence permanente ne nous semble absolument pas nécessaire.*

**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 ?

*Merci de votre coopération*