



CONSULTATION

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

PARTIE A : ACCES AU MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER

1.2. Fusion des actes en vigueur

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.

POINT DE VUE FEBETRA: bien que le transport de marchandises et de personnes aient quelques points communs, il s'agit néanmoins de deux secteurs forts différents. La fusion de ces deux réglementations n'a aucune valeur ajoutée et empêcherait en outre de tenir compte de la spécificité de chaque secteur dans la réglementation. Il faut éviter que la réglementation concernant l'accès au marché n'évolue vers une entité très lourde où toute modification à apporter devient un vrai parcours de combattant. Toute réglementation doit pouvoir évoluer en fonction des évolutions du marché et doit pouvoir être modifiée assez facilement.

2.2. Dispositions pour l'accès au marché

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

POINT DE VUE FEBETRA: pour certains types d'activités au sein du secteur de transport de marchandises par route, il existe déjà des obligations supplémentaires, tant au niveau du transporteur qu'au niveau du chauffeur et du véhicule. Ces réglementations spécifiques ont déjà pour but de réduire au minimum le risque supplémentaire causé par ce type d'activités.

Une nouvelle réglementation supplémentaire selon l'activité du transporteur ne ferait que limiter la flexibilité de ce dernier. Sur base de la conjoncture économique ou des transports proposés, le transporteur doit en effet avoir la possibilité d'adapter son activité sans devoir entreprendre de nombreuses démarches administratives. Le transporteur doit avoir la liberté de pouvoir réagir rapidement aux fluctuations du marché.

2.3. Licence communautaire

Question 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?

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?

POINT DE VUE FEBETRA: afin de préserver une concurrence loyale parmi les transporteurs, il est nécessaire de vérifier régulièrement – sans pour cela limiter la durée de validité de la licence – si le transporteur répond encore aux exigences d'accès au marché. Des contrôles supplémentaires sont en effet nécessaires, qui doivent s'effectuer sans présenter de charge administrative supplémentaire pour les

transporteurs. A cet effet, la création d'une banque de données centrale s'impose permettant aux autorités nationales de collecter les informations nécessaires.

2.4. Copies certifiées

Question 6: Le règlement devrait-il fournir plus de données détaillées pour les copies certifiées, c'est-à-dire les standardiser pour éviter toute confusion lors d'une inspection ? Si oui, quelles spécifications ou nouvelles données (dans un souci de sécurité) devraient être introduites ? Est-ce qu'un passage progressif vers un registre en ligne de licences communautaires peut être envisagé ?

POINT DE VUE FEBETRA: afin de faciliter les contrôles et de limiter leur durée, une standardisation et une harmonisation des documents au sein de l'union européenne s'imposent.

Afin de préserver une concurrence loyale, il est clair que les contrôles sont indispensables. Toutefois, il faut éviter que l'ajout de nouvelles spécifications ou de données sur les copies certifiées alourdisse les tâches administratives des transporteurs. Rien que le fait de mentionner la plaque d'immatriculation du véhicule sur la copie certifiée fait que le transporteur est obligé lors d'un remplacement d'un véhicule avec changement de plaque, de demander une nouvelle copie certifiée bien que la première copie soit encore toujours valable.

2.5. Attestation de conducteur

Question 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-elle être lisible électroniquement ?

POINT DE VUE FEBETRA: bien que le modèle d'attestation de conducteur ait été fixé en détails dans l'annexe du règlement 484/2002, force est de constater que dans la pratique l'attestation diffère selon l'Etat membre concerné. De plus, les Etats membres ont pris des mesures de sécurité différentes afin de prévenir la falsification de cette attestation. Une uniformisation plus poussée, y inclus les mesures de sécurité, s'impose donc.

Une lecture électronique peut être avantageuse (durée plus courte des contrôles), mais n'est réalisable que si les contrôleurs disposent de l'appareillage nécessaire. Dans cette optique, une liaison à la carte de conducteur pour le tachygraphe digital semble donc opportune. Tous les services de contrôle disposeront en effet des programmes nécessaires à la lecture des cartes de conducteur. Si l'attestation de conducteur est liée à la carte de conducteur, cela permettra de contrôler en même temps les données de l'attestation de conducteur.

D'une part, une carte à puce semble une solution plausible (une utilisation commode, possibilité de lecture électronique, et possibilité d'élargissement des données reprises), mais d'autre part la fabrication d'une carte à puce peut avoir une durée plus longue et demander une procédure de délivrance plus complexe. Une liaison à la carte de conducteur peut apporter une solution à ce problème, car dans ce cas il n'y a qu'une procédure de délivrance.

A l'heure actuelle, le délai de délivrance de l'attestation de conducteur en Belgique est dans les meilleurs des cas de 1 à 2 jours, mais peut monter à 8 jours. Ceci est dû au fait qu'avant de pouvoir délivrer une attestation de conducteur, le chauffeur doit être inscrit dans la banque de données DIMONA de la sécurité sociale. Etant donné que la SPF Mobilité et Transports – l'instance officielle qui délivre les attestations de conducteur – n'a pas accès à cette banque de données, elle dépend entièrement du SPF Emploi, qui gère cette banque de données. Il s'agit là d'une problématique à laquelle une carte à puce n'apporte aucune solution.

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

POINT DE VUE FEBETRA: en Belgique la durée de validité de l'attestation de conducteur est liée à la durée de validité du permis de travail, qui doit être présenté pour pouvoir obtenir cette attestation. Sa durée de validité est donc limitée à **1 an** après sa date d'émission.

Le maintien de la durée de validité à 5 ans a toutefois son importance, si on lie l'attestation de conducteur au permis de conduire. Il faut en effet limiter le nombre de cartes et d'attestations qu'un chauffeur doit pouvoir présenter et les intégrer dans une seule carte – par exemple le permis de conduire – pour lequel il n'y a qu'une durée de validité.

De plus, il est tout à fait possible de vérifier si le chauffeur répond encore aux conditions, sans modifier la durée de validité. Le problème est surtout dû au fait que les différentes banques de données des autorités ne peuvent pas communiquer entre elles et ne sont pas mutuellement consultables.

Question 9 : les acteurs concernés sont-ils d'avis qu'il conviendrait d'étendre l'obligation de détenir une attestation de conducteur aux conducteurs qui sont ressortissants UE ?

POINT DE VUE FEBETRA: d'une part, à l'heure actuelle, il suffit aux transporteurs belges de faire une déclaration immédiate d'emploi auprès de la banque de données DIMONA lorsqu'il engage un nouveau travailleur. Du fait que cette déclaration peut se faire 24h/24, le nouveau chauffeur est directement disponible. Étendre l'attestation de conducteur à tous les chauffeurs, entravera l'organisation des transports et l'embauche de nouveaux chauffeurs.

D'autre part, il ne faut pas oublier que les Etats membres ne peuvent délivrer une attestation de conducteur qu'à condition que le travailleur concerné soit employé aux conditions fixées par la loi de l'Etat en question ou par les conventions collectives en matière de salaire et de conditions de travail. En d'autres mots, l'attestation de conducteur constitue la preuve que le chauffeur est employé de façon légale. L'élargissement de cette attestation de conducteur à tous les chauffeurs de l'UE offrirait plus de garanties au niveau de l'emploi légal de p.ex. un Polonais par une entreprise polonaise.

Au lieu d'étendre l'attestation de conducteur, il faut envisager un renforcement de la collaboration entre les services d'inspection européens et un meilleur échange électronique des données entre institutions de sécurité sociale et les services d'inspection de tous les Etats membres.

2.6. Autres documents de contrôle

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 de documents nationaux ?

POINT DE VUE FEBETRA: le cabotage a été introduit pour améliorer l'efficacité du transport international de marchandises. Les problèmes se situent au niveau de la définition du terme "temporaire" ainsi que son contrôle. L'introduction d'un document papier ne fera qu'augmenter la charge administrative des transporteurs. Le maintien de l'idée de base européenne de libre circulation des marchandises doit absolument être préservé et il ne faut pas créer de barrières administratives supplémentaires dont le seul but est de préserver le marché national, mais qui dans la pratique sont incontrôlables. L'introduction d'une feuille de route n'a donc aucune valeur ajoutée.

2.7. Cabotage

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 ?

Question 18: Quel est le point de vue des parties concernées sur ces approches? Quelles alternatives pourraient être proposées pour une définition claire et facilement applicable du cabotage routier?

POINT DE VUE FEBETRA: le cabotage n'est plus contingenté depuis 1998 et dans le cadre d'une économie de marché libéralisée les autorisations de cabotage ont été supprimées. De plus en plus d'Etats membres, qui doivent suite au cabotage faire face à une concurrence sur leur marché national, introduisent des mesures qui sont incontrôlables sur le terrain. La FEBETRA est donc d'avis qu'il ne faut pas introduire de barrières administratives supplémentaires. Une définition plus claire du cabotage est donc inutile et est par ailleurs impossible à appliquer dans une économie de marché libéralisée. La FEBETRA est donc en faveur d'un statu quo en matière de cabotage.

Question 19: quels domaines devraient être ajoutés ou supprimés de la liste contenue dans l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3118/93 ?

POINT DE VUE FEBETRA: au sein de l'Union européenne, il faut oeuvrer pour une harmonisation des différentes réglementations. Cette harmonisation est encore nécessaire à plusieurs niveaux. La FEBETRA est donc d'avis qu'il ne faut pas étendre cette liste, car c'est en contradiction avec l'idée européenne d'une Europe unifiée. Une harmonisation des différentes législations est prioritaire.

PARTIE A : ACCES AU MARCHE DU TRANSPORT ROUTIER

2.1. Niveau des standards

Question 1 : faut-il et pour quelles raisons des standards minimaux européens plus élevés d'accès à la profession ? Si oui, est ce qu'ils devraient s'appliquer à toutes les professions de transporteurs routiers ou seulement à certaines catégories? Lesquelles?

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?

POINT DE VUE FEBETRA: l'article 2 de la directive 96/26/CE spécifie que les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen de véhicules dont la charge utile autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou dont le poids total en charge autorisé ne dépasse pas 6 tonnes, ne doivent pas répondre aux critères d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle. Vu que pour la commission européenne, le but de cette directive était d'introduire des règles communes pour l'accès à la profession de transporteur par route en vue d'assurer une amélioration de leur qualification, cette exception ne semble pas justifiée dans ce contexte.

Les conditions d'accès à la profession devraient être d'application à tous les transporteurs par route, quel que soit la charge utile ou le poids total de leurs véhicules.

Il n'y a aucune raison objective justifiant qu'un transporteur ayant des véhicules avec une charge utile de plus de 3,5 t doit répondre aux conditions d'accès à la profession, tandis que son collègue avec des véhicules de moins de 3,5 t est exempté.

De plus, l'article 2 prévoit également que les Etats membres peuvent abaisser lesdits seuils pour la totalité ou pour une partie des catégories de transports. Il s'agit là en fait d'une forme de concurrence déloyale car les transporteurs au sein de l'Union européenne ne doivent pas tous répondre aux mêmes conditions.

C'est la raison pour laquelle la FEBETRA demande que les exigences concernant l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle soient d'application pour tous les transporteurs par la route, quel que soit la charge utile ou le poids total de leurs véhicules. C'est l'activité de transport de marchandises par la route qui est déterminante et non pas le poids des véhicules.

La FEBETRA plaide également pour que le critère "avoir un siège d'exploitation effectif dans l'Etat membre où la demande de licence de transport est introduite" soit ajouté aux critères d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle. Ce critère apporte une réponse à la problématique des sociétés boîte à lettres. Ce critère permet en effet d'organiser des contrôles au sein du siège d'exploitation pour vérifier le respect de la réglementation sociale.

2.2. Exemptions et dispenses

Question 3 : quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées?

POINT DE VUE FEBETRA:

véhicules en dessous de 6 t (voir ci-dessus)

les transports sur de courtes distances: les conditions d'accès à la profession d'entrepreneur de transports doivent être harmonisées au sein de l'union européenne. Une telle harmonisation ne peut voir le jour qu'à condition que les mêmes conditions soient d'application pour tous les transporteurs.

Une telle exception peut aboutir à une forme de protectionnisme envers ses propres transporteurs nationaux. De plus, la directive ne donne aucune définition concrète du terme “courte distance” ce qui peut engendrer différentes interprétations selon l’Etat membre.

2.3. Vérifications périodiques et déqualification

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 ?

POINT DE VUE FEBETRA: en Belgique une entreprise de transport répond à la condition de capacité financière par la constitution d'un cautionnement dont le montant est de 9 000 € pour le 1^{er} véhicule automoteur et 5 000 € pour chaque véhicule automoteur supplémentaire. Ce cautionnement doit être constitué par un établissement de crédit (banque, ...) ou par une compagnie d'assurances. On peut dès lors parler d'un contrôle permanent de la capacité financière parce que lorsqu'un problème se pose avec le cautionnement, l'établissement de crédit ou la compagnie d'assurances avertit les instances qui délivrent les autorisations. Au niveau de l'honorabilité, un contrôle efficace peut également être organisé. Lors d'un contrôle, c'est toujours au transporteur qu'incombe la charge d'apporter les preuves d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière. Cette information est pourtant dans la plupart des cas disponible dans les bases de données des autorités. Le problème est dû au fait qu'il n'y a pas d'échanges de données entre les différentes autorités concernées au sein d'un même Etat membre et surtout pas entre les autorités de différents Etats membres.

La commission européenne doit oeuvrer pour une procédure de contrôle où la charge de la preuve n'incombe pas au transporteur, mais qui est basée sur un échange de données entre autorités concernées.

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?

POINT DE VUE FEBETRA: ceci n'est possible que moyennant un échange de données électronique transfrontalier.

2.4. Simplification

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

POINT DE VUE FEBETRA: voir ci-dessus. Importance d'un échange de données électronique transfrontalier.

3.1. Critère d'honorabilité – conditions à remplir

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

POINT DE VUE FEBETRA: non, car pour des entreprises de plus grande taille, le risque de commettre des infractions répétées est plus grand et le risque de perdre son honorabilité est dès lors également plus grand, bien que proportionnellement la grande entreprise n'ait pas commis plus d'infractions que la petite entreprise. D'une part, ce sont les graves infractions commises dans le cadre du métier de transporteurs de marchandises par route qui causent des distorsions sur le marché et qui doivent être sanctionnées et d'autre part, il ne faut pas oublier que tout comme pour les infractions graves, le transporteur a déjà été verbalisé pour ces infractions légères.

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

POINT DE VUE FEBETRA: oui, étant donné qu'un Etat membre peut également accorder une licence à des ressortissants issus d'autres Etats membres et qu'au niveau de l'honorabilité, il doit se baser sur un document

issu de l'Etat membre d'origine, il est logique qu'une licence soit attribuée sur base des mêmes critères. Une infraction grave doit avoir le même degré de gravité dans tous les Etats membres.

3.2. Personne concernée

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

POINT DE VUE FEBETRA: il faut surtout oeuvrer pour un meilleur contrôle des exigences posées. Le rôle de l'Union européenne ne doit pas se limiter à la rédaction d'une réglementation harmonisée, mais il faut contrôler au préalable si cette réglementation peut être contrôlée de façon efficace. Trop souvent encore, ce sont les entreprises qui respectent la législation qui se voient fréquemment contrôlées. Les contrôles devraient se focaliser sur les entreprises qui passent entre les mailles du filet.

3.3. Contrôle par les autorités compétentes

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

Question 11 : le système actuel d'échange d'informations sur les sanctions et les infractions est-il insuffisant? Sinon, quelle solution proposez-vous?

POINT DE VUE FEBETRA: la FEBETRA plaide pour la création d'une banque de données centrale européenne qui reprendrait tous les transporteurs disposant d'une licence et qui répondent aux critères d'accès à la profession. En effet, si la commission européenne a pour but d'assainir le marché, il ne faut pas seulement s'attaquer aux entreprises qui effectuent des transports sans répondre aux conditions d'accès à la profession, mais également aux chargeurs/donneurs d'ordre/transporteurs qui font appel à de telles entreprises. Il faut donc oeuvrer pour une coresponsabilité de toute la chaîne de transport, avec une notion de coresponsabilité qui est non seulement reprise dans la législation, mais qui est également appliquée sur le terrain par les instances de contrôles et le pouvoir judiciaire.

4.1. Méthode pour évaluer la capacité financière

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

POINT DE VUE FEBETRA: une harmonisation du critère "capacité financière" s'impose également. Il faut oeuvrer pour une méthode d'évaluation qui garantit une capacité financière permanente. Une méthode d'évaluation qui se limite à une photographie instantanée, n'est pas suffisante. Une garantie bancaire par exemple, répond à ce critère. Lorsque la garantie bancaire est retirée, il est possible d'en informer rapidement les autorités qui délivrent les autorisations.

4.2. Nouvelles pistes à explorer

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

POINT DE VUE FEBETRA: ce sont l'efficacité et la contrôlabilité du critère qui doivent être déterminantes. L'option «assurance responsabilité professionnelle» peut en effet être étudiée plus en détail, mais il ne faut pas oublier que dans le secteur du transport de marchandises, il existe d'autres assurances – obligatoires ou optionnelles : assurance CMR, responsabilité civile véhicules, responsabilité civile exploitation. Ce n'est nullement le but que ces assurances se chevauchent. De plus, il faut également étudier en profondeur, ce que l'on comprend par "profil de risque".

5.1. Capacité professionnelle – harmonisation du niveau d'examen

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

POINT DE VUE FEBETRA: l'harmonisation joue ici également un rôle essentiel. A quoi bon déterminer quelles sont les matières à connaître, si la façon de contrôler la connaissance de ces matières diffère d'Etat membre à Etat membre.
De plus, une dispense devrait pouvoir être obtenue pour toute matière dont la connaissance peut être attestée à l'aide d'un diplôme obtenu antérieurement.

5.2. Personne concernée

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

POINT DE VUE FEBETRA: il est surtout important que le détenteur de la capacité professionnelle soit réellement impliqué dans la gestion de l'entreprise. Que ce soit dans une ou plusieurs entreprises n'a en soi pas d'importance. L'efficacité des contrôles est à nouveau primordial.