

**CONSULTATION DE LA COMMISSION**  
**Réponses de l'AFTRI- Aspects « marchandises »**

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

Les commentaires et observations de l'AFTRI concernant ce document de consultation ne visent que **le transport routier de marchandises.**

*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 ?

L'AFTRI estime que la fusion des règles applicables aux activités routières de marchandises et de voyageurs n'apporterait pas la clarté nécessaire à une bonne application par les opérateurs et à un bon contrôle par les autorités nationales.

Il s'agit de deux métiers très différents.

L'AFTRI opérerait donc pour la solution 3, ne rien changer.

*Observations :*

Néanmoins, elle pourrait se satisfaire d'une solution intermédiaire, proposée par la Commission, la solution 2 qui envisage tout en respectant la distinction « marchandises » et « voyageurs » d'inclure dans un même texte les règles relatives aux opérations de transport international et celles portant sur le cabotage. Le règlement sur le cabotage (3118/93) est lié dans son application à la licence communautaire (881/92). Il n'est donc pas illogique de les fusionner. Tout comme on pourrait envisager d'y inclure également les dispositions sur l'attestation d'emploi (484/2002), également liée à la condition de détention d'une licence communautaire.

La fusion des textes pourrait également autoriser leur refonte.

Le Règlement sur le cabotage nécessite également une réforme de ses dispositions, car il est obsolète en ce qui concerne la question du contingentement des autorisations, des sanctions. Il est également important de clarifier cette notion d'opération temporaire. Quant au règlement portant sur l'attestation d'emploi, la question de son extension à tous les conducteurs peut également conduire à une modification du texte.

**Une meilleure réglementation de certains aspects du régime en vigueur**

Question 3 : dispositions pour l'accès au marché

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

L'AFTRI n'est pas favorable à une sectorisation du marché qui résulterait d'obligations supplémentaires imposées à certaines activités.

En transport de marchandises, des exigences particulières, qualitatives, sont imposées selon la spécialisation des transports, non seulement au niveau du chargement mais aussi de la formation.

S'agissant de la responsabilité professionnelle, en transport de marchandises, les chefs d'entreprises sont couverts par de multiples types d'assurances obligatoires qui garantissent différents types de responsabilités.

Par ailleurs un certain nombre d'entreprises ont fait la démarche qualitative d'une certification ISO. Ce label accordé pour 3 ans est contrôlé annuellement.

Par ailleurs, la Commission prépare un règlement sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui prévoit la création d'une labellisation « d'opérateur sûr ». Un tel label même s'il est présenté comme facultatif, en réalité peut s'avérer être un critère de sélection des chargeurs et donc limiter ainsi, de fait, l'accès au marché.

L'AFTRI ne voit pas l'utilité d'imposer de nouvelles exigences plus élevées selon les activités car il en existe déjà beaucoup et d'autres sont en projet.

### **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 ?*

Oui, compte tenu de la surcapacité du marché et de la concurrence importante, pour l'AFTRI, il apparaît nécessaire de vérifier régulièrement que les entreprises remplissent les conditions d'octroi de la licence.

*Suggestions :*

Pour l'examen de leur validité, à l'occasion de contrôles, ou bien de demandes de copies supplémentaires ou d'établissement dans un autre Etat membres, il serait utile de mettre en place un fichier centralisé consultable par les administrations des Etats membres mais également par les chargeurs.

En France un tel fichier existe. Une liste des entreprises régulièrement inscrites au registre est en ligne, en France sur le site Internet du Ministère des Transports. Elle est consultable par tous. Par contre, la fiabilité d'un tel fichier impose une mise à jour régulière.

**Question 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 ?*

En ce qui concerne les critères d'accès à la profession, leur contrôle est impératif notamment au niveau de la solvabilité car le développement de la sous-traitance impose plus de solidité financière. Celle ci est contrôlée en France tous les ans car les entreprises doivent adresser une fiche de calcul pour vérification d'une bonne concordance.

En France, la durée de validité des licences est de 5 ans, mais l'AFTRI envisagerait une réduction à 3 ans, sous réserve qu'elle soit appliquée à tous les Etats membres.

A partir des données que la Commission est censée rassembler tous les ans, il conviendrait de constituer un fichier centralisé des licences communautaires et du nombre de copies afin que les contrôleurs ou les Administrations de l'UE en le consultant aient accès aux informations des entreprises et aussi aux informations sur l'attestation d'emploi.

### **Copies certifiées**

**Question 6 :** *Le Règlement devrait il fournir des 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 ?*

**a) Oui il est nécessaire de standardiser les copies de licences** car lors des contrôles sur route, le doute peut être source d'interprétation sur la validité du document et entraîner des amendes et des immobilisations injustifiées.

*Suggestions :*

On peut proposer pour éviter les fraudes, un procédé d'authentification : certains sont déjà d'application, notamment en France : filigrane, timbre sec, une numérotation. Le code barre à lecture optique, utilisé pour les carnets TIR peut également être une solution permettant la sécurisation du document. Il implique par contre des investissements pour sa mise en œuvre et son contrôle..

**b) Oui,** un registre « communautaire » en ligne des licences délivrées, précisant également le nombre de copies par entreprise ainsi que leur durée de validité, serait une bonne chose pour garantir une bonne application et sanction des règles communautaires.

*Suggestions :*

Il serait possible de s'inspirer du fichier centralisé mis en place pour la vérification préalable à l'attribution des cartes conducteurs liées à l'utilisation du tachygraphe numérique.

## Attestation de conducteur :

Question 7 : Convierait-il d'uniformiser encore plus l'attestation de conducteur à travers la Communauté ? Est-ce que le format actuel papier devrait être changé ? Est-ce que l'attestation de conducteur devrait –elle être lisible électroniquement ?

a) Il s'agit déjà d'**un modèle unique**, prévu par le règlement lui même.

Oui, on pourrait envisager de modifier le format afin de le rendre plus pratique pour le conducteur.

b) Quant à pouvoir la lire électroniquement, ce document est lié à la licence communautaire, c'est une déclaration du chef d'entreprise qui engage sa responsabilité. La question est de savoir sur quel support. On pourrait prévoir ce type de document.

### Suggestions :

Par contre, si un fichier centralisé des licences communautaires est constitué, les informations concernant les attestations de conducteurs délivrées, à qui et pour combien de temps pourraient y être ajoutées.

Question 8 : convierait-il de diminuer la durée de validité maximale qui est actuellement de 5 ans ?

Il faut conserver la même périodicité que celle choisie pour la licence par souci de simplicité pour les opérateurs et uniformiser les périodes de validité. Si l'on réduit la durée de validité de la licence à 3 ans on pourrait calquer celle de l'attestation de conducteur sur cette durée et donc la limiter à 3 ans.

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

Oui, l'AFTRI est favorable à son extension à **tous les conducteurs**. Il y a un intérêt réel avec l'élargissement. Les distorsions de concurrence sur le poste social, sont clairement perceptibles d'autant que la coordination des règles de transport ouvre, aux nouveaux états membres, le marché européen des transports.

### Observations :

Si l'on fait un parallèle avec l'application des règles sociales avec le cabotage et le détachement, il convient de vérifier que tous les conducteurs sont bien soumis aux règles du travail applicables dans l'état d'immatriculation de l'entreprise.

### Suggestions :

A noter que l'AFTRI souhaite aussi que son usage ne soit pas cantonné aux transports sous licence communautaire et qu'il soit étendu aux transports internationaux également réalisés sous autorisations bilatérales ou CEMT.

## 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 des documents nationaux.

L'AFTRI est effectivement favorable à un document unique de transport européen, qui ferait office de lettre de voiture nationale et internationale et qui par conséquent serait utilisable pour des opérations de cabotage

### Suggestions :

Mais ce document qui vaut contrat de transport ne peut mentionner toutes les opérations réalisées par un véhicule. Un carnet de route permettant de les retracer est donc nécessaire. Cette « traçabilité » pourrait s'avérer importante pour l'efficacité des contrôles.

## Cabotage routier

### Transports de marchandises

Question 17 : Est-ce que les parties intéressées considèrent que des règles différentes constituent un problème ? OUI

Est-ce que les parties intéressées estiment qu'une définition plus claire et précise du cabotage routier serait utile ? OUI

Il est évident que pour les opérateurs une harmonisation est nécessaire. Le **Règlement est obsolète** il date du contingentement. Le cabotage est détourné de son objectif initial (éviter les retours à vide) Aujourd'hui chaque état définit les règles applicables à son transport national ce qui va à l'encontre de la libre prestation de services et de la libre circulation des marchandises. Il est nécessaire d'uniformiser les procédures liées aux opérations de cabotage en retenant une définition qui ne souffre d'**aucune interprétation**.

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 ?

Aucune des propositions de la Commission n'a reçu l'aval de l'AFTRI .

L'AFTRI estime que le cabotage doit reprendre sa **définition initiale** qui est celle d'un transport d'encadrement permettant d'éviter les retours à vide, destinée à assurer la productivité du véhicule dont il faut suivre le parcours. Le cabotage autorisé, serait donc l'opération de transport national exécuté par un transporteur non résident et consécutif : un avant et un après un transport international. L'opération de cabotage « déclarée et autorisée » pourrait être signalée par l'apposition d'un macaron amovible dans le véhicule

La **coresponsabilité** du chargeur pourrait être engagée en cas de cabotage illégal.

Par contre on admettrait des dérogations sous réserve d'autorisation accordée par l'autorité de tutelle pour les cas de campagnes agricoles ou de renfort de véhicules (entreprises multinationales)

Mais il faut un document de contrôle.

Question 19 : Quels domaines devraient être ajoutés ou supprimés de la liste contenue dans l'article 6§1 du règlement :

Le §4 de cet article autorise à compléter la liste. L'AFTRI propose la coresponsabilité des chargeurs, l'assurance, la surcharge gazole, délais de paiement et l'action directe.

Question 20 : quelle est l'expérience des acteurs concernés par rapport à l'application de la directive 96/71 aux opérations de transport de cabotage ?

b) 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 1 mois.

a) L'expérience française fait référence à la loi du 5 août 2005. Il est prévu par l'article 89 que le statut de travailleur détaché s'applique au conducteur effectuant une opération de cabotage en France. Mais à ce jour seul le cabotage illégal peut être sanctionné car les textes d'application ne sont toujours pas parus.

Si l'on opte pour la définition de l'AFTRI : un cabotage consécutif à un transport international alors **il n'est pas opportun d'appliquer les règles du détachement à ce conducteur**.

b) Quant à l'exemption, cela dépend de la définition que l'on retient pour le cabotage.

Comment vérifier qu'un transporteur européen a bien appliqué les réglementations du pays d'accueil au conducteur qui a effectué des opérations de cabotage ? Il ne peut s'agir que de contrôles en entreprises et ceux ci ne sont pas pratiqués par toutes les administrations de tutelle.

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. ?

a) L'effectivité des contrôles et l'inégalité devant les contrôles : données statistiques sur les contrôles réalisés sur route et en entreprises par les différents corps de contrôle des Etats membres.

Suggestions :

Le règlement accès au marché fait allusion aux sanctions qui pourraient être infligées aux transporteurs qui ne respectent pas les règles applicables (article 8). L'AFTRI considère qu'il est indispensable d'appliquer aux opérateurs européens qui enfreignent les règles d'accès au marché (y compris au cabotage) mais également en matière de sécurité, des sanctions administratives en particulier des retraits de copie de licences.

Il importe que ces sanctions soient prises le plus rapidement possible par les autorités du pays d'établissement du transporteur à la demande du pays où a été commise l'infraction.

L'AFTRI préconise également l'immobilisation des véhicules en cas d'infractions pour les dépassements de temps de conduite et de repos.

On pourrait créer un bulletin européen de contrôles qui éviterait aux entreprises d'être verbalisées plusieurs fois pour un même manquement.

Principalement en matière sociale, la nouvelle directive « contrôles » renforce les objectifs des états membres. Quelles sont les mesures mises en œuvre par la Commission en cas de manquement d'un état ? Car les disparités dans les contrôles sont sources de différentiel important de concurrence.

b) L'harmonisation des sanctions pour une même infraction.

c) L'accès au marché européen c'est aussi des règles de circulation identiques. Outre les poids et dimensions définis en circulation internationale, il serait utile pour que la libre circulation des marchandises soit réelle ainsi que la libre prestation de services, que les codes de la route soit harmonisés : (problème avec l'Italie) et que la convention de Rome soit ratifiée et respectée par tous les Etats européens. Cette harmonisation contribuerait à une amélioration de la sécurité routière sur les routes européennes.

d) Les normes environnementales sont prises en compte au titre de la fiscalité routière des Etats membres. Mais au plan transport on pourrait exiger que les véhicules circulant sous licence communautaire ne soient au minimum que des véhicules Euro 3, les frontières de l'Europe s'étant considérablement élargies. Ces véhicules apportent, aujourd'hui des garanties sécuritaires et écologiques minimum.

## ACCES A LA PROFESSION

Question 1 : Faut-il et pour quelle raison, 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

Oui, on peut envisager de durcir les standards d'accès à la profession, notamment financiers, mais il faut alors effectuer des contrôles plus rapprochés. Seules les entreprises structurées seraient en mesure de respecter les règles en particulier en matière de calcul de coûts de revient.

Il conviendrait d'appliquer ces critères d'accès à toutes les entreprises utilisant des véhicules de +3,5t et concluant des contrats de transports. A partir du moment où l'on transporte pour autrui, il faut être transporteur.

Question 2 : Faut-il prévoir d'autres critères que l'honorabilité, la capacité financière et la compétence professionnelle ? Par ex, est-ce que ces critères doivent permettre d'éviter les sociétés boîtes aux lettres ? si oui comment.

a) Il faudrait instituer un statut européen du commissionnaire, affréteur de transport car ce sont ces intermédiaires qui aujourd'hui bénéficient de ce vide juridique en Europe.

b) Oui il faut éviter ces manœuvres « frauduleuses » et éviter l'installation et l'établissement de sociétés qui sont des intermédiaires sans statut et qui ne présentent aucune garantie.

En réalité, l'AFTRI estime que seuls les contrôles peuvent palier cette situation.

Question 3 : Quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées ?

La référence pour l'application des règles de l'accès à la profession doit être 3,5t de PTAC et l'autre référence doit être l'existence pour toutes opérations, **d'un contrat de transport**

Il faut supprimer les dispenses liées à l'antériorité pour être plus juste et répondre à la nécessité de relever le niveau.

Il y a beaucoup de sous-traitance et il importe que les affrétés soient eux aussi, des professionnels reconnus comme tels par la réglementation.

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 ?

Au mieux, l'AFTRI pense qu'un contrôle annuel est nécessaire. Au maximum, il faut aligner la périodicité du contrôle des normes d'accès à la profession sur celle de licence communautaire car leur respect conditionne l'inscription au registre de transporteurs publics et donc la délivrance de titres de transport.

Ce contrôle est important pour le respect des conditions de concurrence et la sécurité routière en particulier quant à la capacité financière et à l'honorabilité.

Quant à la capacité professionnelle, elle impose de vérifier s'il n'y a pas eu de changement dans les structures de l'entreprise et si l'attestataire est toujours présent.

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 ?

Oui il faut éviter une implantation dans un autre Etat avec la même structure. Il faut **un fichier centralisé** des radiations précisant l'organigramme des entreprises et le nom de dirigeants.

Question 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 ?

L'AFTRI propose de recourir à la procédure de la **déclaration sur l'honneur**, conjuguée avec des contrôles aléatoires.

#### Honorabilité

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

Effectivement l'AFTRI estime qu'un comportement non infractionniste doit être encouragé et donc apparaître comme un **critère favorable** au renouvellement

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

OUI, car lors du séminaire européen de mars 2005, il s'est avéré que chacun avait une interprétation différente du respect de la condition d'honorabilité.

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 ?

Oui, la directive doit tenter de définir une **liste précise des personnes**, car en général ce sont les réglementations nationales qui le font mais il peut y avoir des distinctions juridiques. Ce critère semble effectivement source d'interprétation différente dans les Etats membres.

L'AFTRI estime que c'est le responsable légal qui doit être honorable, ce doit être la personne qui assume vraiment la responsabilité de l'entreprise et qui l'engage juridiquement. Le vrai responsable doit veiller à s'entourer de personnes fiables et il en est responsable.

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

Oui, cela est souhaitable. Pour rendre cet accès plus facile, il faudrait que ces informations soient centralisées. Or, le précédent séminaire organisé par la Commission a mis en lumière la multiplicité de compétence des autorités nationales intervenant au plan des condamnations. Par conséquent, il est nécessaire, que chaque état membre, dans ses structures nationales, mette en place, une procédure transparente de communication des condamnations.

Par ailleurs, il serait intéressant de connaître avec précision le détail des informations transmises par les Etats à la Commission concernant les suspensions et les retraits : les raisons, la durée et si les sanctions portent sur la totalité des titres ou une partie.

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

Il est insuffisant. Car il y a une multiplicité d'intervenants au niveau national. Par ailleurs, il semble que les données ne soient pas transmises à la Commission

#### Suggestions

La mise en œuvre d'un système type « euro-contrôle » impliquant chaque état membre faciliterait cet échange d'informations et sa centralisation au niveau de la Commission. On pourrait proposer la création d'une agence européenne pour le contrôle et la sécurité du transport routier. Cette haute autorité serait plus qu'un simple observateur, il pourrait être également un organisme de supervision.

### Capacité financière

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

Oui, il est indispensable d'harmoniser les méthodes.

#### Suggestions

L'AFTRI suggère que l'on prenne comme critère de capacité financière, la valeur du parc de véhicule en plein propriété et celles des bâtiments (tous les actifs immobilisés).

Les experts comptables sont des professionnels reconnus et qui engagent leur responsabilité lorsqu'ils valident les comptes. Ils sont donc compétents pour évaluer la capacité financière, en attester et transmettre cette situation aux autorités de tutelle.

La fréquence de ce contrôle pourrait être comme en France : annuelle

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 ?

L'AFTRI n'est pas favorable à une assurance couvrant la responsabilité professionnelle.

Si une telle solution était envisagée par la Commission, il serait nécessaire d'en définir clairement le contenu et de s'assurer que les 25 états membres sont en mesure de fournir des garanties identiques. Le choix de l'assurance responsabilité professionnelle se traduira forcément par un coût financier non négligeable. Coût qui peut mettre en péril la pérennité de l'entreprise.

L'assurance présente également un risque car son principe même, peut conduire à des comportements dévoyés, en considérant que de toute façon l'assurance prend en charge.

Aujourd'hui, ce sont les autorités nationales qui supervisent l'accès au marché. Ce pouvoir régalién doit avoir pour conséquence d'en assumer les responsabilités par le contrôle.

### Capacité professionnelle

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

Oui, une harmonisation plus poussée des examens serait judicieuse. On pourrait en confier la validation et la « certification » des méthodes par l'Académie IRU.

Il n'est pas nécessaire de revenir sur les dispenses possibles telles que : équivalences de diplômes et expérience professionnelle qui en général, comme en France, font l'objet de tests et sont contrôlées (jury et tests complémentaires)

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

Oui, il est indispensable que l'attestataire de capacité soit effectivement « employé » et assure de façon « permanente » la direction de l'entreprise.

Il faut éviter la mise à disposition des attestations. Donc la personne titulaire de l'attestation de capacité doit pour l'entreprise exercer réellement sa compétence.

En outre, il faudrait préciser le terme de résidence. Pour le moins il est nécessaire que l'attestataire réside dans l'état membre dans lequel est établi l'entreprise.

*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 ?*

Pourquoi ne pas envisager la modification de la nature du texte ? L'accès à la profession relève d'une directive et l'accès au marché d'un règlement. Pourquoi afin d'aboutir à une harmonisation plus poussée, ne pas envisager de définir les règles d'accès à la profession par un Règlement ? Le séminaire de mars 2005 a mis en évidence que les règles étaient connues de tous les opérateurs des Etats membres mais qu'elles étaient appliquées et contrôlées et donc sanctionnées différemment . La voie du règlement limiterait les interprétations divergentes.

*Question 17 : Désirez-vous proposer d'autres mesures pour éviter les charges administratives dans la mesure où vous les jugez utiles.*

Déléguer aux organisations professionnelles le soin de gérer et contrôler le respect des règles d'accès à la profession.



L'AFTRI remercie la Commission pour l'occasion qui lui est donnée par cette consultation de faire entendre la voix des professionnels français.

Notre organisation reste évidemment à la disposition des services de la Commission pour leur apporter des compléments d'information sur les sujets évoqués dans ce document.

L'AFTRI est également prête à aider les services de la Commission sur d'autres sujets que ceux présentement évoqués mais qui restent du ressort de sa compétence.

Enfin, l'AFTRI rappelle que l'Europe des transports routiers doit se faire sur des bases solides et que l'application des réglementations doit, tout comme leurs contrôles et leurs sanctions, s'effectuer d'une manière harmonisée.

L'Europe a besoin d'un transport routier de qualité. Donnons nous en les moyens

Fait à Paris, le 28 juillet 2006

**CONSULTATION DE LA COMMISSION**  
**Réponses de l'AFTRI – Aspects « Voyageurs »**

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

**Les commentaires et observations de l'AFTRI concernant ce document de consultation ne visent que le transport routier de voyageurs.**

## **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 ?*

L'AFTRI fait le choix de la solution n° 3 c'est-à-dire de ne rien changer car elle pense que la fusion des règles applicables aux activités routières de marchandises et de voyageurs n'apporterait pas la transparence nécessaire à une bonne application pour les opérateurs et à un bon contrôle pour les autorités nationales. Il est important de prendre en compte que les deux métiers sont différents.

L'AFTRI pourrait se satisfaire de la solution 2 proposée par la Commission, qui maintiendrait la distinction « marchandises et voyageurs » qui fusionnerait les règlements 684/92, 11/98 relatifs aux règles communes pour les transports internationaux de voyageurs et le règlement cabotage 12/98. Le règlement sur le cabotage nécessite une réforme des dispositions notamment pour la possibilité à effectuer des services de cabotage dans le cadre des services internationaux.

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

### **Question 2**

*Les services locaux devraient-ils être couverts par le règlement (CEE) n° 684/92 ou devraient-ils être exclus, soit du règlement, soit du régime d'autorisation ?*

S'il s'agit de services locaux de type urbains, l'AFTRI est favorable au maintien de ces services dans la champ d'application du Règlement.

S'il s'agit de services transfrontaliers. Dans la situation actuelle, il pourrait y avoir cohabitation d'une ligne conventionnée par une autorité organisatrice et de lignes régulières internationales. Cependant, il faudra étudier cette situation au cas par cas, dans un souci de saine concurrence et en fonction de l'évolution réglementaire. Dans tous les cas de figure, il n'est pas souhaitable qu'un service subventionné vienne concurrencer un service régulier déjà assuré aux risques et périls de l'exploitant.

## **2.2 Dispositions pour l'accès au marché**

### **Question 3**

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

Il convient d'être extrêmement prudent. Des contraintes supplémentaires sur le marché français pourraient contribuer à réduire le nombre d'opérateurs et à rendre le marché plus concentré et moins concurrentiel.

S'agissant de dispositions supplémentaires, les transporteurs ont l'obligation d'être couvert par une assurance de responsabilité professionnelle ainsi que l'obligation de formation des conducteurs. Une harmonisation européenne de ces dispositions serait la priorité.

## 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 ?*

Pour l'AFTRI, les délais prévus par la Directive sont suffisants.

#### Suggestions

Mais l'AFTRI suggère la mise en place d'un fichier centralisé (à l'identique de ce qui existe en France) répertoriant l'ensemble des entreprises inscrites qui devrait pouvoir être consulté par les administrations ou par les consommateurs, à tout moment, lors de contrôles, de demandes de copies supplémentaires ou d'établissement dans un autre Etat membre.

### 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 ?*

La durée de validité des licences est de cinq ans mais l'AFTRI envisagerait une réduction à 3 ans, sous réserves d'application à l'ensemble des Etats membres.

#### Suggestions

A partir des données rassemblées annuellement par la Commission, il convierait de constituer un fichier centralisé des licences communautaires et du nombre de copies afin que les contrôleurs et les administrations aient accès aux informations des entreprises en temps réel.

## 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 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 envisagée ?*

1°) Oui, l'AFTRI considère qu'il est indispensable de standardiser les copies de licences car lors des contrôles sur route, il peut y avoir des doutes sur la validité des documents, ce qui peut entraîner amendes et immobilisations injustifiées.

#### Suggestions

L'AFTRI propose pour éviter la fraude un procédé d'authentification : certains sont déjà utilisés : filigrane, numérotation, le code barre à lecture optique (utilisé pour les carnets TIR).

2°) Oui, un registre « communautaire » en ligne des licences délivrées ainsi que le nombre de copies attribuées par entreprise avec leur durée de validité, serait l'outil indispensable pour garantir une bonne application des règles communautaires. Un fichier de ce type existe dans le cadre de la vérification préalable à l'attribution des cartes conducteurs liées à l'utilisation du tachygraphe numérique.

## **2.6 Autres documents de contrôle**

### **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 ?*

Les opérateurs de transport dans l'Union Européenne utilisent pour les services occasionnels et les services de cabotage la feuille de route communautaire.

Les pays tiers à l'Union Européenne pour autant qu'ils soient signataires de l'Accord Interbus utilisent la feuille de route Interbus. La feuille de route ASOR n'est utilisée que par 2 ou 3 pays, n'ayant pas encore signé l'Accord Interbus.

Il est vrai que dans les entreprises, il y a souvent confusion d'autant que la couleur « verte » est commune aux trois types de feuilles de route. Oui, l'AFTRI pense qu'il faudrait réduire le nombre de feuilles de route. Néanmoins, elle est favorable au maintien de la feuille de route communautaire pour les services réalisés entre les pays de l'Union Européenne et la feuille de route Interbus qui doit se généraliser pour les services réalisés entre les pays de l'Union Européenne et les pays tiers. Un des objectifs de l'Accord Interbus était l'harmonisation des réglementations transports et la modernisation des parcs de véhicules, il convient pour cette raison de le maintenir.

Par ailleurs, des mentions détaillées sur la feuille de route, devraient permettre aux contrôleurs l'identification des services illicites.

### **2.6.3 Traitement des demandes d'autorisation d'exploitation des services de transport de voyageurs**

#### **Question 12**

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

Pour l'AFTRI, la procédure d'autorisation pour les services réguliers pourrait être maintenue mais dans une forme simplifiée et allégée.

Un effort d'uniformisation des procédures demeure indispensable

En revanche, les administrations nationales doivent veiller à appliquer des délais limités pour traiter ces demandes d'autorisation. Actuellement, ces délais sont beaucoup trop longs.

#### **Question 14**

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

Selon l'AFTRI, les procédures d'appel pourraient être plus transparentes, plus simples et plus courtes. Les organisations professionnelles comme l'AFTRI seraient en mesure de jouer un rôle pour instruire les dossiers et le cas échéant donner un avis objectif (sorte de commission d'agrément).

#### **Question 15**

*Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, y a-t-il d'autres aspects de la réglementation qui pourraient être changés afin de simplifier les procédures administratives ou afin d'améliorer le régime actuel d'autorisations en le concentrant par exemple sur le respect d'exigences dans le domaine de la sécurité et du social ?*

Non, l'AFTRI ne souhaite pas d'exigences supplémentaires dans le domaine de la sécurité ou du social.

En revanche, les procédures pourraient être allégées pour les modifications de moindre importance (par exemple : changement de points d'arrêt).

## 2.7 Cabotage routier

### Question 16

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

Pour des raisons de saine concurrence, l'AFTRI considère qu'il est nécessaire de libéraliser le cabotage dans le cadre des services internationaux. Pour assurer une meilleure qualité de service à la clientèle et pour répondre à un souci de productivité du véhicule, il s'agirait d'autoriser la descente et la prise en charge de voyageurs à différents points d'arrêt prévus par l'autorisation internationale sans aucune idée de concurrencer les transports urbains. Cela favoriserait une meilleure interconnexion des réseaux.

## ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR 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 ?*

Oui, on peut envisager de relever modérément les standards européens notamment financiers. Pour des standards supérieurs, l'AFTRI souligne qu'il convient d'être extrêmement prudent. Des contraintes financières supplémentaires peuvent contribuer à réduire le nombre de PME sur le marché. La priorité est d'arriver déjà à une harmonisation européenne.

#### Question 2

*Faut-il prévoir d'autres critères que l'honorabilité, la capacité financière, la compétence professionnelle. Par exemple, est-ce que ces critères doivent permettre d'éviter les sociétés « boîtes à lettres ». Si oui, comment ?*

L'AFTRI est convaincue qu'il faut prévoir d'autres critères pour éviter le phénomène « boîtes à lettres ». Il pourrait s'agir pour le transporteur de prouver une activité économique par l'existence de locaux commerciaux, ou par la présence permanente de l'attestataire de capacité.

Aujourd'hui, beaucoup de ces « sociétés boîtes à lettres » ne servent que de couverture en transport international à des activités dites « pirates ».

### 2.2 Exemptions et dispenses

#### Question 3

*Quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées ?*

Pour des raisons de saine concurrence, les dérogations accordées d'une part, aux entreprises qui n'ont qu'un seul véhicule affecté au transport public de personnes et ne se livrant à cette activité qu'en accessoire de l'activité principale et d'autre part, aux régies des collectivités disposant de deux véhicules, devraient être supprimées.

## 2.3 Vérification périodiques et déqualifications

### Question 4

*Est-il nécessaire de vérifier plus fréquemment les conditions d'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 ?*

L'AFTRI ne valide ni l'option A, ni l'option B.

Ces vérifications pourraient être corrélées à la durée de validité des licences que l'AFTRI souhaite voir ramener à trois ans.

En revanche, lors de changements survenus dans l'entreprise, de bilans négatifs, ou lors d'infractions graves, il importe de vérifier pour le respect des conditions de concurrence, la capacité financière et la présence du détenteur de l'attestation de capacité.

### 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 ?*

Oui, il faut éviter une implantation dans un autre Etat avec la même structure. L'AFTRI préconise la solution d'un fichier centralisé des radiations, précisant l'organigramme et le nom des dirigeants.

## 2.4 Simplification

### Question 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 ?*

Il est nécessaire d'uniformiser les différents documents administratifs nationaux ou internationaux, afin d'alléger en partie les charges administratives.

## 3 Critère d'honorabilité

### Question 7

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

Effectivement, l'AFTRI estime qu'un comportement non infractionniste avéré, doit être encouragé et donc apparaître comme un critère favorable au renouvellement des titres de transport.

### Question 8

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

Oui, car il s'avère que chacun a une interprétation du respect de la condition d'honorabilité.

### 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 ?*

L'honorabilité en France est satisfaite par la personne qui assure la direction permanente et effective de l'entreprise et cela l'engage juridiquement.

La Directive doit définir une liste restreinte de personnes qui pourraient satisfaire à cette condition d'honorabilité car en général ce sont les réglementations nationales qui le font.

### 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 ?*

Oui, il est souhaitable que cet accès soit plus facile mais il faudrait une centralisation des sanctions. Un séminaire organisé par la Commission a mis en exergue la multiplicité des autorités intervenantes. Il serait intéressant de savoir quand la Commission reçoit les données des Etats, sur les retraits quels en sont les motifs, si le retrait est partiel ou total et pour quelle durée.

### Question 11

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

L'AFTRI considère qu'il est insuffisant. Par ailleurs, il y a multiplicité d'intervenants au niveau national. La participation au système Euro-Contrôle devrait être obligatoire pour chaque Etat afin de centraliser les informations au sein d'une Agence Européenne pour la sécurité et le contrôle du transport routier.

## 4 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 ?*

Oui, il est indispensable d'harmoniser les méthodes. L'AFTRI propose que l'on prenne en compte comme critères de capacité financière, la valeur du parc en pleine propriété mais aussi celle des bâtiments, des entrepôts ou des ateliers mécaniques, en fait l'ensemble des actifs immobilisés.

Le montant de 35.000 € pour le premier véhicule tel qu'envisagé par la Commission lors d'une étude en 2003, est acceptable dans la mesure où pour les autres véhicules, les montants initialement prévus ne sont pas modifiés.

Par ailleurs, une période transitoire s'imposerait par la mise en conformité des entreprises déjà sur le marché.

L'évaluation des actifs effectuée par des Experts comptables agréés, doit être reconnue.

## 4.2 Nouvelle piste 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 devrait couvrir une telle assurance ?*

Une assurance civile professionnelle existe déjà dans le cadre de certaines activités (régime de l'habilitation); par ailleurs les dommages corporels bénéficient d'une couverture illimitée et les dommages matériels sont couverts.

L'AFTRI n'est pas favorable à une assurance supplémentaire.

Dans le domaine de l'assurance, il convient avant tout d'harmoniser la situation dans tous les pays de l'Union Européenne, notamment en ce qui concerne la couverture des dommages corporels.

## 5. Capacité professionnelle

### 5.1 Harmonisation au niveau d'examen

#### Question 14

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

Oui, une harmonisation des examens serait nécessaire. L'Académie de l'IRU pourrait se voir confier la « certification » et la validation des méthodes.

L'AFTRI considère qu'il n'est pas judicieux de revenir sur les dispenses telles que : l'équivalence des diplômes et l'expérience professionnelle.

### 5.2 Personnes concernée

#### Question 15

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

Oui, l'attestataire de capacité doit être employé et être physiquement en permanence dans l'entreprise.

## 5 Autres questions

### Question 16

*Désirez vous formuler d'autres commentaires vous suggestions qui vous paraissent importants à prendre en compte dans la révision de la législation européenne sur l'accès à la profession des transporteurs routiers ?*

Les administrations nationales devraient transférer aux organisations professionnelles le soin de gérer et de contrôler le respect des règles d'accès à la profession.



L'AFTRI remercie la Commission pour l'occasion qui lui est donnée par cette consultation de faire entendre la voix des professionnels français.

Notre organisation reste évidemment à la disposition des services de la Commission pour leur apporter des compléments d'information sur les sujets évoqués dans ce document.

L'AFTRI est également prête à aider les services de la Commission sur d'autres sujets que ceux présentement évoqués mais qui restent du ressort de sa compétence.

Enfin, l'AFTRI rappelle que l'Europe des transports routiers doit se faire sur des bases solides et que l'application des réglementations doit, tout comme leurs contrôles et leurs sanctions, s'effectuer d'une manière harmonisée.

L'Europe a besoin d'un transport routier de qualité. Donnons- nous en les moyens.

Fait à Paris, le 28 juillet 2006