



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

PARTIE A ACCÈS AU MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER

QUESTIONS	REPOSES
Question 1 - La fusion des règles applicables au transport de marchandises avec celles régissant le transport de voyageurs est-elle réellement une simplification ?	Non, la solution n°3 semble la plus appropriée. Les marchés du transport de voyageurs et de marchandises sont très différents. En effet, les transports de voyageurs sont pour une part importante (services réguliers) caractérisés par l'intervention des Pouvoirs publics régionaux et locaux sur ce marché en qualité d'autorité organisatrice de ces services de transport. Autre spécificité, les transports de marchandises sont réalisés quasi exclusivement entre professionnels, alors que le transport de voyageurs est rendu directement au consommateur.
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 ?	Pas concerné.
Question 3 – Convierait-il d'imposer des exigences plus élevées pour les transporteurs exerçant certaines activités de transport routier ? Si oui lesquelles ?	Non, l'accès au marché ne doit pas être différencié selon le type d'activités. En matière de transport de marchandises, la convention CMR et les législations des Etats membres ont largement codifié le régime de la responsabilité du transporteur à l'égard des clients, des employés et de tiers.
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, car le contrôle des conditions d'accès à la profession, notamment la capacité financière, est un outil essentiel pour la régulation du marché libéralisé des transports de marchandises. En France, le contrôle de la capacité financière est exercé annuellement.
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 ?	Non.
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 ?	L'Union européenne devrait fixer la nature et les spécificités matérielles des copies certifiées de licence communautaire. Ces dernières doivent être banalisées à l'entreprise et non pas affectés à un véhicule en particulier. Cela constitue une rigidité inutile pour les entreprises. Le registre en ligne ne semble pas être adapté aux objectifs poursuivis par l'Union européenne, notamment en matière de contrôles sur route. L'instauration d'un tel registre suppose que les Etats membres disposent des moyens humains et matériels adaptés pour en assurer une gestion parfaite en temps réel. La mise en place récente du chrono tachygraphe numérique, illustre le manque grave d'équipement des administrations des Etats membres (police, gendarmerie, douanes, etc...).
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 du conducteur devrait-elle être lisible électroniquement ?	Non, cela ne semble pas être une priorité. La lecture électronique n'est pas de nature à apporter plus de sécurité rapportée aux investissements très lourds qu'un tel projet ne manquerait pas de générer. Le lien avec la carte conducteur nécessaire pour l'utilisation du chrono tachygraphe numérique ne semble pas possible. En l'état actuel, la carte est délivrée au titulaire du permis de conduire sans lien avec l'identité de (ou/des) employeur(s) éventuel(s). De plus, des questions techniques risquent de se poser pour les salariés à employeurs multiples ou les salariés intérimaires.

Partie A (Suite)

QUESTIONS	REponses
Question 8 – Convierait-il de diminuer la durée de validité maximale qui est actuellement de cinq ans ?	Non, la durée de validité de l'attestation est déterminée avant tout par la durée du contrat de travail. Il est donc difficile de fixer une durée inférieure à cinq années.
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 UE ?	Compte tenu du faible niveau d'emploi illégal dans le secteur des transports de marchandises, il n'y a donc aucun intérêt d'étendre l'obligation de l'attestation de conducteur à tous les ressortissants de l'Union européenne. Cela risque de se traduire par un alourdissement important des contraintes administratives des entreprises, sans aucune contrepartie.
Question 10 – Est-ce que les documents de contrôle pour les services occasionnels doivent être harmonisés et les spécifications les plus détaillés possible de manière à éviter toute confusion lors d'une inspection ?	Pas concerné.
Question 11 – Quels 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 ?	<p>La situation du transport de marchandises est fondamentalement différente de celle du transport de voyageurs.</p> <p>Au plan juridique, la lettre de voiture constitue la preuve du contrat de transport, contrat de droit privé.</p> <p>Au plan pratique, elle mentionne pour chaque envoi, la nature et la quantité de marchandises confiées et des instructions particulières.</p> <p>La législation dans la plupart des Etats membres, s'est limitée à définir les mentions obligatoires devant figurer sur la lettre de voiture, sans définir de modèle particulier. Ce cadre juridique permet une adaptation souple aux contraintes des différentes activités de transport (messagerie, express, citerne, frigo, etc...).</p> <p>De plus, les transports internationaux de marchandises par route sont régis par la Convention CMR qui a été ratifiée par les 25 Etats membres. Ce texte a un caractère d'ordre public frappant de nullité absolue toute stipulation qui y dérogerait directement ou indirectement (article 41).</p> <p>La convention CMR interdit également aux Etats co-contractants d'y apporter des modifications par voie d'accords particuliers (article 1^{er} §1) aucune exigence de forme est imposée et aucun formulaire spécial est prescrit.</p> <p>La convention CMR dispose que le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture (article 4 §1). Aucune exigence de forme est imposée et aucun formulaire spécial est prescrit.</p> <p>En conclusion, l'instauration d'une lettre de voiture unique dans l'Union européenne est en contradiction avec le cadre juridique actuel. Egalement, cela semble en opposition avec l'évolution actuelle qui tend à la dématérialisation des documents de transport.</p>
Question 12 – La procédure d'autorisation pour les services réguliers internationaux de passager devrait-elle être maintenue, simplifiée ou supprimée ?	Pas concerné.
Question 13 – Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, est-il possible pour les administrations nationales d'appliquer un délai plus court pour traiter les demandes d'autorisation ?	Pas concerné.
Question 14 – Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, ces procédures d'appel sont-elles claires et efficaces ?	Pas concerné.
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 social ?	Pas concerné.
Question 16 – Convierait-il d'autoriser les opérations de cabotages urbaines et suburbaines dans le cadre de services internationaux ? Si oui, selon quelles conditions ?	Pas concerné.

Partie A (Suite)	
QUESTIONS	REPONSES
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 ?	Oui Dans un marché unique, il est surprenant sur le plan juridique que des Etats membres instaurent des normes différentes qui ont pour effet d'instaurer des entraves à la libre prestation de service et de fragmenter l'espace européen. Bien évidemment, la définition du cabotage et de ses conditions d'exercice doivent être fixées au plan communautaire. Comme la Commission l'avait mentionné dans sa communication interprétative du 26 janvier 2005, la définition du cabotage ne doit pas se limiter à la question de la durée de séjour d'un véhicule sur le territoire d'un Etat membre. La plus grande difficulté dans ce dossier est la définition des modalités de contrôle. La multiplication des obligations documentaires ne peut que constituer des contraintes supplémentaires pour les entreprises sans aucune contrepartie. Sur ce point, il est surprenant de constater l'absence de réaction de la Commission européenne face à des initiatives prises par des Etats membres qui ont instauré l'obligation de carnet de compte rendus de voyage. Cette contrainte nous semble relever de pratiques discriminatoires contraires aux dispositions du règlement n°3118/93.
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 ?	En l'état actuel de la réglementation, il n'y a pas d'obligation de conserver à bord du véhicule les lettres de voiture correspondant aux activités réalisées les jours précédents. Sur un plan pratique, un retour rapide de ces documents au siège de l'entreprise permet de justifier de la bonne réalisation des opérations de transport, et d'établir la facturation des prestations. Le dossier du cabotage a aujourd'hui un aspect symbolique qui tend à minimiser les causes réelles à l'origine des critiques. Au-delà des questions de définition et de contrôle des conditions d'exercice du cabotage, ce sont les importantes distorsions sociales et fiscales qui devraient retenir en priorité l'attention des institutions communautaires.
Question 19 – Quels domaines devraient être ajoutés ou supprimés de la liste contenue dans l'article 6, paragraphe 1 du règlement CEE ° 3118/93 ?	Concernant les dispositions sociales, le Règlement n°3118/93 pourrait être modifié afin de faire référence aux textes communautaires suivants : <ul style="list-style-type: none"> - La directive 2002/15 du 11 mars 2002 relative au temps de travail des conducteurs routiers ; - La directive 2003/59 du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs. La notion de détachement pour un conducteur routier est ambiguë. En effet, compte tenu du caractère mobile des prestations de transport, l'employeur ne détache pas formellement un de ses salariés auprès d'une entreprise dans le Pays d'accueil. Le destinataire de la prestation au sens de la Directive n°96/71 n'est pas systématiquement le remettant ou le destinataire de la marchandise transportée. De plus, le bénéficiaire n'est pas automatiquement établi dans le pays de pays où se réalise l'opération de cabotage.
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 ?	Afin de répondre à cette caractéristique du secteur, il nous paraît souhaitable que la Commission examine la faisabilité d'instaurer un réel statut communautaire du travailleur mobile qu'est un conducteur routier professionnel.
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.	Néant.

PARTIE B
ACCÈS À LA PROFESSION DE TRANSPORT ROUTIER

QUESTIONS	REPONSES
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 ?	Aucune raison objective ne justifie actuellement un relèvement des critères d'accès à la profession. La notion de modulation existe aujourd'hui en France pour les transports légers (véhicules de moins de 3,5t de charge utile), notamment sous la forme de montant réduit de la capacité financière.
Question 2 – Faut-il prévoir d'autres critères que l'honorabilité, la capacité financière et la compétence professionnelle ? Par exemple, est-ce ces critères doivent permettre d'éviter les sociétés « boîtes aux lettres » ? Si oui, comment ?	Il convient d'appliquer formellement la législation communautaire en vigueur avant de rechercher à modifier substantiellement les critères d'accès à la profession. Les critères supplémentaires imposés par les Etats membres sont de nature à constituer des entraves à la liberté d'établissement. La notion de sociétés « boîtes aux lettres » manque de précision. Il semble que la Commission vise les entreprises organisatrices de transport (commissionnaires, logisticiens, etc...). Il ne s'agit donc pas de transporteurs au sens des Directives 96/26 et 98/76.
Question 3 – Quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées ?	Toutes les entreprises établies dans l'Union européenne devraient respecter les critères d'accès à la profession, y compris celles exerçant avant l'entrée en vigueur de la Directive.
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 ?	Oui, le respect devrait être réalisé annuellement (option A). Le surcoût pour les entreprises apparaît faible étant donné qu'elles sont assujetties par ailleurs, à des obligations comptables.
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)	Oui.
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 ?	Pour la capacité financière, les déclarations annuelles d'entreprises pourraient être réalisées sous la forme de télé déclaration. Pour ce faire, il convient de s'inspirer des procédures mises en place dans le domaine fiscal.
Question 7 – L'absence d'infractions répétée devrait-elle constituer une condition pour être honorable et accéder à la profession ?	Il convient de conserver la condition cumulative d'infraction grave et répétée.
Question 8 – Faut-il harmoniser au niveau européen les définitions des infractions graves liées à l'accès à la profession ?	A moyen terme, cela peut constituer une piste de travail.
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 ?	Non, il convient de permettre à la législation communautaire de s'adapter aux différentes organisations des entreprises. Dans tous les cas, les personnes concernées doivent avoir reçu une délégation de pouvoir du dirigeant de l'entreprise.
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 ?	La tenue d'un registre central des personnes physiques non honorables à l'exercice de la profession de transporteur dans chaque Etat membre suppose que les Autorités nationales sont en capacité d'en assurer la gestion en temps réel.
Question 11 – Le système actuel d'échange d'information sur les sanctions et infractions est-il suffisant ? Sinon, quelle solution proposez-vous ?	Dans l'hypothèse envisagée à la question n°10, il conviendra d'organiser une interconnexion au niveau européen.
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. Fréquence annuelle – Bilan annuel.
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 ?	Oui en vue de remplacer le système actuel.
Question 14 – Une harmonisation européenne plus poussée des examens est-elle nécessaire ? Quelles dispenses pourraient être supprimées ?	Les dispenses actuelles doivent être maintenues.
Question 15 – Faut-il que la personne en possession du certificat de capacité soit employée et résidente de façon permanente ?	La législation doit fixer un cadre sans distinction de taille d'entreprise. Si une même personne peut diriger plusieurs entreprises, il ne doit pas être fait de différence. La réduction des coûts de structure doit bénéficier à tout type d'entreprise quelle que soit l'organisation de son exploitation.