

Transport routier: conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

2007/0098(COD) - 21/05/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 614 voix pour, 28 voix contre et 45 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par Mme Silvia-Adriana **TICU** (PSE, RO), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 1^{ère} lecture de la codécision - sont les suivants :

Champ d'application : le règlement proposé s'applique à toutes les entreprises établies dans la Communauté qui exercent la profession de transporteurs par route. Les députés précisent qu'il s'applique aussi aux entreprises qui envisagent d'exercer la profession de transporteur par route, et toute référence aux entreprises qui exercent la profession de transporteur par route est réputée inclure, le cas échéant, une référence aux entreprises qui envisagent d'exercer cette profession.

Les entreprises exerçant la profession de transporteur par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ne pouvant pas dépasser une vitesse de 40km/h devraient être exclus du champ d'application du règlement.

De plus, tant que les États membres interpréteront et traiteront de façon aussi différente les infractions, les infractions mineures et répétées n'ont pas à faire partie du règlement, estiment les députés. Le règlement devrait donc viser uniquement des infractions graves.

Gestionnaire de transport : les députés estiment que le gestionnaire de transport doit avoir un lien réel avec l'entreprise, c'est-à-dire soit être un employé, un associé, un directeur, un actionnaire de l'entreprise ou avoir une relation contractuelle similaire avec celle-ci, ou gérer celle-ci ou, si l'entreprise est une personne physique, être cette même personne, ou, si l'entreprise est une société, pouvoir représenter et lier et prendre des décisions qui engagent la société. Il doit en outre être domicilié dans un État membre. L'entreprise devra notifier à l'autorité compétente le nom du ou des gestionnaire(s) de transport désigné(s). L'autorité compétente pourra arrêter le nombre maximum de véhicules pouvant être gérés par le gestionnaire de transport, qui ne peut être supérieur à 50 véhicules par gestionnaire de transport ;

Exigence d'établissement : l'entreprise doit être tenue de disposer d'un établissement, situé dans l'État membre qui lui donne l'autorisation d'exercer la profession, avec des locaux dans lesquels elle conserve ses documents d'entreprise pendant les périodes prévues par la loi, sur des supports de données sûrs auxquels l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier les conditions prévues par le règlement, dans le respect de toutes les normes pertinentes en matière de protection des données à caractère personnel.

Honorabilité : les États membres devront déterminer les conditions que doit remplir une entreprise ou un gestionnaire de transport pour satisfaire à l'exigence d'honorabilité. Les députés énumèrent ces conditions qui doivent comprendre au moins les exigences suivantes :

- a) aucun motif sérieux ne met en doute l'honorabilité de l'entreprise de transport, de ses gestionnaires de transport ou de toute personne concernée, tel que le fait d'avoir fait l'objet de condamnations ou sanctions pour toute infraction grave aux réglementations nationales en vigueur

en matière de: i) droit commercial, ii) droit de la faillite, iii) conditions de rémunération et de travail de la profession, iv) circulation routière, v) responsabilité professionnelle; et vi) traite d'êtres humains ou trafic de stupéfiants.

- b) le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport n'a pas fait l'objet de condamnations dans un ou plusieurs États membres pour des infractions graves.

La Commission devra adopter, au plus tard le 1er janvier 2010, une liste des catégories, types et niveau de gravité des infractions faisant perdre l'honorabilité requise. Les mesures relatives à cette liste seront arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle. À cette fin et au plus tard le 1er janvier 2010, la Commission devra : i) fixer les catégories et types d'infractions les plus fréquemment rencontrées; ii) définir le niveau de gravité des infractions en fonction de leur potentiel à créer un risque grave de mort ou de blessures graves; et iii) prévoir la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme étant plus graves, en prenant en compte le nombre de conducteurs utilisés par les activités de transport dirigées par le gestionnaire de transport.

Exigence de capacité financière : l'entreprise devra prouver, à partir des comptes annuels, qu'elle dispose chaque année de ressources en capital et de réserves d'une valeur au moins égale à 9.000 EUR pour un seul véhicule utilisé et à 5.000 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé. Les députés précisent que les ressources en capital pourront être prouvées à l'aide d'un bilan commercial certifié ou d'un bilan fiscal. La personne physique ou morale qui demande pour la première fois l'accès à la profession de transporteur par route devra être tenue de présenter un bilan d'ouverture certifié. Les députés estiment qu'une assurance doit aussi être acceptée comme preuve de capacité financière. En revanche, le « quick ratio » des créances par rapport aux dettes (supérieur ou égal à 80%) n'est pas, selon eux, un indicateur de la stabilité financière d'une entreprise. Les députés proposent enfin que l'autorité compétente détermine à quelles conditions la garantie bancaire peut être appelée et libérée au bénéfice d'autres créanciers.

Exigence de capacité professionnelle : l'exigence de capacité professionnelle sera constatée après un examen écrit obligatoire qui pourra, si un État membre en décide ainsi, être complété par un examen oral. Par rapport à la Commission, les parlementaires ont supprimé l'obligation d'une formation initiale obligatoire (140 heures de cours). En vue d'empêcher les abus, les personnes concernées devront présenter les examens dans leur pays de résidence. Les États membres devront accréditer, selon des critères mutuellement compatibles qu'ils définissent, les organismes aptes à offrir aux candidats des formations de qualité. Ils pourront dispenser de l'examen les personnes pouvant apporter la preuve d'une expérience pratique continue d'au moins dix ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction, préalablement à la publication du présent règlement. En outre, les États membres pourront promouvoir une formation ainsi qu'un examen, à des intervalles de dix ans, afin de permettre aux gestionnaires de transport de mettre à jour leurs connaissances. Enfin, les gestionnaires de transport disposant d'une expérience pratique et reprenant leurs activités après une période de cinq ans d'interruption devront effectuer le recyclage et la mise à niveau nécessaires pour prouver le maintien de leurs compétences professionnelles et de la connaissance de l'évolution de la législation applicable à la profession.

Autorisation et contrôle : les députés estiment que les autorités compétentes devraient être explicitement responsables de la mise à jour et de la conservation du registre électronique. La Commission adaptera la périodicité des contrôles réguliers aux progrès techniques. L'autorité compétente pourra imposer aux entreprises dont l'autorisation a été suspendue ou retirée que leurs gestionnaires de transport suivent le cours de formation et passent l'examen visé au règlement avant toute mesure de réhabilitation.

Registres électroniques nationaux : les députés sont d'avis que le registre électronique national doit contenir une section publique et une section confidentielle. La section confidentielle du registre électronique ne sera accessible aux autorités autres que les autorités compétentes que si elles sont

assermentées et dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction du transport routier. Au 1^{er} janvier 2010 au plus tard, la Commission devra définir, en consultation avec les États membres, la structure minimale des données devant être encodées dans le registre électronique national.

Les États membres devraient pouvoir décider de conserver dans des registres séparés les informations concernant les infractions graves ayant donné lieu à une sanction dans les deux dernières années, ainsi que le nom des personnes qui ont été déclarées inaptes à diriger l'activité de transport d'une entreprise. Les données concernant une entreprise dont l'autorisation a été suspendue ou retirée resteront dans le registre pendant deux ans à compter de l'expiration de la suspension ou du retrait de l'autorisation et devront ensuite être immédiatement supprimées. Les données relatives à la personne déclarée inapte à l'exercice de la profession seront conservées dans le registre aussi longtemps que l'honorabilité de la personne concernée n'a pas été rétablie. Après que la réhabilitation ou une autre mesure équivalente sera intervenue, les données seront immédiatement supprimées.

Droits d'antériorité : les députés ont supprimé l'article 22 de la proposition qui a trait aux droits d'antériorité pour les pays ayant adhéré à l'Union avant le 1^{er} janvier 1995.