

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

2007/0098(COD) - 09/01/2009 - Position du Conseil

La position commune du Conseil, adoptée à la majorité qualifiée, tient largement compte de la proposition de la Commission. Dans un grand nombre de cas, les amendements proposés par le Parlement européen ont été inclus quant au fond, partiellement ou intégralement, dans la position commune.

Les principales questions clés sont les suivantes :

Objet, champ d'application et définitions : le Conseil a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission visant à clarifier et à simplifier les dispositions juridiques. Il a toutefois précisé que le règlement proposé ne s'applique pas aux entreprises qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou à titre gratuit, ni aux entreprises exerçant la profession de transporteur par route au moyen exclusivement de véhicules à moteur ne pouvant pas dépasser la vitesse de 40 km/h. Cette dernière exception a également été proposée par le Parlement européen.

La position commune prévoit en outre que les États membres peuvent dispenser de l'application du règlement les transporteurs par route qui effectuent exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison de la nature de la marchandise transportée ou de la faible distance parcourue. Le Parlement a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission.

Gestionnaire de transport : la position commune précise les différences entre un gestionnaire de transport « interne » et un gestionnaire de transport « externe », notamment en fixant différentes conditions à remplir pour devenir gestionnaire de transport, telles que le fait de résider dans la Communauté. Le Parlement européen a suivi de près la proposition de la Commission. Toutefois, à l'instar du Conseil, il a précisé la nécessité d'un lien réel entre l'entreprise de transport et le gestionnaire de transport (interne). En ce qui concerne le gestionnaire de transport externe, le Parlement avait proposé que l'autorité compétente nationale puisse arrêter le nombre maximum de véhicules pouvant être gérés par le gestionnaire de transport.

Conditions relatives à l'exigence d'établissement : la proposition de la Commission fixe des règles communes pour que seules les entreprises disposant d'un établissement effectif et stable puissent être autorisées à exercer la profession de gestionnaire de transport. Un établissement effectif et stable implique un bureau, des véhicules immatriculés et un centre d'exploitation. Le Conseil a suivi la proposition de la Commission, sauf pour l'obligation de disposer de places de parking pour le stationnement de véhicules en nombre suffisant pour être utilisées régulièrement par ses véhicules, qu'il a supprimée. Le Parlement a suivi dans une large mesure l'approche de la Commission.

Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité : le Conseil a supprimé la mention des infractions mineures répétées et a ajouté le transport des animaux parmi les domaines visés par les conditions à respecter par le gestionnaire de transport ou l'entreprise. Le Conseil précise en outre la procédure qui fait suite aux infractions les plus graves figurant à l'annexe III, en supprimant la possibilité d'une adaptation de cette procédure par la voie d'une procédure de comité. Le Parlement européen a, comme le Conseil, supprimé la mention des infractions mineures répétées.

Nouveaux indicateurs pour mesurer la capacité financière d'une entreprise : le Conseil a supprimé la mention du « quick ratio » (proposée par la Commission) mais a donné au transporteur la possibilité de démontrer sa capacité financière par une attestation, telle qu'une assurance responsabilité professionnelle,

d'une ou plusieurs banques ou autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance. Le Parlement européen a également décidé de supprimer la mention du « quick ratio » et de prévoir qu'une assurance doit être acceptée comme preuve de la capacité financière de l'entreprise.

Conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle : le Conseil a supprimé la disposition relative à la formation obligatoire à suivre avant de devenir gestionnaire de transport. Par ailleurs, la position commune prévoit qu'un État membre peut dispenser de certaines parties de l'examen les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique délivrés dans ce même État membre, ainsi que les titulaires d'attestations de capacité professionnelle permettant d'effectuer des transports nationaux sur son territoire. Enfin, le Conseil a introduit la possibilité pour un État membre de dispenser de l'examen les personnes qui dirigent en continu depuis 15 ans une entreprise de transport de marchandises par route ou une entreprise de transport de voyageurs par route dans un État membre. Le Parlement européen a lui aussi décidé de supprimer la disposition relative à la formation obligatoire, mais il avait offert en revanche aux États membres la possibilité de promouvoir une formation à intervalles réguliers pour les gestionnaires de transport.

Autorisation et surveillance : le Conseil a décidé d'introduire certaines dispositions visant à rationaliser et simplifier les principes directeurs. Les États membres peuvent délivrer des autorisations différentes pour les entreprises qui effectuent uniquement des transports nationaux. Ils peuvent raccourcir le délai dans lequel l'entreprise doit indiquer les changements intervenus concernant les données utilisées pour sa demande d'autorisation. De plus, les États membres ont la possibilité de proroger le délai fixé pour l'examen d'une demande d'autorisation. Jusqu'au 31 décembre 2012, l'autorité compétente vérifie, en cas de doute, que le gestionnaire de transport n'a pas été déclaré, dans un des États membres, inapte à diriger l'activité de transport d'une entreprise. À partir du 1^{er} janvier 2013, l'autorité compétente effectue cette vérification en accédant aux registres électroniques nationaux. Avant 2015, les États membres sont tenus de procéder à des contrôles au moins tous les cinq ans, alors qu'à partir de 2015 les contrôles seront effectués en fonction d'un système de classification des risques.

Registres électroniques nationaux : le Conseil souscrit à la proposition de la Commission visant à créer des registres électroniques nationaux mais introduit des dispositions supplémentaires. Au plus tard le 1^{er} juin 2009, la Commission doit formuler des orientations concernant la structure du registre. Les États membres doivent créer leur registre national au plus tard 24 mois après la date d'entrée en vigueur du règlement, qui intervient 20 jours après la publication dudit règlement. Les registres nationaux doivent être interconnectés au plus tard le 31 décembre 2012. Les États membres ne doivent inclure dans le registre national les infractions graves qu'à partir de 2016. De plus, tous les délais fixés peuvent être modifiés et (si nécessaire) prorogés conformément à une procédure de comité.

Alors que le Parlement demande que soit indiqué dans le registre le numéro d'immatriculation de chaque véhicule utilisé à l'extérieur de l'État membre d'établissement de l'entreprise, la position commune prévoit la possibilité pour la Commission de recommander en 2009 l'inclusion du numéro d'immatriculation des véhicules.

Les autres amendements non repris dans la position commune proposaient les modifications suivantes:

- la mention de l'existence de supports de données sûrs comme condition liée à l'obligation de disposer d'un établissement;
- l'obligation, pour les États membres, d'indiquer à la Commission quels sont les documents qu'ils considèrent comme constituant une preuve de la capacité professionnelle;
- la mention de l'archivage des données et de la protection des données dans le cadre des réglementations communautaires dont le non-respect pourrait remettre en question l'honorabilité d'un gestionnaire de transport;
- la mention de l'interdiction de céder l'attestation de capacité professionnelle à des personnes morales;

- le raccourcissement des délais accordés à une entreprise pour remplacer un gestionnaire de transport;
- la suppression de la possibilité de retarder, au moyen de la procédure de réglementation avec contrôle, l'interconnexion des registres nationaux;
- le raccourcissement des délais accordés à une entreprise pour montrer qu'elle dispose d'un établissement effectif et stable;
- l'exigence d'une étude sur l'opportunité d'étendre aux taxis le champ d'application du règlement;
- la mention du 1^{er} juin 2009 comme date proposée pour l'application du règlement.