



Bruxelles, le 23.5.2007  
COM(2007) 263 final

2007/0098 (COD)

Proposition de

**REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession  
de transporteur par route**

(présentée par la Commission)

{SEC(2007) 635}

{SEC(2007) 636}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### **1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **1.1. Motivations et objectifs**

La directive 96/26/CE sur l'accès à la profession de transporteur routier et les quatre règlements<sup>1</sup> sur l'accès au marché du transport, avec la dérégulation des prix du transport international routier intervenue quelques années auparavant, ont façonné le marché intérieur du transport routier.

Les exigences communes prescrites par la directive pour accéder à la profession ont garanti un degré minimal de qualité du transport routier tandis que l'ouverture du marché qu'organisent les règlements a incité à plus de concurrence. Ce cadre législatif a globalement porté ses fruits, dans la mesure où aujourd'hui les entreprises de transport routier offrent des tarifs plus favorables, des services diversifiés et adaptent bien leurs prestations aux exigences des clients du juste-à-temps.

Il ressort pourtant de l'expérience acquise que certaines mesures de ce cadre sont mal ou inégalement appliquées car ambiguës, incomplètes ou devenues inadaptées à l'évolution du secteur. C'est le cas de la directive sur l'accès à la profession applicable à tous les transporteurs routiers, qu'ils soient artisans, petites et moyennes entreprises ou grandes entreprises. Les disparités dans son application nuisent à une concurrence loyale. Les entreprises demeurent sujettes à une surveillance et des contrôles inégaux selon les Etats membres avec des niveaux de qualification professionnelle et de solidité financière très différents. Cela empêche de tirer pleinement profit de tous les avantages du marché intérieur du transport routier.

Le règlement proposé vise à remplacer cette directive pour remédier à ces défauts.

#### **1.2. Problème traité**

La directive 96/26/CE établit les conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle que les entreprises doivent au moins remplir pour être autorisées à exercer la profession de transporteur routier, c'est-à-dire transporter des marchandises, des passagers, au niveau national ou au niveau international. Ces conditions sont les seules exigences communes imposées aux entreprises pour être autorisées à exercer leurs activités, notamment sur le marché communautaire des transports routiers. La directive met par ailleurs en place une reconnaissance mutuelle de certains des documents requis pour l'obtention de ces autorisations.

La Commission avait annoncé dans son programme législatif pour 2006<sup>2</sup> son intention d'examiner en détail les règles découlant de cette directive, afin, le cas échéant, de rendre leur application plus harmonisée, simple, contrôlable et efficace. Cet examen s'est appuyé sur une consultation extensive des parties intéressées et une analyse d'impact. Il révèle que cette directive est transposée et appliquée par les Etats membres avec difficultés et de manière très

---

<sup>1</sup> Règlement (CEE) n° 881/92, règlement n° (CEE) 3118/93, règlement n° (CEE) n° 684/92, et règlement (CE) n° 12/98

<sup>2</sup> Référence 2006/TREN/01

disparate. En guise d'illustration, les taux de réussite aux examens attestant la capacité professionnelle varient d'un Etat membre à l'autre de 10% à plus 90%. Il en découle plusieurs inconvénients, dont :

- le risque d'une concurrence faussée entre d'une part les transporteurs disposant d'un véritable établissement accessible aux autorités qui vérifient qu'elles respectent les standards minimaux d'accès à la profession et d'autre part les entreprises dites "boîtes aux lettres" qui peuvent échapper à cette surveillance;
- une certaine opacité du marché en raison de la disparité des standards minimaux de capacité financière et de capacité professionnelle et de son corollaire, les contrats en cascade; les clients du transport routier n'ont pas de garantie quant à la qualité offerte par les entreprises ;
- la persistance d'entreprises négligentes en raison d'un bas niveau de qualification professionnelle et de capacité financière, ce qui comporte des risques pour la sécurité routière et compromet l'efficacité socioéconomique du transport routier (des entreprises plus qualifiées ne peuvent pas faire face à cette concurrence);
- un suivi inégal et non coordonné entre les autorités nationales qui sont censées retirer les autorisations aux entreprises qui commettent des infractions entachant leur honorabilité. Ce manque de coordination crée des coûts administratifs superflus et nuit à la crédibilité et au caractère dissuasif du retrait des licences.

### **1.3. Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

Le règlement proposé contribuera à la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne. En effet, il créera des conditions plus loyales de concurrence au sein du secteur et introduira plus de transparence vis-à-vis des clients du transport routier. Au bout du compte, il contribuera à des services de transport plus efficaces et de meilleure qualité. Compte-tenu du rôle prépondérant du transport routier dans les systèmes de production et de distribution de l'industrie, il renforcera la compétitivité de l'Union.

Le nouveau règlement indirectement améliorera la sécurité routière par un suivi plus strict des entreprises négligentes, plus susceptibles d'être impliquées dans des accidents que les autres. Il améliorera les conditions de travail des employés du secteur routier en haussant le niveau de qualification professionnelle. Il est aussi de nature à renforcer l'indépendance de certains artisans vis-à-vis de leurs donneurs d'ordre et à les protéger des pratiques revenant à les employer de façon déguisée.

Enfin, cette proposition donne suite à l'engagement pris par la Commission de simplifier le contenu de l'acquis et de l'actualiser. Elle s'inscrit dans le programme "mieux légiférer" pour la mise à jour et la simplification de l'acquis communautaire. La simplification législative apportée consiste en une plus grande clarté juridique, des dispositions mieux contrôlables permettant une application effective et plus de cohérence d'ensemble avec les dispositions contenues dans les règlements sur l'accès au marché du transport.<sup>3</sup> Elle offre aussi aux Etats membres la possibilité de réduire certaines charges administratives superflues liées aux contrôles.

---

<sup>3</sup> Voir supra

La modernisation des règles d'accès à la profession de transporteurs routiers, notamment par l'introduction de registres électroniques, fait d'ailleurs partie des mesures immédiates à prendre dans le cadre du "Programme d'action pour la réduction des charges administratives dans l'Union Européenne" proposé par la Commission le 24 janvier 2007<sup>4</sup>. Les conclusions du Conseil européen des 8 et 9 mars invitent le Parlement et le Conseil à donner une priorité spéciale à ces mesures immédiates et donc à l'examen et à l'adoption de cette proposition.

## **2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT**

### **2.1. Consultation des parties intéressées**

La présente proposition suit une consultation publique destinée à recueillir le plus de commentaires possibles de la part des parties prenantes. Cette consultation, organisée conjointement avec celle réalisée pour la refonte parallèle des quatre règlements sur l'accès au marché, s'est déroulée au moyen d'un questionnaire publié sur Internet et adressé par courrier à toutes les organisations représentatives du secteur routier.

La Commission a reçu 67 contributions écrites en provenance d'autorités nationales, des organisations nationales et européennes représentant les transporteurs routiers de marchandises et de passagers, leurs clients et divers autres intérêts économiques. Elle a organisée le 7 novembre 2006 une audition des parties intéressées qui avaient répondu par écrit à la consultation publique ou qui avaient entretemps manifesté leur intérêt. Cette audition a rassemblé 42 délégations représentant l'industrie et 37 observateurs représentant des administrations nationales.

Les parties prenantes considèrent généralement que les conditions à remplir pour être autorisé à exercer la profession de transporteur routier devraient être plus harmonisées, mieux appliquées et contrôlées. A l'exception des transporteurs de passagers qui pensent utile un niveau plus élevé des standards requis, elles recommandent de donner la priorité à l'harmonisation des règles nationales actuelles. Elles plaident globalement pour :

- améliorer la surveillance et le suivi par des contrôles ciblant les entreprises à risque (plutôt que par des contrôles systématiques plus fréquents), par un échange d'information opérationnel entre les autorités de différents Etats membres censées surveiller le bon comportement des entreprises et par un recours à des registres électroniques qui réduiraient les coûts administratifs;
- introduire des dispositions communes assurant un établissement effectif et stable des entreprises de manière à réduire les distorsions de concurrence par les sociétés dites "boîte aux lettres";
- harmoniser les indicateurs utilisés pour mesurer la capacité financière d'une entreprise et le niveau des examens attestant de la capacité professionnelle;
- assurer que la personne titulaire d'un certificat de capacité professionnelle dirige véritablement les activités de transport et n'est pas un prête-nom pour obtenir une autorisation.

---

<sup>4</sup> COM(2007) 23 final

Toutes les observations émises pendant ce processus ont été prises en considération. Plusieurs ont permis d'améliorer la proposition ci-jointe et l'analyse d'impact. La Commission a ainsi élargi le spectre des options qu'il convenait d'évaluer pour refléter les différents points de vue exprimés. Elle n'a aussi pas donné suite à l'idée de substituer la condition de capacité financière par une assurance obligatoire sur la responsabilité professionnelle, cette idée n'ayant pas été jugée assez mûre par plusieurs parties prenantes.

Le résumé des réponses reçues à la consultation publique, le texte des réponses individuelles et le compte-rendu de l'audition du 7 novembre 2006 sont disponibles sur le site : [http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm)

## **2.2. Obtention et utilisation d'expertise**

La Commission s'est appuyée lors de la consultation publique sur l'expertise indépendante apportée par le Professeur Brian Bayliss. Ce dernier avait coprésidé en 1994 un Comité d'enquête qui avait alors établi un rapport complet sur l'état de réalisation du marché intérieur du transport routier de marchandises et le travail qui restait à faire à l'époque.

## **2.3. Analyse d'impact**

L'analyse d'impact réalisée pour préparer cette proposition a porté sur l'ensemble de la refonte des règles sur l'accès à la profession et l'accès au marché, compte-tenu de leurs liens étroits et de leurs imbrications. Elle repose sur des études menées en 2004, 2005 et 2006. Un soin particulier a permis d'ajuster le champ de l'analyse avec les réactions des parties prenantes et d'adapter la proposition ci-jointe aux conclusions de l'analyse.

Cinq options politiques ont été évaluées :

- (1) L'option "pas de changement" laisserait inchangée la législation routière actuelle. Les problèmes décrits au début de ce document persisteraient voire s'aggraveraient, au fur et à mesure que le cabotage est ouvert à tous les Etats membres.
- (2) L'option "simplification technique et non-réglementaire" fusionnerait et codifierait les cinq actes législatifs de la CE en trois actes. Elle fournirait aux États membres et à l'industrie des orientations non contraignantes pour leur mise en œuvre. Cette option serait facile à mettre en œuvre mais peu susceptible de réduire les différences entre les règles nationales, et donc les problèmes principaux identifiés au départ.
- (3) L'option "harmonisation" transformerait la directive actuelle et les quatre règlements en trois règlements pour harmoniser davantage l'accès à la profession, accroître la clarté juridique sur le cabotage et en améliorer l'application. Cette option contribuerait à une concurrence loyale, améliorerait la conformité aux règles du transport routier, notamment en matière de sécurité, et augmenterait le niveau professionnel moyen du secteur.
- (4) L'option "standards de qualité supérieurs" introduirait progressivement des exigences plus élevées en matière de capacité financière et une formation continue obligatoire des gestionnaires de transport dans les entreprises. A court terme, cette option rendrait proportionnellement l'entrée plus difficile pour les entreprises de petite taille. A long terme elle encouragerait des opérateurs plus efficaces avec des bénéfices pour toute la société.

- (5) L'option "libéralisation" ouvrirait davantage le cabotage à la concurrence et libéraliserait les services réguliers internationaux par autocars. Cette option réduirait certains prix de transport, sans nécessairement améliorer l'efficacité socio-économique du transport routier, faute d'harmonisation préalable plus poussée, y compris en matière fiscale et sociale. Cette option comporterait le risque de pertes d'emplois dans certains pays. En tout état de cause, vu l'ampleur probable de ses impacts une analyse plus approfondie serait nécessaire et cette option sortirait du cadre de simplification dans lequel s'inscrit la présente proposition.

Compte-tenu de ces résultats, la présente proposition reflète l'option n° 3 dite "harmonisation". Le résumé de l'analyse d'impact et le rapport complet de cette analyse d'impact accompagnent la présente proposition. L'analyse d'impact estime que le règlement proposé, en combinaison avec les deux règlements proposés en parallèle sur l'accès au marché, réduira les distorsions de concurrence, améliorera le respect par les transporteurs des règles en matière sociale et de sécurité routière et offrira aux Etats membres la possibilité de réduire les coûts administratifs de l'ordre de 190 millions € par an<sup>5</sup>.

### **3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES**

#### **3.1. Résumé des mesures proposées**

Le règlement proposé établit les conditions que toutes les entreprises doivent remplir pour être autorisées à exercer la profession de transporteur routier. Il clarifie les dispositions législatives existantes et les complète pour renforcer la cohérence d'ensemble et garantir une application effective et homogène. Il introduit :

- la responsabilité du gestionnaire de transport qui prête son certificat de capacité professionnel à une entreprise pour qu'elle obtienne une autorisation et un encadrement plus strict de ses liens avec l'entreprise ;
- des critères à respecter pour qu'une entreprise soit établie de façon stable et effective dans un Etat membre et que son comportement puisse ainsi être correctement surveillé par l'autorité nationale qui l'a autorisée à exercer la profession;
- des indicateurs financiers comparables pour mesurer la capacité financière d'une entreprise, une formation minimale obligatoire de 140 heures avant l'examen qui atteste la capacité professionnelle à passer par tous les candidats et l'accréditation des centres de formation et des centres d'examen ;
- l'obligation aux autorités qui constatent qu'un transporteur ne respecte plus les conditions d'honorabilité, de capacité financière ou professionnelle de l'avertir, et si il ne se régularise pas après un certain délai de lui imposer des sanctions administratives allant du retrait de son autorisation à la déqualification de son gestionnaire de transport ;
- la reconnaissance entre Etat membres des infractions aux règles CE du transport routier. Cette reconnaissance mutuelle vaudra pour comptabiliser les infractions graves et répétées où qu'elles soient commises et qui au-delà d'un certain seuil sont

---

<sup>5</sup> Total EU27

susceptibles d'entacher l'honorabilité d'un transporteur et l'exposent aux sanctions ci-dessus ;

- des registres électroniques interconnectés entre tous les Etats membres pour réduire le coût administratif inhérent au suivi et la surveillance des entreprises et pour faciliter l'échange d'information entre Etats membres;
- la suppression progressive de certains régimes dérogatoires qui, laissés à la libre discrétion des Etats membres, sont octroyés de manière inégale à des entreprises. Ces régimes ont perdu leur justification et faussent la concurrence au détriment de la grande majorité des entreprises qui n'en profitent pas.

### **3.2. Base juridique**

Le règlement proposé, lequel abroge la directive 96/26/CE, est fondé sur l'article 71, du traité instituant la Communauté européenne.

### **3.3. Principe de subsidiarité**

Le but de cette proposition est pour l'essentiel d'harmoniser les règles nationales imposées aux entreprises pour accéder à la profession et ainsi de renforcer l'efficacité du marché intérieur. Cette harmonisation ne peut pas être faite par les Etats membres seuls. De plus, la proposition vise à améliorer l'échange d'information entre les autorités des Etats membres qui contrôlent la conformité aux règles sur l'accès à la profession. Cela ne peut être fait que de manière parcellaire sur une base bilatérale par les Etats membres. Une action communautaire est donc requise vu l'impossibilité pour un Etat membre ou un groupe d'Etats membres de résoudre de façon satisfaisante les problèmes identifiés.

### **3.4. Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons ci-après:

- la proposition fixe des conditions communes mais ne s'oppose pas à ce que les Etats membres ajoutent leurs propres conditions pour accéder à la profession;
- la seule limite à cette possibilité découle du principe de liberté d'établissement et de la nécessité d'assurer la reconnaissance mutuelle de certaines attestations mais la proposition n'introduit pas de changement de fond par rapport aux dispositions déjà en vigueur;
- la proposition laisse au choix des Etats membres deux méthodes pour qu'une entreprise prouve sa capacité financière (indicateurs financiers ou garanties bancaires);
- les obligations imposées aux autorités nationales qui autorisent l'exercice de la profession respectent leur pouvoir discrétionnaire, notamment dans la constatation et le jugement des infractions. S'inspirant de la jurisprudence de la Cour dans son arrêt

du 13 septembre 2005<sup>6</sup>, il établit une approche commune pour l'imposition de sanctions administratives comme le retrait des autorisations. Vu la nature déjà dissuasive de telles sanctions, le règlement ne prévoit toutefois pas d'autres sanctions de nature pénale ou pécuniaire et laisse les Etats membres libres dans ce domaine.

On observe finalement que l'harmonisation des conditions pour exercer la profession ne peut pas être limitée aux seules entreprises autorisées à effectuer des transports internationaux. En effet depuis la réalisation du marché intérieur, les marchés nationaux ne sont plus séparés pour plusieurs raisons:

- plusieurs Etats membres n'opèrent aucune distinction entre autorisations délivrées pour un transport international et celles délivrées pour un transport purement national;
- dans les autres Etats membres, les entreprises autorisées à effectuer des transports uniquement à l'intérieur d'un Etat membre sont en concurrence avec des entreprises d'autres Etats membres effectuant du cabotage;
- les entreprises autorisées à effectuer des transports internationaux se rabattent sur leur marché national lorsque en raison de la conjoncture elles ne trouvent plus de clients pour acheminer des marchandises dans d'autres Etats membres.

Le règlement proposé, tout comme la directive actuelle, porte donc sur tous les transports, y compris ceux effectués au niveau national.

### **3.5. Choix de l'instrument**

Le principal objectif de la révision des règles d'accès à la profession de transporteurs routiers est d'assurer une application plus efficace et moins disparate de ces règles. Le règlement, qui permet une application directe et plus homogène, apparaît donc l'instrument le plus indiqué. Il permettra plus de transparence, et de réduire certains coûts administratifs. Ce choix apparaît d'autant plus pertinent que l'accès à la profession est la condition de base pour accéder au marché et que dans ce dernier domaine, le règlement est l'instrument utilisé depuis 1992.

### **3.6. Incidence budgétaire**

La proposition n'entraîne pas de coût additionnel pour le budget de la Communauté.

### **3.7. Espace économique européen**

Le règlement proposé présente de l'intérêt pour l'EEE et doit y être étendu.

---

<sup>6</sup> Affaire C-176/03. Par cet arrêt, la Cour explique que le législateur communautaire peut prendre des mesures en relation avec le droit pénal des États membres lorsque l'application de sanctions pénales constitue une mesure indispensable pour lutter contre les atteintes graves à l'environnement



## **4. DISPOSITIONS PROPOSEES**

### **4.1. Reprises de dispositions existantes**

La présente proposition complète et révisé les règles existantes en matière d'accès à la profession de transporteurs routiers. Elle reprend donc plusieurs principes et dispositions de la directive 96/26/CE:

- les trois conditions à remplir par une entreprise désirant accéder à la profession (honorabilité, compétence professionnelle, capacité financière) (article 3);
- la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres pour faciliter la liberté d'établissement (articles 18 à 20);
- le modèle de certificat de compétence professionnelle (annexe II) et la liste des matières à connaître pour obtenir ce certificat (annexe I).

Le recours à la refonte sur la base de l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques n'aurait toutefois pas permis d'apporter la clarté juridique nécessaire. Ces principes et ces dispositions constituent des acquis qui ne sauraient pour autant être remis en question. La Commission invite par conséquent le Parlement européen et le Conseil à en tenir le plus grand compte et à exercer leurs prérogatives sur les dispositions nouvelles, telles que décrites ci-dessous.

### **4.2. Dispositions nouvelles**

#### *4.2.1. Clarification des définitions et mises à jour du champ d'application*

L'article 1er complète la liste des définitions pour faciliter une application plus uniforme. L'article 2 définit un nouveau champ d'application qui soit cohérent avec les autres législations en matière de transport routier en visant tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et en limitant les exemptions à certains transports clairement identifiés dans d'autres actes communautaires.

#### *4.2.2. Condition d'établissement*

Les articles 3 et 5 fixent des règles communes pour que seules les entreprises disposant d'un établissement effectif et stable puissent être autorisées à exercer la profession. L'objectif est que toutes les entreprises soient soumises au même niveau de surveillance et d'éviter que certaines échappent à la surveillance par les autorités de leurs Etats membres d'établissement. Un établissement stable et effectif implique en vertu de l'article 5 un bureau, des véhicules immatriculés et un centre d'exploitation.

#### *4.2.3. Responsabilisation du gestionnaire de transport*

L'article 4 précise les liens que doit avoir la personne (dénommée "le gestionnaire de transport") qui dispose de la capacité professionnelle requise avec l'entreprise dont elle est censée diriger les activités de transport. Cette personne doit être employée et rémunérée par l'entreprise. Puisque cette personne est supposée diriger effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise, elle doit assumer les conséquences de ses décisions et par conséquent devient responsable des infractions

commises dans le cadre des activités qu'elle dirige. Cette responsabilité s'entend comme celle au titre du présent règlement, mais ne préjuge pas des responsabilités pénales ou financières propres définies au niveau de la législation nationale de chaque Etat membre. La possibilité réservée aux artisans de recourir à un autre gestionnaire de transport pour se qualifier est encadrée, notamment pour renforcer leur indépendance à l'égard des plus gros transporteurs qui leur confient des chargements et ainsi les protéger contre la pratique des emplois déguisés.

#### 4.2.4. *Précision des conditions à respecter en matière d'honorabilité*

L'article 6 identifie la liste des réglementations communautaires dont les infractions graves peuvent conduire à une perte d'honorabilité, même si elles sont commises dans d'autres Etats membres. Il indique aussi que des infractions mineures à partir d'un certain niveau de répétition peuvent être considérées comme graves. Il octroie à la Commission des compétences d'exécution pour établir une liste commune de ces infractions. Cette liste est un préalable à tout échange organisé d'information entre Etats membres et à la définition de seuils communs à partir desquels une autorisation doit être retirée.

#### 4.2.5. *Nouveaux indicateurs pour mesurer la capacité financière d'une entreprise*

L'article 7 introduit des indicateurs plus précis pour mesurer la capacité financière d'une entreprise. Deux options sont laissées au choix des entreprises ou des Etats membres: soit les actifs circulants et le quick ratio (selon la terminologie de la quatrième directive comptable)<sup>7</sup> établis à partir des comptes annuels de l'entreprise respectent certains seuils, soit l'entreprise prouve sa capacité financière par une garantie bancaire. Les indicateurs financiers proposés sont ceux couramment utilisés en analyse financière pour apprécier la capacité d'une entreprise à payer ses créances à court terme.

#### 4.2.6. *Amélioration de la capacité professionnelle*

L'article 8 introduit une approche commune combinant formation et un examen obligatoire pour vérifier la capacité professionnelle et applicable à tous les candidats, y compris ceux avec une expérience professionnelle et ceux titulaires d'un diplôme. Il prévoit par ailleurs un système minimum d'accréditation des centres d'examens et des centres de formation et fait la promotion d'échange d'expériences entre Etats membres dans ce domaine. Enfin, la possibilité pour les Etats membres de distinguer le niveau de qualification selon le type de transport international ou non disparaît. En effet, les personnes ayant vocation à diriger des activités de transport auront très certainement au cours de leur carrière l'occasion de diriger des transports entre différents Etats membres.

#### 4.2.7. *Amélioration du suivi et de la surveillance*

Les articles 9, 10, 11 et 13 clarifient et renforcent le rôle des autorités désignées par les Etats membres pour surveiller si les entreprises remplissent bien les conditions prévues par le règlement. Ces articles introduisent des principes communs de

---

<sup>7</sup> Quatrième directive du Conseil 78/660/CEE du 25.07.1978 sur les comptes annuels de certaines formes de sociétés

manière à assurer plus de transparence, de comparabilité et au bout du compte la crédibilité des règles en matière d'accès à la profession. Les articles 10 et 12 précisent ainsi les délais à respecter par ces autorités pour instruire les dossiers mais aussi les délais qui peuvent être octroyés à une entreprise pour régulariser sa situation avant d'encourir une sanction. L'article 12 impose aux autorités compétentes d'avertir les entreprises qui risquent de ne plus remplir les conditions du règlement. L'article 21 établit une gamme graduelle de sanctions administratives allant du retrait partiel de l'autorisation à la disqualification du gestionnaire de transport. En matière de contrôle, l'article 11 impose des contrôles ciblés que les Etats membres pourront substituer aux contrôles systématiques plus fréquents que les contrôles quinquennaux existants. La méthode des contrôles ciblés a en effet fait ses preuves pour détecter efficacement les infractions et pour réduire les coûts administratifs, seules les entreprises identifiées à risque étant contrôlées.

#### 4.2.8. *Simplification et coopération administrative*

L'article 15 introduit dans chaque Etat membre un registre électronique des entreprises qui devra d'ici fin 2010 être interconnecté au niveau européen dans le respect des règles sur la protection des données à caractère personnel. De tels registres existent déjà dans beaucoup d'Etats membre et ont montré leur efficacité pour réduire les coûts administratifs de la surveillance des entreprises. L'article 16 rappelle les règles applicables essentielles applicables en matière de protection des données à caractère personnel, conformément à la directive 95/46/CE. L'article 17 prévoit la désignation de points de contact nationaux à utiliser pour l'échange d'information, ainsi que certaines procédures à suivre (détaillées dans les propositions de règlement adoptées en parallèle à la présente proposition).

#### 4.2.9. *Divers*

Les autres modifications de fond portent sur des dispositions générales découlant des modifications indiquées ci-dessus, notamment pour préciser la période transitoire applicable et éliminer progressivement les droits d'antériorité injustifiés, les règles applicables en matière de comitologie et les rapports à faire pour un suivi plus rigoureux au niveau national et de la Communauté.

Proposition de

**REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>8</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>9</sup>,

après avoir consulté le contrôleur européen de la protection des données,

statuant selon la procédure prévue à l'article 251 du traité<sup>10</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La réalisation d'un marché intérieur du transport routier avec des conditions loyales de concurrence exige l'application uniforme de règles communes pour autoriser l'accès à la profession de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route, ci-après dénommée «profession de transporteur par route». Ces règles communes sont susceptibles de contribuer à un niveau élevé de qualification professionnelle des transporteurs, à la rationalisation du marché, à l'amélioration de la qualité du service rendu dans l'intérêt des transporteurs, de leurs clients et de l'économie dans son ensemble, ainsi qu'à une plus grande sécurité routière. Elles sont aussi de nature à favoriser l'exercice effectif du droit d'établissement des transporteurs.
- (2) La directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux<sup>11</sup> a établi les conditions minimales pour l'accès à la profession de transporteur par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des

---

<sup>8</sup> JO C ... du ..., p. ....

<sup>9</sup> JO C ... du ..., p. ....

<sup>10</sup> JO C ... du ..., p. ....

<sup>11</sup> JO L 124 du 23.5.1996, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/66/CE (JO L 168 du 1.5.2004, p. 35).

documents requis à cette fin. L'expérience, l'analyse d'impact et divers études montrent toutefois que cette directive est appliquée de façon très disparate suivant les Etats membres. Cette disparité a plusieurs conséquences négatives, notamment des distorsions de concurrence, une certaine opacité du marché, un niveau de contrôle inégal et le risque que des entreprises à faible niveau de qualification professionnelle soient négligentes ou moins respectueuses des règles de sécurité routière et des règles sociales, ce qui peut nuire à l'image du secteur.

- (3) Ces conséquences sont d'autant plus négatives qu'elles sont susceptibles de perturber le bon fonctionnement du marché intérieur des transports routiers. L'accès au marché des transports internationaux de marchandises et de certaines opérations de cabotage est en effet ouvert aux entreprises de toute la Communauté. La seule condition imposée à ces entreprises est qu'elles disposent d'une licence communautaire, laquelle peut être obtenue dès lors que ces entreprises remplissent les conditions d'accès à la profession, conformément au règlement (CE) n°.../... en ce qui concerne le transport de marchandises par route et au règlement (CE) n°.../... en ce qui concerne le transport de passagers.
- (4) Il convient donc de moderniser les règles existantes d'accès à la profession de transporteur par route, afin d'en assurer une application plus homogène et plus efficace. Puisque le respect de ces règles constitue la principale condition pour accéder au marché communautaire et que dans le domaine de l'accès au marché, les instruments communautaires applicables sont des règlements, le règlement apparaît l'instrument le plus approprié pour régir l'accès à la profession.
- (5) Dans un souci de concurrence loyale, les règles communes pour l'exercice de la profession doivent s'appliquer le plus largement possible à toutes les entreprises. Il n'est toutefois pas nécessaire d'inclure dans le présent règlement les entreprises effectuant uniquement des transports ayant une très faible incidence sur le marché des transports.
- (6) Il doit appartenir à l'Etat membre d'établissement de veiller à ce qu'une entreprise remplisse en permanence les conditions prévues par le présent règlement pour que cet Etat membre puisse si nécessaire décider de suspendre ou retirer les autorisations qui permettent à cette entreprise d'opérer sur le marché. Le bon respect et un contrôle fiable des conditions d'accès à la profession exigent que les entreprises disposent d'un établissement stable et effectif.
- (7) Il convient que les personnes physiques qui possèdent l'honorabilité et la capacité professionnelle requises soient identifiées clairement et désignées auprès des autorités compétentes. Ces personnes, dénommées "gestionnaires de transport", doivent être celles qui dirigent en permanence et effectivement les activités de transport des entreprises de transport routier. Il y a lieu de préciser à quelles conditions une personne est considérée comme assumant la direction continue et effective d'une activité de transport dans une entreprise.
- (8) L'honorabilité d'un gestionnaire de transports exige qu'il n'ait pas fait l'objet de condamnations pénales graves ou de sanctions graves, notamment pour violation des réglementations communautaires dans le domaine du transport par route. Dans les domaines qui sont couverts par la réglementation communautaire, il est nécessaire de

définir en commun les types d'infractions et les niveaux de gravité correspondants susceptibles d'entacher l'honorabilité d'une entreprise.

- (9) Une entreprise de transport routier doit disposer d'un minimum de capacité financière pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise. La méthode actuelle d'un seuil minimal de capital et réserve laisse une grande incertitude quand aux ressources financières à prendre en compte et ne garantit pas qu'une entreprise ait la capacité de faire face à ses obligations à court terme. Il y a lieu de recourir à d'autres indicateurs financiers mieux définis et plus pertinents, qui peuvent être établis à partir des comptes annuels. Les entreprises qui le souhaitent doivent avoir la possibilité de montrer leur capacité financière par une garantie bancaire, ce qui peut constituer pour ces entreprises une méthode plus simple et moins coûteuse.
- (10) Un haut niveau de qualification professionnelle est de nature à augmenter l'efficacité socio-économique du secteur du transport routier. Il convient par conséquent que les candidats à la fonction de gestionnaire de transport suivent des formations de qualité. Pour assurer une meilleure homogénéité des conditions de formation et d'examen ainsi que la transparence vis-à-vis des candidats, il y a lieu de prévoir que les Etats membres accréditent, selon des critères qui leur appartient de définir, les centres d'examen et de formation. Pour des raisons d'équité et de transparence, il convient aussi que tous les candidats passent un examen, y compris ceux, qui avec une expérience ou un diplôme, peuvent être exemptés d'une formation initiale obligatoire. Depuis la réalisation du marché intérieur, les marchés nationaux ne sont plus séparés. En conséquence les personnes ayant vocation à diriger des activités de transport doivent avoir les connaissances nécessaires pour diriger des opérations de transport tant national qu'international. La liste des matières à connaître pour obtenir le certificat de capacité professionnel ainsi que les modalités d'organisation des examens sont susceptibles d'évoluer avec le progrès technique et il convient de pouvoir les mettre à jour.
- (11) Une concurrence loyale et un transport routier pleinement respectueux des règles exigent un niveau homogène de surveillance et de suivi entre Etats membres. Les autorités nationales chargées de surveiller les entreprises et la validité de leur autorisation ont à cet égard un rôle crucial à jouer et il convient d'assurer qu'elles prennent les mesures adéquates en cas de besoin, notamment pour suspendre ou retirer des autorisations, ou déclarer inaptes les gestionnaires de transport négligents ou malveillants. Une entreprise doit toutefois être avertie au préalable et doit disposer d'un délai raisonnable pour régulariser sa situation avant d'encourir de telles sanctions.
- (12) Une coopération administrative plus organisée entre Etats membres améliorerait l'efficacité de la surveillance des entreprises opérant dans plusieurs Etats membres et est de nature à réduire les coûts administratifs. Des registres électroniques des entreprises interconnectés au niveau européen, dans le respect des règles communautaires sur la protection des données à caractère personnel, sont de nature à faciliter cette coopération et à réduire le coût inhérent aux contrôles tant pour les entreprises que les administrations. Des registres électroniques nationaux existent déjà dans la plupart des Etats membres. Il existe également déjà des infrastructures d'interconnexion entre Etats membres. Le recours plus systématique à ces registres nationaux d'entreprises et à leur interconnexion au niveau européen peut donc être fait à moindre coût et contribuer, en revanche, à réduire de façon importante les coûts administratifs des contrôles tout en améliorant leur efficacité.

- (13) Certaines données contenues dans ces registres en ce qui concerne les infractions et sanctions revêtent un caractère personnel. Les Etats membres doivent donc prendre les mesures nécessaires de manière à respecter la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données<sup>12</sup>, notamment en ce qui concerne le contrôle du traitement de ces données par l'autorité publique, le droit d'information des personnes concernées, leur droit d'accès et leur droit d'opposition. Aux fins du présent règlement, il apparaît nécessaire de conserver ce type de données pendant au moins deux ans pour éviter que des entreprises déqualifiées s'établissent dans d'autres Etats membres.
- (14) L'interconnexion des registres nationaux est essentielle pour permettre un échange d'informations rapide et efficace entre Etats membres et pour garantir que les transporteurs ne soient pas tentés de commettre, ou de prendre le risque de commettre, des infractions graves dans d'autres Etats membres que leur pays d'établissement. Cette interconnexion exige de définir en commun le format précis des données à échanger ainsi que les procédures techniques d'échange.
- (15) Pour que l'échange d'informations entre Etats membres soit efficace, des points de contacts nationaux doivent être désignés et certaines procédures communes en termes de délai et de nature des informations minimales à transmettre doivent être précisées.
- (16) Pour faciliter la liberté d'établissement, il y a lieu d'admettre comme preuve suffisante de l'honorabilité pour l'accès aux activités en question dans un Etat membre d'accueil, la production de documents appropriés délivrés par une autorité compétente du pays de provenance du transporteur par route tout en s'assurant que les personnes concernées n'ont pas été déclarées inapte à l'exercice de la profession dans les autres Etats membres dont elles proviennent.
- (17) En matière de capacité professionnelle, un modèle unique d'attestation délivrée en vertu des dispositions communautaire du présent règlement doit être reconnu comme preuve suffisante par l'Etat membre d'établissement de manière à faciliter la liberté d'établissement.
- (18) Un suivi plus étroit de l'application des dispositions du présent règlement est nécessaire au niveau de la Communauté, ce qui suppose la transmission de rapports réguliers sur l'honorabilité, la capacité financière et la compétence professionnelle des entreprises du secteur du transport routier, sur la base de rapports établis à partir des registres nationaux.
- (19) Il convient que les Etats membres prévoient des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (20) Etant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir la modernisation des règles régissant l'accès à la profession de transporteur par route afin d'en assurer une application plus homogène et comparable dans les Etats membres, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et peuvent donc être mieux

---

<sup>12</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs

- (21) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>13</sup>.
- (22) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à établir une liste des catégories, types et niveau de gravité des infractions faisant perdre aux transporteurs par route l'honorabilité requise; à adapter au progrès technique l'annexe du présent règlement relative aux connaissances à prendre en considération pour la reconnaissance de la capacité professionnelle par les Etats membres, ainsi que l'annexe relative au modèle de certificat de capacité professionnelle; et à établir la liste des violations maximales qui entraînent la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exercer la profession ou une déclaration d'inaptitude. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, ou de compléter celui-ci par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE. Pour des raisons d'efficacité, les délais normalement applicables dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle doivent être abrégés pour la mise à jour du modèle de certificat de capacité professionnelle.
- (23) Il y a lieu d'abroger la directive 96/26/CE.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT REGLEMENT :

## CHAPITRE I

### Dispositions générales

#### *Article premier* *Objet et définitions*

1. Le présent règlement régit l'accès à la profession de transporteur par route et l'exercice de cette profession.
2. Aux fins du présent règlement, on entend par:
  - a) «profession de transporteur par route», la profession de transporteur de voyageurs par route ou la profession de transporteur de marchandises par route;

---

<sup>13</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).



- b) «profession de transporteur de marchandises par route», l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit d'un véhicule à moteur, soit d'un ensemble de véhicules, le transport de marchandises pour compte d'autrui;
- c) «profession de transporteur de voyageurs par route», l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen de véhicules automobiles aptes, d'après leur type de construction et leur équipement, à transporter plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et affectés à cette utilisation, des transports de voyageurs, offerts au public ou à certaines catégories d'usagers contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur de transport ;
- d) «entreprise», toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité ;
- e) « gestionnaire de transport », une personne physique employée par une entreprise, ou dans le cas où cette entreprise est une personne physique, cette même personne ou le cas échéant une autre personne physique qu'elle désigne au moyen d'un contrat, et qui dirige de façon effective et permanente les activités de transport de cette entreprise ;
- f) « autorisation d'exercer la profession de transporteur par route », une décision administrative qui autorise une entreprise qui remplit les conditions prévues par le présent règlement à exercer la profession de transporteur par route ;
- g) « autorité compétente pour autoriser l'exercice de la profession », une autorité dans un Etat membre au niveau national, régional ou local qui vérifie si une entreprise remplit les conditions prévues par le présent règlement, et qui est habilitée à donner, suspendre ou retirer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route ;
- h) « Etat membre d'établissement », l'Etat membre dans lequel souhaite s'établir une entreprise dont le gestionnaire de transport provient ou non d'un autre pays;
- i) « Etat membre de provenance », l'Etat membre dans lequel résidait ou exerçait auparavant le gestionnaire de transport d'une entreprise qui souhaite s'établir dans un autre Etat membre.

*Article 2*  
*Champ d'application*

1. Le présent règlement s'applique à toutes les entreprises établies dans la Communauté qui exercent la profession de transporteurs par route. Il s'applique aussi aux entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur par route.

2. Par dérogation au paragraphe 1, le présent règlement ne s'applique pas:
- a) aux entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes. Toutefois, les États membres peuvent abaisser ce seuil pour la totalité ou pour une partie des catégories de transports;
  - b) aux entreprises qui effectuent exclusivement certains transports de voyageurs par route à des fins non commerciales, qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route, et dont les véhicules utilisés sont conduits par leurs propres employés.

### *Article 3*

#### *Exigences pour exercer la profession de transporteur par route*

Les entreprises qui exercent la profession de transporteur par route et celles qui souhaitent exercer la profession de transporteur par route doivent satisfaire aux exigences suivantes:

- a) être établies effectivement et de manière stable dans l'un des Etats membres;
- b) être honorables;
- c) posséder la capacité financière appropriée;
- d) posséder la capacité professionnelle requise.

Les conditions à remplir pour satisfaire à chacune de ces exigences sont définies au chapitre II. Le présent règlement ne s'oppose pas à ce que les Etats membres décident d'imposer des conditions supplémentaires que les entreprises doivent remplir pour que celles-ci soient autorisées à exercer la profession de transporteur par route.

### *Article 4*

#### *Gestionnaire de transport*

1. Une entreprise qui souhaite exercer la profession de transporteur par route désigne à l'autorité compétente visée à l'article 9 au moins une personne physique qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3, points b) et d). Cette personne, qui est dénommée gestionnaire de transport, doit remplir les conditions suivantes :
  - a) diriger effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise;
  - b) être employée et rémunérée par l'entreprise ou, si l'entreprise est une personne physique, être cette même personne.
2. Par dérogation au paragraphe 1, si une entreprise est une personne physique qui ne satisfait pas à l'exigence de capacité professionnelle prévue à l'article 3, point d), les autorités compétentes peuvent l'autoriser à exercer la profession de transporteur, à condition:

- a) qu'elle désigne à ces autorités une autre personne qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3, points b) et d), et qui est habilitée au moyen d'un contrat à exercer des tâches en tant que gestionnaire de transport pour le compte de l'entreprise;
  - b) que le contrat liant l'entreprise au gestionnaire de transport précise les tâches à accomplir de façon permanente par l'intéressé et indique ses responsabilités en tant que gestionnaire de transport; les tâches à préciser comportent notamment celles liées à l'entretien et la maintenance des véhicules, la vérification des contrats et documents de transport, la comptabilité, l'affectation des chargements aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité ;
  - c) que la personne désignée ne dirige pas, en tant que gestionnaire de transport, les activités de transport de plus de quatre entreprises différentes effectuées avec une flotte totale maximale de douze véhicules;
  - d) que la personne désignée soit indépendante des autres entreprises qui lui demandent d'exécuter des transports ou qui exécutent des transports pour son compte.
3. Le gestionnaire de transport perd son honorabilité au sens du présent règlement lorsque des infractions graves ou des infractions répétées au-delà d'un certain seuil parmi les infractions visées à l'article 6, paragraphe 1, sont commises dans le cadre des activités de transport qu'il dirige.

## CHAPITRE II

### Conditions à remplir

#### *Article 5*

#### *Conditions relatives à l'exigence d'établissement*

Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, point a), une entreprise doit être établie effectivement et de manière stable sur le territoire de l'Etat membre qui lui donne à travers une autorité compétente l'autorisation d'exercer la profession. A cette fin, l'entreprise est tenue:

- a) de disposer d'un établissement, situé dans cet Etat membre, avec des locaux dans lesquels elle conserve ses documents d'entreprise, notamment tous ses documents comptables, les documents de gestion de personnel et tout autre document auxquels l'autorité compétente pour autoriser l'exercice de la profession doit pouvoir accéder pour vérifier les conditions prévues par le présent règlement ;
- b) de disposer de véhicules, en pleine propriété, ou détenus à un autre titre, notamment en vertu d'un contrat d'achat à tempérament, d'un contrat de location ou d'un contrat de crédit-bail (*leasing*) ou en vertu d'un contrat d'achat, qui sont immatriculés et qu'elle utilise dans cet Etat membre ;

- c) de disposer d'un centre d'exploitation, situé dans cet Etat membre, avec les équipements nécessaires, notamment des places de parking pour le stationnement de véhicules en nombre suffisant pour être utilisées régulièrement par ses véhicules.

#### *Article 6*

#### *Conditions relatives à l'exigence d'honorabilité*

- 1. Aux fins de l'article 3, point b), l'exigence d'honorabilité d'une entreprise consiste à ce que ses dirigeants n'aient pas fait l'objet de condamnations pénales pour des crimes graves, de condamnations en matière de droit commercial et de droit de la faillite et exercent leur activité en bonne foi dans le respect de la réglementation applicable au transport routier et selon la bonne moralité professionnelle.

Les Etats membres déterminent les conditions particulières que doit remplir une entreprise au titre du présent règlement pour satisfaire à l'exigence d'honorabilité. Les Etats membres prévoient qu'une entreprise satisfait à ladite exigence si :

- a) aucun motif sérieux ne met en doute son honorabilité ;
- b) la ou les personnes physiques qu'elle a désignées en tant que gestionnaire de transport en vertu de l'article 4 n'a pas fait l'objet de condamnations ou de sanctions dans l'un des Etats membres pour des infractions graves ou des infractions mineures répétées aux réglementations communautaires qui concernent notamment :
  - i) le temps de conduite et de repos des conducteurs, le temps de travail et l'installation et l'utilisation des appareils de contrôle;
  - ii) les poids et les dimensions maximum des véhicules utilitaires dans le trafic international;
  - iii) la qualification initiale et la formation continue des conducteurs;
  - iv) le contrôle technique routier des véhicules utilitaires et les inspections techniques annuelles obligatoires des véhicules à moteurs;
  - v) l'accès au marché du transport international par route de marchandises, ou selon le cas l'accès au marché du transport de voyageurs;
  - vii) la sécurité du transport de marchandises dangereuses par route;
  - viii) l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules
  - ix) le permis de conduire;
  - x) l'accès à la profession.
- c) l'entreprise n'a pas été condamnée pour des infractions graves aux réglementations nationales en vigueur concernant les conditions de

rémunération et de travail de la profession, la circulation et la sécurité routière ainsi que la responsabilité professionnelle.

2. Aux fins du paragraphe 1, deuxième alinéa, point b), la Commission adopte la liste des catégories, types et niveau de gravité des infractions ainsi que des fréquences d'occurrence au-delà desquelles des infractions mineures répétées font perdre l'honorabilité requise. Ces mesures visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.

A cette fin, la Commission applique les principes suivants :

- a) les catégories et types d'infractions sont ceux les plus fréquemment rencontrés;
  - b) le niveau le plus élevé de gravité concerne les infractions qui créent un risque grave de mort ou de blessures graves;
  - c) la fréquence d'occurrence au-delà desquelles des infractions mineures répétées sont considérées comme graves croît avec le nombre de conducteurs utilisés par les activités de transport dirigées par la personne physique concernée.
3. L'exigence d'honorabilité continue de ne pas être remplie tant qu'une réhabilitation ou une autre mesure ayant un effet équivalent n'est pas intervenue en application des dispositions nationales existantes en la matière.

#### *Article 7*

##### *Conditions relatives à l'exigence de capacité financière*

1. Aux fins de l'article 3, point c), l'exigence de capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise.
2. L'exigence de capacité financière est remplie quand une entreprise peut faire face en permanence à ses obligations réelles et potentielles au cours de l'exercice annuel comptable. A cette fin, l'entreprise doit prouver à partir des comptes annuels, après que ces derniers aient été certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elle dispose chaque année:
  - a) d'actifs circulants d'une valeur au moins égale à 9000 euros pour un seul véhicule utilisé et à 5000 euros pour chaque véhicule supplémentaire utilisé ;
  - b) de créances, valeurs mobilières et avoirs en banques, avoirs en compte chèques postaux, chèque et encaisse d'une valeur totale supérieure à 80% des dettes dont la durée résiduelle n'est pas supérieure à un an ("*Quick ratio*"  $\geq 80\%$ ).

Aux fins du présent règlement, la valeur de l'euro est fixée tous les cinq ans dans les devises nationales des États membres ne participant pas à la troisième phase de l'Union monétaire. Les taux appliqués sont ceux obtenus le premier jour ouvrable d'octobre et publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Ils entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivante.

Les postes comptables visés au premier alinéa, points a) et b), s'entendent comme ceux définis dans la directive 78/660/CEE du Conseil<sup>14</sup>.

3. Par dérogation au paragraphe 2, l'autorité compétente peut accepter qu'une entreprise prouve sa capacité financière par une attestation d'une ou plusieurs banques ou autres organismes financiers se portant caution solidaire de l'entreprise par une garantie bancaire, ou tout autre moyen similaire, pour les montants fixés au paragraphe 2, point a). La garantie bancaire peut être appelée par l'autorité compétente qui autorise l'exercice de la profession et ne peut être libérée qu'avec son accord.
4. Les comptes annuels visés au paragraphe 2, ou la garantie visée au paragraphe 3, qui doivent être vérifiés sont ceux de l'entité économique établie sur le territoire de l'Etat membre dans lequel une autorisation est demandée et non ceux d'éventuelles autres entités établies dans un autre Etat membre.

#### *Article 8*

##### *Conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle*

1. Aux fins de l'article 3, point d), l'exigence de capacité professionnelle est remplie si la ou les personnes qui sont censées la remplir au titre de l'article 4 possèdent les connaissances répondant au niveau de formation prévu à l'annexe I, section 1, dans les matières qui y sont énumérées. Elle est constatée après une formation comportant la fréquentation obligatoire de cours pendant au moins 140 heures et après un examen écrit obligatoire qui peut être complété par un examen oral. Ces examens sont organisés conformément à l'annexe I, section 2.
2. Seules les autorités et instances accréditées à cet effet par un Etat membre selon des critères qu'il définit peuvent organiser les examens écrits et oraux permettant de constater la capacité professionnelle. Les Etats membres vérifient régulièrement que les conditions dans lesquelles les autorités ou instances qu'ils ont accrédités organisent les examens sont conformes à l'annexe I.
3. Les Etats membres accréditent selon des critères qu'ils définissent les organismes aptes à offrir aux candidats des formations de qualité pour se préparer efficacement à l'examen ainsi que des formations continues pour mettre à jour les connaissances des gestionnaires de transport qui le souhaitent. Les Etats membres vérifient régulièrement que ces organismes remplissent toujours les critères qui leur ont permis d'être accrédités.
4. Les Etats membres peuvent dispenser de la formation obligatoire les candidats qui justifient d'une expérience pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction
5. Les Etats membres peuvent dispenser les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique délivrés dans ce même Etat membre et qui impliquent la fréquentation de cours dans les matières énumérées dans la liste figurant à l'annexe I et qu'ils désignent spécialement à cet effet, de la formation obligatoire dans les matières couvertes par ces diplômes.

---

<sup>14</sup> JO L 222 du 14.8.1978, p. 11.

6. Une attestation délivrée par l'autorité ou l'instance visée au paragraphe 2 doit être produite à titre de preuve de la capacité professionnelle. Cette attestation n'est pas cessible. Cette attestation est établie conformément au modèle de certificat figurant à l'annexe II et porte le cachet ou un timbre gravé de l'autorité ou de l'instance accréditée qui l'a délivrée.
7. La Commission adapte au progrès technique l'annexe I et l'annexe II. Ces mesures visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement sont arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3, pour ce qui concerne l'annexe I, et selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 4, pour ce qui concerne l'annexe II.
8. Des échanges d'expériences et d'informations entre Etats membres en matière de formation, d'examen et d'accréditations sont vivement encouragés principalement mais pas exclusivement par le comité visé à l'article 25 et par tout organisme que la Commission peut désigner.

## **CHAPITRE III**

### **Autorisation et surveillance**

#### *Article 9*

#### *Autorités compétentes*

1. Chaque Etat membre désigne une ou plusieurs autorités compétentes pour assurer la bonne mise en œuvre du présent règlement. Ces autorités compétentes sont habilitées à:
  - a) instruire les demandes introduites par les entreprises;
  - b) autoriser l'exercice de la profession, ainsi que suspendre et retirer ces autorisations ;
  - c) déclarer une personne physique inapte à diriger, en tant que gestionnaire de transport, l'activité de transport d'une entreprise;
  - d) procéder aux contrôles requis pour vérifier si une entreprise satisfait aux exigences prévues à l'article 3.
2. Les autorités compétentes rendent publiques l'ensemble des conditions exigées au titre du présent règlement, d'éventuelles autres dispositions nationales, les procédures à suivre par les candidats intéressés ainsi que les explications correspondantes.

*Article 10*  
*Instruction et enregistrement des demandes*

1. L'autorité compétente donne à l'entreprise qui en fait la demande et qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3 l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route.
2. L'autorité compétente inscrit au registre électronique visé à l'article 15 le nom du gestionnaire de transport désigné par l'entreprise, l'adresse de l'établissement, le nombre de véhicules utilisés et, si l'autorisation est valable pour des transports internationaux, le numéro de série de la licence communautaire et celui des copies certifiées conformes.
3. Le délai d'instruction par une autorité compétente d'une demande d'autorisations est le plus rapide possible et n'excède pas trois mois.
4. A partir de la date d'interconnexion des registres électroniques nationaux visée au paragraphe 4 de l'article 15, une autorité compétente vérifie pour apprécier l'honorabilité d'une entreprise que le ou les gestionnaires de transport désignés n'ont pas été déclarés dans l'un des Etats membres inaptes à diriger l'activité de transport d'une entreprise au cours des deux dernières années en vertu de l'article 13.
5. Les entreprises qui disposent d'une autorisation d'exercer la profession de transporteurs notifient dans les 28 jours à l'autorité compétente qui a donné cette autorisation les changements en ce qui concerne les données visées au paragraphe 2.

*Article 11*  
*Contrôles*

1. Les autorités compétentes veillent à ce que les entreprises qu'elles ont autorisées à exercer la profession satisfassent en permanence aux exigences prévues à l'article 3. A cette fin, elles vérifient tous les cinq ans que les entreprises satisfont toujours à chacune de ces exigences.
2. En complément des vérifications prévues au paragraphe 1, les autorités compétentes procèdent à des contrôles qui ciblent les entreprises qui sont classées à risque selon le système que les Etats membres ont mis en place en application de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup>. Les Etats membres étendent ce système de classification des risques à l'ensemble des infractions identifiées à l'article 6 du présent règlement.
3. Un Etat membre fait procéder aux contrôles requis pour vérifier si une entreprise remplit toujours les conditions d'accès à la profession lorsque la Commission lui en fait la demande. L'Etat membre informe la Commission des résultats des contrôles effectués suite à cette demande et des mesures prises s'il est constaté que l'entreprise ne remplit plus les conditions prévues par le présent règlement.

---

<sup>15</sup> JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.



*Article 12*  
*Procédure d'avertissement et de retrait des autorisations*

1. L'autorité compétente retire ou suspend partiellement ou provisoirement l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route donnée à une entreprise si elle constate que cette entreprise ne satisfait plus aux exigences prévues à l'article 3 et après avoir adressé un avertissement.
2. Un avertissement est adressé à une entreprise quand l'autorité compétente constate que cette entreprise risque de ne plus remplir l'une des exigences prévues à l'article 3. Lorsqu'il est constaté que l'une de ces exigences n'est plus remplie, l'avertissement octroie un délai pour que l'entreprise puisse régulariser sa situation dans les limites suivantes :
  - a) un délai ne dépassant pas six mois pour le recrutement d'un remplaçant au gestionnaire de transport si celui-ci ne remplit plus les exigences d'honorabilité ou de capacité professionnelle, prorogeable de six mois en cas de décès ou d'incapacité physique du gestionnaire de transport;
  - b) un délai ne dépassant pas six mois lorsque l'entreprise doit régulariser sa situation en montrant qu'elle dispose d'un établissement effectif et stable;
  - c) un délai ne dépassant pas six mois, si l'exigence de capacité financière n'est pas remplie, pour montrer sur la base d'un plan financier avec des hypothèses réalistes que l'exigence de capacité financière sera de nouveau remplie en permanence à partir de l'exercice comptable suivant.
3. L'autorité compétente peut imposer aux entreprises dont l'autorisation a été partiellement ou provisoirement suspendue ou retirée que ses gestionnaires de transport suivent le cours de formation et passe l'examen visé à l'article 8 avant toute mesure de réhabilitation.

*Article 13*  
*Déclaration d'inaptitude du gestionnaire de transport*

1. En cas d'infractions dont la gravité est avérée par leur caractère systématique, prémédité et par des tentatives de dissimulation de faits, l'autorité compétente déclare le gestionnaire de transport de l'entreprise dont l'autorisation a été retirée inapte à diriger l'activité de transport d'une entreprise.
2. Tant qu'une mesure de réhabilitation n'a pas été appliquée, l'attestation de capacité professionnelle visée à l'article 8, paragraphe 6, de la personne déclarée inapte à la direction d'activité de transport n'est plus valable dans aucun des Etats membres.

*Article 14*  
*Décisions des autorités compétentes et recours*

1. Les décisions prises par les autorités compétentes des États membres, en vertu du présent règlement, qui comportent le rejet d'une demande d'accès à la profession de

transporteur par route la suspension ou le retrait d'une autorisation existante ou la déclaration d'inaptitude sont motivées.

Ces décisions prennent en compte les informations disponibles sur les infractions commises dans d'autres Etats membres par cette entreprise ou l'un des gestionnaires de transport et qui sont susceptibles d'entacher l'honorabilité de l'entreprise, ainsi que l'ensemble des autres informations à la disposition de l'autorité compétente.

Elles précisent les mesures de réhabilitation applicables dans le cas de suspension d'autorisation ou de déclaration d'inaptitude.

2. Les États membres veillent à ce que les entreprises visées dans le présent règlement aient la possibilité d'introduire un recours devant des organisations ou instances indépendantes puis de faire appel devant une instance juridictionnelle à l'égard des décisions visées au paragraphe 1. L'introduction d'un recours, y compris un appel devant une juridiction, n'est pas suspensif.

## CHAPITRE IV

### Simplification et coopération administrative

#### *Article 15*

#### *Registres électroniques nationaux*

1. Pour la mise en œuvre du présent règlement, notamment l'article 10, l'article 11, l'article 12, l'article 13 et l'article 26, chaque Etat membre tient un registre électronique national des entreprises de transport routier qui ont été autorisées par une autorité compétente désignée par lui à exercer la profession de transporteur par route. Le traitement des données contenues dans ce registre est effectué sous le contrôle de l'autorité publique désignée à cet effet. Le registre électronique est accessible en ligne à toutes les autorités compétentes visées à l'article 9 de cet Etat membre. Il n'est accessible à d'autres autorités que si elles sont assermentées et dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction du transport routier.

Le registre électronique national d'un Etat membre contient les données suivantes:

- a) nom et forme juridique de l'entreprise;
- b) adresse de son établissement;
- c) nom des gestionnaires de transport désignés pour remplir la condition d'honorabilité et de capacité professionnelle et, s'il est différent, nom du représentant légal ;
- d) type d'autorisation, nombre de véhicules qu'elle couvre et le cas échéant numéro de série de la licence communautaire et des copies certifiées conformes;

- e) nombre, catégorie et type d'infractions graves et d'infractions mineures répétées telles que visées à l'article 6, paragraphe 1, point b) et qui ont donné lieu à une sanction dans les deux dernières années;
  - f) nom des personnes qui ont été déclarées inaptes à diriger l'activité de transport d'une entreprise au cours des deux dernières années ainsi que les mesures de réhabilitation applicables.
2. Les données concernant une entreprise dont l'autorisation a été partiellement ou provisoirement suspendue ou retirée ou concernant une personne déclarée inapte à la profession restent dans le registre pendant deux ans. Ces données précisent les raisons qui ont motivé la suspension ou le retrait des autorisations ou la déclaration d'inaptitude.
  3. Les Etats membres prennent toutes les dispositions requises pour que toutes les données du registre électronique soient à jour et soient exactes, notamment celles visées au paragraphe 2, points e) et f).
  4. Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que les registres électroniques nationaux soient interconnectés au niveau de la Communauté au plus tard le 31 décembre 2010. L'interconnexion est mise en œuvre de manière à ce qu'une autorité compétente de n'importe quel Etat membre puisse interroger le registre électronique de tous les Etats membres.
  5. Aux fins du paragraphe 5, les modalités communes relatives au format des données échangées, celles relatives aux procédures techniques pour interroger automatiquement les registres électroniques des autres Etats membres sont arrêtées par la Commission selon la procédure consultative visée à l'article 25, paragraphe 2.
  6. La Commission peut prendre toute initiative utile afin de faciliter la mise en œuvre du paragraphe 5. Elle peut reporter la date visée au dit paragraphe. Cette décision de report visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 4.

#### *Article 16*

#### *Protection des données à caractère personnel*

En ce qui concerne l'application de la directive 95/46/CE, les Etats membres s'assurent en particulier que :

- (a) que toute personne soit informée lorsque des données la concernant sont enregistrées ou qu'il est envisagé de les transmettre à des tiers. L'information précise l'identité de l'autorité qui est responsable du traitement des données, le type de données traitées et les raisons;
- (b) toute personne ait un droit d'accès aux données la concernant auprès de l'autorité qui est responsable du traitement de ces données. Ce droit est assuré sans contrainte, à des intervalles raisonnables et sans délais ou frais excessifs ni pour l'autorité qui est responsable du traitement de ces données, ni pour le demandeur;

- (c) toute personne ait le droit d'obtenir la rectification, l'effacement ou le verrouillage des données incomplètes ou inexacts la concernant;
- (d) toute personne ait le droit de s'opposer, pour des raisons légitimes et impérieuses, au traitement des données la concernant. En cas d'opposition justifiée, le traitement ne peut plus porter sur ces données.

#### *Article 17*

#### *Coopération administrative entre Etats membres*

1. Lorsqu'un Etat membre constate une infraction commise par une entreprise dont l'autorisation est délivrée par une autorité compétente d'un autre Etat membre et que la gravité de cette infraction pourrait entraîner la suspension ou le retrait de l'autorisation en vertu du présent règlement, l'Etat membre communique à cet autre Etat membre tous les renseignements en sa possession sur ces infractions ainsi que sur les sanctions qu'il a imposées.
2. Les Etats membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres Etats membres en ce qui concerne l'application du présent règlement. Les Etats membres transmettent à la Commission le nom et l'adresse de leur point de contact national au plus tard le .... La Commission établit la liste de tous les points de contact nationaux et la transmet aux Etats membres.
3. Les Etats membres qui échangent des informations dans le cadre du présent règlement utilisent les points de contacts nationaux désignés en application du paragraphe 2.,
4. Les Etats membres qui échangent des informations sur les infractions visées à l'article 6, paragraphe 2, ou sur d'éventuels gestionnaires de transport déclarés inaptes respectent la procédure et les délais visés à l'article 12 paragraphe 1 du règlement n° (CE) .../....., ou selon les cas, à l'article 23 paragraphe 1 du règlement n° (CE) .../..... L'Etat membre qui reçoit d'un autre Etat membre la notification d'une infraction inscrit cette infraction notifiée dans son registre électronique national.

## **CHAPITRE V**

### **Reconnaissance mutuelle des attestations et autres titres**

#### *Article 18*

#### *Attestations et autres documents en matière d'honorabilité*

1. Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 4, le nouvel Etat membre d'établissement accepte comme preuve suffisante de l'honorabilité pour l'accès à la profession de transporteur par route, la production d'un extrait du casier judiciaire ou, à défaut, d'un document équivalent, délivré par une autorité judiciaire ou administrative compétente du ou des Etats membres de provenance du transporteur, dont il résulte que cette exigence est remplie.

2. Lorsqu'un État membre exige de ses ressortissants certaines conditions d'honorabilité dont la preuve ne peut être apportée par le document visé au paragraphe 1, cet État accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des autres États membres une attestation délivrée par une autorité judiciaire ou administrative compétente du ou des États membres de provenance, certifiant que ces conditions sont remplies. L'attestation porte sur les faits précis qui sont pris en considération dans le nouvel État membre d'établissement.
3. Si le document exigé conformément aux paragraphes 1 et 2 n'est pas délivré par le ou les pays de provenance, il peut être remplacé par une déclaration sous serment ou par une déclaration solennelle faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, un notaire de l'État membre de provenance, qui délivrera une attestation faisant foi de ce serment ou de cette déclaration solennelle.
4. Les documents délivrés conformément aux paragraphes 2 et 3 ne doivent pas, lors de leur production, avoir été délivrés depuis plus de trois mois. Cette condition vaut également pour les déclarations faites conformément au paragraphe 3.

#### *Article 19*

##### *Attestations liées à la capacité financière*

Lorsqu'un État membre exige des entreprises établies sur son territoire certaines conditions de capacité financière en supplément de celles prévues par l'article 7, cet État accepte comme preuve suffisante une attestation délivrée par une autorité administrative compétente du ou des États membres de provenance, certifiant que ces conditions sont satisfaites. Ces attestations portent sur les faits précis qui sont pris en considération dans le nouvel État membre d'établissement.

#### *Article 20*

##### *Attestations de capacité professionnelle*

1. Les États membres reconnaissent comme preuve suffisante de la capacité professionnelle les attestations conformes au modèle de certificat qui figure à l'annexe II qui sont délivrées par les autorités ou les instances accréditées à cet effet.
2. Les attestations délivrées avant le ..., à titre de preuve de la capacité professionnelle en vertu des dispositions en vigueur jusqu'à cette date, sont assimilées au certificat dont le modèle figure à l'annexe II et sont reconnues à titre de preuve de la capacité professionnelle dans tous les États membres. Les États membres peuvent toutefois demander un document complémentaire qui prouve l'exercice effectif de l'activité en question dans un État membre pendant une période de trois ans. Cette activité ne doit pas avoir pris fin depuis plus de cinq ans à la date du dépôt de l'attestation.

# CHAPITRE VI

## Dispositions finales

### *Article 21*

#### *Sanctions*

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions au plus tard le..., et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.
2. Les sanctions visées au paragraphe 1 comprennent notamment la suspension provisoire ou partielle de l'autorisation d'exercer la profession, le retrait de ces autorisations et la déclaration d'inaptitude des gestionnaires de transport incriminés. Ces sanctions comprennent aussi la confiscation du véhicule utilisé par une entreprise qui effectue des transports sans avoir l'autorisation prévue par le présent règlement.
3. La Commission établit la liste des violations maximales du présent règlement qui entraînent au moins la suspension partielle ou provisoire de l'autorisation d'exercer la profession, son retrait ou la déclaration d'inaptitude frappant les gestionnaires de transport incriminés. Cette mesure visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 25, paragraphe 3.
4. Les infractions visées à l'article 6, paragraphe 2, sont mutuellement reconnues pour la mise en œuvre des sanctions visées au paragraphe 2 du présent article.

### *Article 22*

#### *Droits d'antériorité*

Les entreprises qui justifient avoir été, avant certaines dates, autorisées dans un État membre, en vertu d'une réglementation nationale, à exercer la profession de transporteur de marchandises, ou selon le cas, de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux ou internationaux sont dispensées de fournir la preuve qu'elles disposent de la capacité professionnelle visée à l'article 3, point d), jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Ces dates sont les suivantes:

- a) le 1<sup>er</sup> janvier 1975 pour la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, la France, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ;
- b) le 1<sup>er</sup> janvier 1981 pour la Grèce ;
- c) le 1<sup>er</sup> janvier 1983 pour l'Espagne et le Portugal ;

- d) le 3 octobre 1989 pour le territoire de l'ancienne République démocratique allemande ;
- e) le 1<sup>er</sup> janvier 1995 pour l'Autriche, la Finlande et la Suède.

*Article 23*  
*Dispositions transitoires*

Les entreprises qui disposent avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement d'une autorisation pour exercer la profession de transporteur routier se conforment aux dispositions du présent règlement au plus tard deux ans après cette date.

*Article 24*  
*Assistance mutuelle*

1. Les autorités compétentes des Etats membres collaborent étroitement et s'accordent une assistance mutuelle pour l'application du présent règlement. Elles assurent la confidentialité des informations qu'elles échangent.
2. Les autorités compétentes échangent des informations sur les condamnations pénales graves qui ont été infligées et les infractions graves qui ont été commises ou sur des faits graves et précis susceptibles d'avoir des conséquences sur l'exercice de la profession de transporteurs routiers et dans le respect des dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

*Article 25*  
*Comité*

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85<sup>16</sup>.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celui-ci.
4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5bis, paragraphes 1 à 4 et 5b), et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Les délais prévus à l'article 5bis paragraphes 3 c), 4 b) et 4 e) de la décision 1999/468/CE sont fixés à un mois.

---

<sup>16</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1.

*Article 26*  
*Rapports sur l'exercice de la profession*

1. Les Etats membres établissent tous les deux ans un rapport d'activité des autorités compétentes et le transmettent à la Commission. Ce rapport comporte :
  - a) une analyse du secteur en ce qui concerne l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle;
  - b) le nombre par type et par année des autorisations données, celles suspendues, celles retirées, le nombre d'avertissement, le nombre de déclarations d'inaptitude ainsi que les raisons;
  - c) le nombre de certificats de capacité professionnelle délivrés chaque année;
  - d) des statistiques sur les mises à jour qui sont effectuées dans les registres nationaux électroniques,
  - e) une analyse sur les échanges d'information avec les autres Etats membres, qui comprend notamment le nombre annuel d'infractions constatées notifiées à un autre Etat membre et des réponses reçues en application de l'article 17, paragraphe 3, et le nombre annuel des demandes et des réponses reçues en application de l'article 17, paragraphe 4.
  
2. La Commission établit tous les deux ans à partir de ces rapports nationaux un rapport sur l'exercice de la profession de transporteur par route à l'attention du Parlement et du Conseil. Ce rapport contient notamment une évaluation du fonctionnement de l'échange d'information entre Etats membres. Ce rapport est publié en même temps que le rapport visé à l'article 17 du règlement (CE) n°561/2006.<sup>17</sup>

*Article 27*  
*Listes des autorités compétentes*

Chaque Etat membre transmet à la Commission la liste des autorités compétentes qu'il a désignées pour autoriser l'exercice de la profession de transporteur par route, ainsi que la liste des autorités ou instances accréditées pour organiser des examens. La liste consolidée de ces autorités ou instances de toute la Communauté est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* par la Commission.

*Article 28*  
*Communication des mesures nationales*

Les États membres communiquent à la Commission dans les meilleurs délais le texte des dispositions législatives, réglementaires ou administratives de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par le présent règlement.

---

<sup>17</sup> JO L 102 du 11.04.2006 p.1



*Article 29*  
*Abrogation*

La directive 96/26/CE est abrogée.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites au présent règlement..

*Article 30*  
*Entrée en vigueur*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du ...

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Parlement européen*  
*Le président*  
[...]

*Par le Conseil*  
*Le président*  
[...]

## ANNEXE I

### I. LISTE DES MATIÈRES VISÉES À L'ARTICLE 8

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation de la capacité professionnelle par les États membres doivent porter au moins sur les matières visées dans la présente liste, respectivement pour le transport routier des marchandises et pour le transport routier des voyageurs. Au sujet de ces matières, les candidats transporteurs routiers doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour diriger une entreprise de transports.

Le niveau minimal des connaissances, tel qu'indiqué ci-dessous, ne peut pas être inférieur au niveau 3 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe de la décision 85/368/CEE du Conseil<sup>18</sup>, c'est-à-dire au niveau atteint par une formation acquise lors de la scolarité obligatoire complétée soit par une formation professionnelle et une formation technique complémentaire, soit par une formation technique scolaire ou autre, de niveau secondaire.

#### A. Éléments de droit civil

##### *Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les principaux contrats en usage dans les activités du transport routier ainsi que les droits et obligations qui en découlent;
- 2) être capable de négocier un contrat de transport légalement valide, notamment en ce qui concerne les conditions de transport.

##### *Transport routier de marchandises*

- 3) pouvoir analyser une réclamation de son commettant concernant des dommages résultant soit de pertes ou d'avaries survenues à la marchandise en cours de transport soit du retard à la livraison, ainsi que les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle;
- 4) connaître les règles et obligations découlant de la convention CMR relative au contrat de transport international de marchandises par route.

##### *Transport routier de voyageurs*

- 5) pouvoir analyser une réclamation de son commettant concernant des dommages occasionnés aux voyageurs ou à leurs bagages lors d'un accident survenu en cours de transport ou concernant des dommages dus au retard ainsi que les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle.

---

<sup>18</sup> JO L 199 du 31.7.1985, p. 56.

## **B. Éléments de droit commercial**

### *Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les conditions et formalités prévues pour exercer le commerce et les obligations générales des commerçants (immatriculation, livres de commerce, etc.), ainsi que les conséquences de la faillite;
- 2) avoir des connaissances appropriées des diverses formes de société commerciales ainsi que de leurs règles de constitution et de fonctionnement.

## **C. Éléments de droit social**

### *Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître le rôle et le fonctionnement des différentes institutions sociales intervenant dans le secteur du transport routier (syndicats, comités d'entreprises, délégués du personnel, inspecteurs du travail, etc.);
- 2) connaître les obligations des employeurs en matière de sécurité sociale;
- 3) connaître les règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories de travailleurs des entreprises de transport routier (forme des contrats, obligations des parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, rupture du contrat, etc.);
- 4) connaître les règles applicables en matière de temps de conduite, de temps de repos et de temps de travail, notamment les dispositions du règlement (CEE) n° 561/2006 du Conseil<sup>19</sup>, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil<sup>20</sup>, la directive 2002/15/CE et la directive 2006/22/CE et les mesures pratiques d'application de ces règlements.
- 5) connaître les règles applicables en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs, notamment celles découlant de la directive 2003/59/CE.

## **D. Éléments de droit fiscal**

### *Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment connaître les règles relatives:

- 1) à la TVA sur les services de transport;
- 2) à la taxe de circulation des véhicules;

---

<sup>19</sup> JO L 102 du 11.04.2006, p. 1.

<sup>20</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

- 3) aux taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route ainsi qu'aux péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- 4) aux impôts sur le revenu.

## **E. Gestion commerciale et financière de l'entreprise**

### *Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les dispositions légales et pratiques concernant l'utilisation des chèques, des lettres de change, des billets à ordre, des cartes de crédit et des autres moyens ou méthodes de paiement;
- 2) connaître les différentes formes de crédit (bancaires, documentaires, cautionnement, hypothèques, *leasing*, *renting*, *factoring*, etc.) ainsi que les charges et les obligations qui en découlent;
- 3) savoir ce qu'est un bilan, comment il se présente et pouvoir l'interpréter;
- 4) pouvoir lire et interpréter un compte de résultat;
- 5) pouvoir procéder à l'analyse de la situation financière et de la rentabilité de l'entreprise, notamment sur la base de ratios financiers;
- 6) pouvoir préparer un budget;
- 7) connaître les différents éléments de son prix de revient (coûts fixes, coûts variables, fonds d'exploitation, amortissements, etc.) et pouvoir calculer par véhicule, au kilomètre, au voyage ou à la tonne;
- 8) pouvoir réaliser un organigramme relatif à l'ensemble du personnel de l'entreprise et organiser des plans de travail, etc.;
- 9) connaître les principes de l'étude du marché (*marketing*), de la promotion de ventes des services de transport, de l'élaboration de fichiers clients, de la publicité, des relations publiques, etc.;
- 10) connaître les différents types d'assurances propres aux transports routiers (assurances de responsabilité, de personnes, de choses, de bagages) ainsi que les garanties et les obligations qui en découlent;
- 11) connaître les applications télématiques dans le domaine du transport routier.

### *Transport routier de marchandises*

- 12) pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport routier de marchandises ainsi que connaître la signification et les effets des Incoterms;

- 13) connaître les différentes catégories d'auxiliaires de transport, leur rôle, leurs fonctions et leur statut éventuel.

*Transport routier de voyageurs*

- 14) pouvoir appliquer les règles concernant les tarifs et la formation des prix dans les transports publics et privés de voyageurs;
- 15) pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport routier de voyageurs.

**F. Accès au marché**

*Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les réglementations professionnelles pour les transports routiers pour compte de tiers, pour la location des véhicules industriels, pour la sous-traitance, notamment les règles relatives à l'organisation officielle de la profession, à son accès, aux autorisations pour les transports routiers intracommunautaires et extracommunautaires et au contrôle et aux sanctions;
- 2) connaître les réglementations relatives à l'instauration d'une entreprise de transport routier;
- 3) connaître les différents documents requis pour l'exécution des services de transport routier et pouvoir mettre en place des procédés de vérification pour assurer la présence, tant dans l'entreprise qu'à bord des véhicules, des documents conformes se rapportant à chaque transport effectué, notamment les documents relatifs au véhicule, au chauffeur, à la marchandise ou aux bagages.

*Transport routier de marchandises*

- 4) connaître les règles relatives à l'organisation du marché des transports routiers de marchandises, aux bureaux de fret, à la logistique;
- 5) connaître les formalités lors du passage des frontières, le rôle et la portée des documents T et des carnets TIR ainsi que les obligations et responsabilités qui découlent de leur utilisation.

*Transport routier de voyageurs*

- 6) connaître les règles relatives à l'organisation du marché des transports routiers de voyageurs;
- 7) connaître les règles pour la création de services de transport et pouvoir établir des plans de transport.

## G. Normes et exploitation techniques

### *Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les règles relatives aux poids et dimensions de véhicules dans les États membres ainsi que les procédures relatives aux transports exceptionnels dérogeant à ces règles;
- 2) pouvoir choisir, en fonction des besoins de l'entreprise, les véhicules ainsi que leurs éléments (châssis, moteur, organes de transmission, systèmes de freinage, etc.);
- 3) connaître les formalités relatives à la réception, l'immatriculation et le contrôle technique de ces véhicules;
- 4) pouvoir prendre en compte les mesures à prendre pour lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur ainsi que contre le bruit;
- 5) pouvoir établir des plans d'entretien périodique des véhicules et de leur équipement.

### *Transport routier de marchandises*

- 6) connaître les différents types d'engins de manutention et de chargement (hayons, conteneurs, palettes, etc.) et pouvoir mettre en place des procédés et des consignes relatives aux opérations de chargement et déchargement des marchandises (répartition de la charge, gerbage, arrimage, calage, etc.);
- 7) connaître les différentes techniques du transport combiné par ferroutage ou transroulage;
- 8) pouvoir mettre en œuvre les procédures visant à respecter les règles relatives au transport de marchandises dangereuses et de déchets, notamment celles qui découlent de la directive 94/55/CE du Conseil<sup>21</sup>, de la directive 96/35/CE du Conseil<sup>22</sup> et du règlement (CE) n° 259/93 du Conseil<sup>23</sup>;
- 9) pouvoir mettre en œuvre les procédures visant à respecter les règles relatives au transport de denrées périssables, notamment celles qui découlent de l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP);
- 10) pouvoir mettre en œuvre les procédures visant à respecter les réglementations relatives aux transports des animaux vivants.

---

<sup>21</sup> JO L 319 du 12.12.1994, p. 7.

<sup>22</sup> JO L 145 du 19.6.1996, p. 10.

<sup>23</sup> JO L 30 du 6.2.1993, p. 1.

## H. Sécurité routière

### *Transport routier de marchandises et de voyageurs*

Le candidat doit notamment:

- 1) connaître les qualifications requises du personnel de conduite (permis de conduire, certificats médicaux, attestations de capacité, etc.);
- 2) pouvoir mettre en place des actions pour s'assurer que les conducteurs respectent les règles, les interdictions et les restrictions de circulation en vigueur dans les différents États membres (limitations de vitesses, priorités, arrêt et stationnement, emploi des feux, signalisation routière, etc.);
- 3) pouvoir élaborer des consignes destinées aux conducteurs concernant la vérification des normes de sécurité relatives, d'une part, à l'état du matériel de transport de son équipement et du chargement et, d'autre part, concernant la conduite préventive;
- 4) pouvoir instaurer des procédures de conduite en cas d'accident et mettre en œuvre des procédures appropriées pour éviter la répétition d'accidents ou d'infractions graves;
- 5) pouvoir mettre en œuvre les procédures pour arrimer en toute sécurité les marchandises et connaître les techniques correspondantes.

### *Transport routier de voyageurs*

- 6) avoir des connaissances élémentaires de la géographie routière des États membres.

## II. ORGANISATION DE L'EXAMEN

1. Les États membres organisent un examen écrit obligatoire qu'ils peuvent compléter par un examen oral pour vérifier si les candidats transporteurs routiers possèdent le niveau de connaissances requis au point I dans les matières y indiquées et, en particulier, la capacité à utiliser les outils et les techniques correspondants et à accomplir les tâches d'exécution et de coordination prévues.
  - a) L'examen écrit obligatoire est constitué de deux épreuves, à savoir:
    - des questions écrites comportant soit des questions à choix multiple (quatre réponses possibles), soit des questions à réponse directe, soit une combinaison des deux systèmes;
    - des exercices écrits/études de cas.

La durée minimale de chacune des deux épreuves est de deux heures.

- b) Dans le cas où un examen oral est organisé, les États membres peuvent subordonner la participation à cet examen à la réussite de l'examen écrit.

2. Dans la mesure où les États membres organisent également un examen oral, ils doivent prévoir, pour chacune des trois épreuves, une pondération des points qui ne peut être inférieure à 25 % ni supérieure à 40 % du total des points à attribuer.

Dans la mesure où les États membres organisent seulement un examen écrit, ils doivent prévoir, pour chaque épreuve, une pondération des points qui ne peut être inférieure à 40 % ni supérieure à 60 % du total des points à attribuer.

3. Pour l'ensemble des épreuves, les candidats doivent obtenir une moyenne de 60 % au moins du total des points à attribuer sans que le pourcentage des points obtenus dans chaque épreuve ne puisse être inférieur à 50 % des points possibles. Un État membre peut, uniquement pour une épreuve, réduire le pourcentage de 50 % à 40 %.



ANNEXE II  
**COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE**

(Papier fort de couleur beige – format DIN A4 papier synthétique 150g/m2 ou plus)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'Etat membre qui délivre l'attestation)

Signe distinctif de l'Etat membre concerné<sup>24</sup>

Dénomination de l'autorité ou de l'instance accréditée<sup>25</sup>

**CERTIFICAT DE CAPACITE PROFESSIONNELLE  
AU TRANSPORT DE MARCHANDISES [VOYAGEURS]<sup>26</sup> PAR ROUTE**

N°.....

Nous

.....

certifions que<sup>27</sup> .....

né(e) le.....à.....

A subi avec succès la formation et les épreuves de l'examen (année:.....; session:.....)<sup>28</sup> organisé pour l'obtention du certificat de capacité professionnelle au transport de marchandises [voyageurs]<sup>29</sup> par route, conformément au règlement (CE) n°...../.....du.....

Le présent certificat constitue la preuve suffisante de la capacité professionnelle visée à l'article 20, paragraphe 1, du règlement (CE) n°...../.....du .....établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Délivré à....., le.....

30

24 Signe distinctif de l'Etat: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (IRL) Irlande, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal,(RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

25 Autorité ou organisme préalablement désigné à cet effet, par chaque Etat membre de la Communauté européenne, pour délivrer la présente attestation.

26 Biffer la mention inutile

27 Nom et prénom; lieu et date de naissance

28 Identification de l'examen

29 Biffer la mention inutile

30 Cachet et signature de l'autorité ou de l'instance accréditée qui délivre l'attestation