



COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS
DIRECTION E – Transports terrestres

DOCUMENT DE CONSULTATION

**REVISION DE LA LEGISLATION COMMUNAUTAIRE RELATIVE A L'ACCES AU MARCHÉ DU
TRANSPORT ROUTIER ET A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER**

INTRODUCTION

Les règles communautaires régissant l'accès au marché dans le secteur du transport routier et la profession de transporteurs routiers sont fixées dans divers règlements et directives. Compte tenu de l'engagement de la Commission de mieux légiférer et de simplifier la législation existante (l'acquis), la DG TREN examine si et comment améliorer le régime en vigueur afin de

- renforcer la clarté, la lisibilité et la contrôlabilité sur le terrain des règles d'accès au marché
 - et de mieux réglementer certains aspects du régime en vigueur
- en
- fusionnant autant que possible les règlements et les directives en vigueur
 - et en reformulant certaines dispositions (notamment en matière de licence communautaire et de cabotage).

Le présent document a pour objet de présenter ces projets et de solliciter l'avis des parties intéressées. Les règles régissant l'accès au marché et à la profession sont historiquement divisées en deux ensembles distincts de législation, bien qu'intrinsèquement liées : l'un sur l'accès au marché et l'autre précédent sur l'accès à la profession. La première partie de ce document se concentre sur les règles spécifiques relatives à l'accès au marché communautaire des transports routiers et la deuxième partie sur les conditions d'accès à la profession, qui constituent le point de départ pour exercer toute opération de transport.

Sur la base des réactions à cette première consultation la DG TREN décidera si et comment procéder. Les contributions reçues seront publiées par la Commission, sauf si l'auteur demande expressément de ne pas le faire. Les contributions doivent préciser le nom, l'adresse, les fonctions et les principaux objectifs des organisations qui les envoient.

Les commentaires doivent parvenir aux services de la Commission au plus tard le **9 août 2006** à l'adresse suivante :

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports
Rue Demot, 28
B-1049 Brussels
Belgique
Unité « Politique des transports terrestres »

Et/ou à l'adresse électronique :

tren-e1-consultation-transport@ec.europa.eu

PARTIE A

ACCÈS AU MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER

1. L'ACQUIS COMMUNAUTAIRE CONCERNANT LE TRANSPORT ROUTIER

1.1. Les actes juridiques en vigueur

Les règles d'accès au marché applicables au transport routier sont définies dans les actes juridiques suivants:

Transport de marchandises

Première directive du Conseil du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route entre États membres¹;

Le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres²;

Le règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre³;

[Le règlement (CE) n° 484/2002 du Parlement européen et du Conseil du 1er mars 2002 modifiant les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93 du Conseil afin d'instaurer une attestation de conducteur⁴].

Transport de voyageurs

Le règlement (CEE) n° 684/92 du 16 mars 1992 relatif à l'établissement de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus⁵;

Le règlement (CE) n° 12/98 du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre⁶.

¹ JO L 70 du 6.8.1962, p. 2005, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil (JO L 95 du 9.4.1992, p. 1)

² JO L 95 du 9.4.1992, p. 1, modifié en dernier lieu par l'acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne (JO L 236 du 23.9.2003, p. 33)

³ JO L 279 du 12.11.1993, p.1, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 484/2002 du Parlement européen et du Conseil du 1er mars 2002 (JO L 76 du 19.3.2002, p. 1)

⁴ Voir note ci-dessus; ce règlement n'est mentionné ici que par souci d'exhaustivité. Toutes ses dispositions figurant dans les règlements (CEE) n° 881/92 et (CEE) n° 3118/93, plus aucune référence n'y sera faite dans ce document.

⁵ JO L 74 du 20.3.1992, p. 1, modifié en dernier lieu par l'acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne (JO L 236 du 23.9.2003, p. 33)

1.2. Fusion des actes en vigueur

À l'heure actuelle, les règles relatives au transport de marchandises et celles applicables au transport de voyageurs sont rigoureusement séparées, bien qu'elles soient assez similaires, voire identiques, en de nombreux points. Il serait en principe possible de combiner ces règles en un seul et même acte législatif. Les mêmes dispositions s'appliqueraient aux aspects communs à l'activité de transport routier. Ainsi, les règles d'accès au marché seraient plus lisibles et plus cohérentes.

Trois solutions peuvent être envisagées :

SOLUTION 1 – Fusionner les règles d'accès au marché du transport de marchandises et celles relatives au transport de voyageurs (y compris le cabotage) contenues dans les quatre règlements relatifs à l'accès au marché [sans prendre en compte le règlement (CE) n° 484/2002] et dans la directive mentionnée au point 2.1 ci-dessus.

SOLUTION 2 – Garder les règles sur le transport de marchandises séparées des règles sur le transport de voyageurs et ne fusionner que les actes respectifs (le transport international + le cabotage) en deux nouveaux règlements, l'un sur le transport de marchandises, l'autre sur le transport de voyageurs. Ainsi, les règles relatives aux opérations de transport international et celles relatives au cabotage seraient contenues dans un seul acte.

SOLUTION 3 – Garder la structure actuelle.

Question 1 – La fusion des règles applicables au transport de marchandises avec celles régissant le transport de voyageurs est-elle réellement une simplification? Quelle est la meilleure solution ?

2. UNE MEILLEURE RÉGLEMENTATION DE CERTAINS ASPECTS DU RÉGIME EN VIGUEUR

2.1. Le champ d'application géographique du règlement (CEE) n° 684/92

Le règlement (CEE) n° 684/92, modifié par le règlement (CE) n° 11/98, régit les services internationaux de transport de voyageurs. Il prévoit une seule et même «licence communautaire» pour le transport international de voyageurs effectués par autocars et autobus sur le territoire communautaire.

Les services de transport public transfrontalier, bien qu'ils soient locaux par nature, sont également soumis à ce règlement. Le régime établi par le règlement (CEE) n° 684/92, en particulier l'autorisation d'effectuer des services réguliers, pourrait imposer des contraintes inutiles à ce type de transport. Il conviendrait donc d'exclure les services locaux de cette partie du règlement.

Question 2 – Les services locaux devraient-ils être couverts par le règlement (CEE) n° 684/92 ou devraient-ils être exclus, soit du règlement, soit du régime d'autorisation?

⁶ JO L 4 du 8.1.1998, p. 10

2.2. Dispositions pour l'accès au marché

En vertu des règlements (CEE) n° 684/92 et (CEE) n° 881/92, afin d'être autorisé à effectuer des transports internationaux, un transporteur doit (a) être établi dans un État membre et (b) être autorisé à exercer la profession de transporteur de marchandises par route ou de transporteur de voyageurs par route. Les conditions à remplir pour obtenir l'accès à la profession sont inscrites dans la directive communautaire 96/26/CE. La directive s'applique à tous les transporteurs, quel que soit leur type d'activités. Toutefois, les questions de la responsabilité professionnelle peuvent varier sensiblement selon le type d'activité exercée par le transporteur. Par conséquent, la question se pose si des exigences qualitatives plus élevées devraient être stipulées avant qu'un transporteur/transporteur ne soit admis à exercer certaines activités de transports routiers. Ce serait aussi un moyen de maintenir un haut niveau de professionnalisme dans le transport international sur le territoire européen. Un exemple de disposition supplémentaire serait l'obligation d'être couvert par une assurance de responsabilité professionnelle qui protège les clients/voyageurs et les tiers de toute faute professionnelle du transporteur et de ses employés.

Question 3 – Convierait-il d'imposer des exigences plus élevées pour les transporteurs exerçant certaines activités de transport routier ? Si oui, lesquelles ?

2.3. Licence communautaire

Aussi bien pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs, la licence communautaire est le seul document donnant le droit aux transporteurs et exploitants d'effectuer des trajets internationaux. Dans les deux cas, la licence est délivrée pour une période de cinq ans, qui est renouvelable. Si le détenteur d'une licence ne satisfait plus aux conditions requises pour la conserver, les autorités nationales la lui retirent.

En vertu des règles en vigueur, les États membres sont tenus de vérifier au moins tous les cinq ans si le transporteur satisfait toujours aux conditions requises pour conserver la licence, notamment celles relatives à l'accès à la profession. S'il est décidé de maintenir la durée de validité de cinq ans de cette licence, la question se pose de savoir si les autorités nationales seraient néanmoins tenues de vérifier à intervalle plus court si les transporteurs répondent toujours aux exigences.

Question 4 – Serait-il nécessaire de demander aux États membres de vérifier régulièrement, à intervalle plus court, si l'opérateur satisfait toujours aux conditions requises pour maintenir la licence ?

Dans la pratique, il semble qu'il peut être difficile pour les autorités des États membres d'invalider les licences qui devraient être retirées mais qui ne sont pas renvoyées par le détenteur. Pour remédier à ce problème, la solution pourrait être de délivrer les licences pour une durée inférieure à cinq ans, comme c'est le cas avec l'attestation de conducteur.

Question 5 – Convierait-il de réduire la validité de la licence communautaire à une durée inférieure à cinq ans ? Si oui, de combien d'années devrait-elle être réduite ?

2.4. Copies certifiées

Chaque transporteur/exploitant reçoit un original de sa licence communautaire qu'il garde dans ses locaux. Pour chaque véhicule utilisé par un transporteur, les autorités délivrent une copie certifiée qui doit rester dans le véhicule. Des problèmes se sont posés en ce qui concerne l'authenticité des copies certifiées. Les règlements en vigueur spécifient uniquement le format de la licence originale (format A4, couleur bleue) et ne précisent pas si les copies certifiées conformes doivent avoir la même couleur et si elles doivent être signées et/ou visées. Certains pays ont délivré des copies sur lesquelles figurait la mention «copie certifiée»; ces copies ont soulevé des problèmes dans d'autres États membres. Certains États membres mentionnent le numéro de la plaque minéralogique du véhicule sur la copie certifiée.

Question 6 – Le règlement devrait-il fournir plus de données détaillées pour les copies certifiées, c'est-à-dire les standardiser pour éviter toute confusion lors d'une inspection ? Si oui, quelles spécifications ou nouvelles données (dans un souci de sécurité) devraient être introduites? Est-ce qu'un passage progressif vers un registre en ligne de licences communautaires peut être envisagé ?

2.5. Attestation de conducteur

2.5.1. Considérations générales

Doivent être détenteurs d'une attestation de conducteur, les conducteurs de véhicules destinés au transport de marchandises qui sont ressortissants d'un pays non membre de l'UE mais employés par un transporteur issu d'un État membre, et qui conduisent des véhicules effectuant des transports internationaux de marchandises soumis à une licence communautaire. L'attestation de conducteur sert de document uniforme qui certifie que le conducteur est légalement employé dans l'État membre dans lequel le transporteur est établi.

Une étude sur l'application de l'attestation de conducteur menée récemment pour la Commission européenne a révélé que, d'une manière générale, les États membres et les acteurs concernés sont satisfaits du fonctionnement général du système d'attestation des conducteurs. Cependant, il a été estimé que plusieurs aspects de l'attestation de conducteur pourraient être améliorés, car le *format actuel* n'est pas harmonisé, ce qui a déjà engendré des confusions lors des inspections. La question s'est posée de savoir s'il conviendrait de permettre une lecture électronique de l'attestation de conducteur; cette possibilité a été suggérée afin d'uniformiser le format de l'attestation de conducteur ou même de combiner celle-ci avec la carte du conducteur pour le tachygraphe numérique. Les changements du système actuel qui peuvent impliquer des investissements devront être évalués au regard des économies éventuelles induites.

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

La *durée de validité* a été aussi augmentée: à l'heure actuelle, les États membres délivrent l'attestation de conducteur pour une durée maximale de cinq ans. Néanmoins, l'attestation de conducteur ne sera valable qu'aussi longtemps que le conducteur satisfait aux conditions selon lesquelles elle a été délivrée. Ce point soulève la question de savoir

s'il est nécessaire d'effectuer des contrôles et de fixer une durée de validité maximale plus courte.

Question 8 – Convierait-il de diminuer la durée de validité maximale qui est actuellement de cinq ans ?

2.5.2. *Extension à tous les ressortissants de l'UE*

Dans sa proposition initiale, la Commission avait prévu d'appliquer l'obligation de détenir une attestation de conducteur aux ressortissants des États membre de l'UE également. Lors de la discussion de la proposition au Conseil et au Parlement européen, il a été suggéré que le règlement ne devrait s'appliquer qu'aux ressortissants non communautaires. Cependant, l'article 11bis du règlement, tel qu'il a été finalement adopté, oblige la Commission à se pencher sur la question de l'extension de l'obligation pour inclure aussi les ressortissants de l'UE.

Les résultats de l'étude sur l'application de l'attestation de conducteur n'ont fourni aucune indication dans le sens d'une extension du champ d'application du règlement aux ressortissants UE. En réalité, aucun des États membres interrogés sur cette question n'a soutenu que l'emploi illégal des ressortissants de l'UE dans le secteur du transport de marchandises par route était un problème. Cependant, par souci d'exhaustivité, il faudrait ici reposer la question à tous les acteurs concernés.

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

2.6. **Autres documents de contrôle**

2.6.1. *Feuilles de route pour le transport de voyageurs*

Le règlement (CEE) n° 684/92, tel que modifié par le règlement (CE) n° 11/98, établit une «licence communautaire» unique qui permet au transporteur de prouver immédiatement qu'il a le droit d'effectuer un service international de transport de voyageurs n'importe où dans l'Union. Les opérations pour compte propre sont autorisées partout dans l'Union au terme d'une procédure d'agrément simple et les services occasionnels internationaux sont autorisés, une fois remplies les «feuilles de route» standardisées. Néanmoins, cette «feuille de route» diffère de la «feuille de route» créée par l'accord INTERBUS (pour les services occasionnels à destination de pays tiers), qui diffère lui-même de l'accord ASOR, relatif au contrôle des documents. Ces formes différentes peuvent être source de confusion lors des inspections.

Question 10 - Est-ce que les documents de contrôle pour les services occasionnels doivent être harmonisés et les spécifications les plus détaillées possible de manière à éviter toute confusion lors d'une inspection?

2.6.2. *Une feuille de route pour le transport de marchandises ?*

Une «feuille de route» est demandée aux exploitants de services de transport par autocars quand ils effectuent des trajets internationaux, mais aussi pour le cabotage. Il s'agit d'un simple document uniforme qui permet de vérifier le nombre de voyages et leur planification. Dans le transport de marchandises cependant, une variété de documents

différents est utilisée en fonction des législations nationales respectives. Vu les difficultés rencontrées dans l'application effective du régime du cabotage pour le transport des marchandises, il pourrait être envisagé comme solution de demander aux transporteurs de garder sur eux un simple document de contrôle, autrement dit une feuille de route, indiquant tous les voyages effectués par un camion de marchandises. Toutes les opérations de transport effectuées par un véhicule déterminé seraient ainsi clairement documentées. Les contrôles seraient ainsi facilités, en particulier les contrôles en bord de route. Si ces derniers prennent moins de temps, les transporteurs et les autorités de contrôle en tireraient un bénéfice considérable. Le document aura un format uniforme dans tous les États membres.

Question 11 - Quel est l'avis des acteurs concernés sur l'utilisation d'une feuille de route uniforme et valable dans toute la Communauté pour le transport de marchandises par route qui remplacerait la variété des documents nationaux?

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

Pour les services internationaux réguliers de voyageurs, le règlement (CEE) n° 684/92 instaure un régime d'autorisation en vertu duquel il est nécessaire d'obtenir l'accord des gouvernements des États membres concernés par ces services. Les motifs pour refuser l'autorisation d'un service sont strictement limités à six ; si aucune décision n'a été prise dans un délai de cinq mois, le cas peut être porté devant la Commission, et la possibilité d'introduire un recours, en cas de refus, est assurée.

Au cours de consultations précédentes, la majorité des États membres a été en faveur de maintenir le régime d'autorisation. Néanmoins, les parties concernées sont invitées à exprimer leur avis à la lumière de l'engagement de la Communauté pour stimuler la croissance économique en simplifiant les procédures administratives et la bureaucratie inutile.

Question 12- La procédure d'autorisation pour les services réguliers internationaux de passager devrait-elle être maintenue, simplifiée ou supprimée?

Lors de consultations antérieures, il est apparu que le secteur industriel trouve le délai accordé pour traiter les demandes trop long (il faut attendre 5 mois avant de pouvoir saisir la Commission).

Question 13 - Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, est-il possible pour les administrations nationales d'appliquer un délai plus court pour traiter les demandes d'autorisation ?

Le règlement stipule aussi que les demandeurs ont le droit de présenter des observations en cas de refus d'une autorisation.

Question 14 - Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, ces procédures d'appel sont-elles claires et efficaces ?

Question 15 - Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, y a-t-il d'autres aspects de la réglementation qui pourraient être changés afin de simplifier les procédures administratives ou afin d'améliorer le régime actuel d'autorisations en le concentrant par exemple sur le respect d'exigences dans le domaine de la sécurité et social?

2.7. Cabotage routier

2.7.1. Transport de voyageurs

Afin d'améliorer l'efficacité du secteur (en réduisant, par exemple, le nombre de transports à vide), les transports nationaux de voyageurs par route effectués par les transporteurs non résidents (cabotage) sont autorisés en vertu du règlement (CE) n° 12/98. Cela signifie que les transporteurs peuvent offrir des services occasionnels ainsi que des services réguliers spécialisés dans un État membre sans enregistrer leur société et en étant soumis aux mêmes contrôles (feuilles de routes) que ceux requis dans leur propre État membre. Les transporteurs peuvent aussi fournir des services réguliers dans un autre État membre, à condition qu'ils entrent dans le cadre d'un transport international autorisé (par exemple, Berlin-Cologne-Bruxelles).

Les règles en vigueur autorisent le cabotage dans le cadre de services réguliers internationaux, excepté pour les services réguliers urbains ou suburbains, en d'autres termes, les services locaux. Il n'est pas possible de déterminer avec clarté si cette restriction est nécessaire ou utile. Est-ce un problème?

Question 16 - Convierait-il d'autoriser les opérations de cabotage urbaines et suburbaines dans le cadre de services internationaux ? Si oui, selon quelles conditions?

Cela dit, le marché est relativement restreint et aucun problème d'application ne semble s'être posé.

2.7.2. Transport de marchandises

Le règlement (CE) n° 3118/93 du Conseil autorise l'exploitation d'un service de transport routier à l'intérieur d'un État membre par un transporteur établi dans un autre État membre à condition que ce service soit fourni «à titre temporaire».

Initialement, en autorisant les opérations de cabotage, l'idée était de parvenir à des taux plus élevés d'utilisation des véhicules effectuant des trajets internationaux, c'est-à-dire des trajets routiers intracommunautaires, en autorisant leur utilisation pour un transport national dans le prolongement d'un transport international. Sans le cabotage, des véhicules pourraient être contraints de rentrer à vide. Le cabotage est ainsi considéré comme une activité accessoire aux opérations de transport international effectuées par un transporteur.

En pratique, il est difficile d'apprécier le caractère temporaire d'une opération de transport et, par conséquent, de savoir si ce transport est légal ou non. Dans sa communication interprétative du 26 janvier 2005⁷, la Commission a essayé de définir le

⁷ JO C 21 du 26.1.2005, p.2

caractère temporaire du cabotage en se basant sur la définition générale du caractère temporaire de la prestation transfrontalière d'un service.

2.7.3. *Mieux définir le cabotage routier*

En dépit des efforts de la Commission pour clarifier la définition de l'expression «à titre temporaire», une étude récente⁸, effectuée pour le compte de la Commission, a démontré que des difficultés persistaient encore dans l'application et la mise en œuvre du règlement sur le cabotage. La principale raison mise en évidence par l'étude est qu'il n'existe pas de définition claire, précise et applicable du cabotage.

En l'absence de définition plus précise du cabotage, certains États membres ont adopté des lignes directrices (le Royaume-Uni et la Grèce) et des règlements nationaux sur le cabotage routier (la France, l'Italie et l'Autriche). La France, l'Italie et l'Autriche ont fixé un délai pour les opérations de cabotage: les transporteurs peuvent effectuer annuellement des opérations de cabotage pendant 30 jours consécutifs sur une période maximale de 60 jours (Autriche) et de 45 jours (France). L'Italie autorise 30 jours de cabotage tous les deux mois. L'Autriche et l'Italie exigent aussi un carnet de bord dans lequel doivent être indiquées toutes les opérations de cabotage. L'Allemagne aussi travaille à l'élaboration de sa propre série de règles.

La coexistence de règles nationales divergentes peut soulever un certain nombre de problèmes à la fois pour les transporteurs et les autorités de contrôles. Disposer d'une définition plus précise pourrait aider les transporteurs puisque cela leur donnerait la sécurité juridique que le type de transport qu'ils font dans un autre Etat membre que le leur est légal. Cela aiderait aussi les autorités nationales qui doivent appliquer ce règlement et évaluer si un transport respecte ou non ce règlement.

Question 17 – Est ce que les parties intéressées considèrent que des règles différentes constituent un problème ? Est-ce que les parties intéressées estiment qu'une définition plus claire et précise du cabotage routier serait utile ?

2.7.4. *Solutions envisageables*

Dans le cas où les parties intéressées sont favorables à une règle claire et facilement applicable sur le cabotage, il peut y avoir de nombreux moyens d'y parvenir et la Commission est très intéressée par les suggestions et l'opinion des parties concernées à ce sujet.

Afin de stimuler la discussion, décomposer le cabotage selon les approches suivantes, reflétant les pratiques actuelles dans les Etats membres, peut servir de point de départ à la discussion : 1) autoriser le cabotage pour une période consécutive relativement longue, mais limitée à quelques mois par an; 2) autoriser le cabotage pour une période courte seulement (par exemple une semaine), mais sans limitation dans l'année civile.

EXEMPLE 1 – Le cabotage est autorisé pour une durée maximale de 30 jours consécutifs, mais uniquement sur une période de 60 jours sur un an. Il serait obligatoire de tenir un carnet de bord délivré par l'État membre d'accueil.

⁸ Étude relative au cabotage routier sur le marché du transport de fret (voir l'adresse suivante: http://europa.eu.int/comm/transport/road/policy/marketaccess/roadhaulage/cabotage_en.htm)

Ce scénario permet aux transporteurs de plus longs séjours dans l'État membre d'accueil pour effectuer des opérations de cabotage, mais cette concession est contrebalancée par la durée, relativement courte, de la période globale, qui est de 2 mois sur 12. Cette approche convient, par exemple au cabotage saisonnier mais est moins adaptée aux transporteurs souhaitant effectuer des opérations de cabotage de courte durée (1 à 3 jours) et répétées selon un calendrier fixé tout au long de l'année. L'obligation de tenir un carnet de bord spécifique à l'État membre d'accueil pourrait aussi être ressentie comme une contrainte pour les conducteurs, les transporteurs et les autorités nationales.

EXEMPLE 2 – Le cabotage est autorisé pour un nombre limité (2 ou 3) d'opérations de transport consécutives à un transport international vers l'État membre d'accueil. Aucun carnet de bord ne serait requis mais tous les trajets – à commencer par les opérations de transport vers l'intérieur – devraient être clairement documentés (document CMR, certificat international de prise en charge ou feuille de route) et document attestant que la marchandise a bien été livrée. Le véhicule devrait quitter l'État membre d'accueil par exemple dans les 7 jours.

Cette dernière approche serait facile à mettre en œuvre sans charge administrative supplémentaire et pourrait contribuer à une réduction des retours à vide. Toutefois, avec cette approche des séjours plus longs dans un autre État membre ne serait plus possible.

Question 18 - Quel est le point de vue des parties concernées sur ces approches ? Quelles alternatives pourraient être proposées pour une définition claire et facilement applicable du cabotage routier ?

2.7.5. Règles nationales applicables au cabotage

L'article 6 du règlement (CEE) n° 3118/93 stipule que l'exécution des opérations de cabotage est soumise, sauf disposition contraire du droit communautaire, aux dispositions en vigueur dans l'État membre d'accueil, dans les domaines suivants: prix et conditions régissant le contrat de transport; poids et dimensions des véhicules; dispositions relatives au transport de certaines catégories de marchandises; temps de conduite et de repos; TVA. Le règlement prévoit aussi la possibilité d'adapter cette liste de domaines, si l'expérience montre que cela est nécessaire.

Question 19 - Quels domaines devraient être ajoutés ou supprimés de la liste contenue dans l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3118/93 ?

En plus des règles nationales visées ci-dessus, la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services⁹ stipule que certaines règles obligatoires en matière sociale en vigueur dans l'État membre d'accueil (par exemple, concernant la période de travail, le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés annuels payés) s'appliquent aussi aux travailleurs détachés. Les opérations de cabotage relèvent, en principe, du champ d'application de cette directive. Cependant, la directive autorise les États membres à prévoir certaines dérogations si l'activité exercée ne dure pas plus d'un mois ou si la quantité de travail à faire est insignifiante.

⁹ JO L 18 du 21.1.1997, p.1

Question 20 - Quelle est l'expérience des acteurs concernés par rapport à l'application de la directive 96/71/CE aux opérations de transport de cabotage ? Que pensent-ils de l'exemption des opérations de cabotage du champ d'application de cette directive qui stipule que le cabotage est limité à une période inférieure à un mois ?

2.8. Autres questions ou problèmes

Question 21 - Y a-t-il d'autres problèmes concernant l'accès au marché du transport routier que les acteurs concernés aimeraient soulever ? Les services de la Commission sont particulièrement intéressés à toute proposition visant à augmenter les standards de qualité et à optimiser le transport routier tout en évitant toute dépense administrative supplémentaire.

PARTIE B

ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

1. INTRODUCTION

L'harmonisation européenne des conditions d'accès à la profession de transporteur routier s'est développée en parallèle à l'ouverture de l'accès au marché. Dans un marché libéralisé, le contrôle de l'accès à la profession contribue à une concurrence saine et équitable en éliminant du marché les opérateurs peu scrupuleux. En assurant un niveau de professionnalisme élevé, ce contrôle prépare les opérateurs à mieux appliquer les nombreuses règles dans le transport routier, notamment en matière de sécurité.

Les principes de la directive en vigueur, la directive 96/26/CE, s'appuient sur des dispositions législatives de 1974, amendées une dernière fois par la directive 98/76/CE. Elle établit des standards minimaux à respecter pour accéder à la profession de transporteurs routiers dans le domaine de l'honorabilité, de la capacité financière et de la compétence professionnelle. Elle met par ailleurs en place un mécanisme de reconnaissance mutuelle des attestations correspondantes.

Cette harmonisation européenne est nécessaire pour organiser une liberté effective de la prestation de service. La licence communautaire donnant accès au marché du transport international et du cabotage ne peut en effet être octroyée qu'aux transporteurs respectant ces conditions minimales d'accès à la profession.¹⁰ Par ailleurs, la reconnaissance mutuelle entre Etats membres des attestations d'accès à la profession rend plus aisée la liberté d'établissement des transporteurs.

Selon une étude réalisée par la Commission en 2005¹¹, la formulation et l'ambiguïté de la législation actuelle ont pour résultat des règles nationales de transposition de l'accès à la profession très disparates entre Etats membres. Cela entretiendrait une certaine méfiance dans le chef des administrations nationales et des entreprises vis-à-vis des opérateurs étrangers désireux d'entrer sur le marché ou de s'établir. Dans le cadre des consultations conduites lors de la préparation du bilan à mi-parcours du Livre blanc sur la politique européenne des transports, les principales associations de transporteurs routiers ont par ailleurs suggéré de renforcer et uniformiser ces règles.

La Commission a par conséquent annoncé dans son programme législatif pour 2006 son intention d'examiner plus en détail ces règles, afin, le cas échéant, de les modifier de manière à rendre leur application plus harmonisée, simple, contrôlable, et efficace. L'objectif de ce document est d'esquisser les options possibles et de recueillir le point de vue des transporteurs, des différentes administrations des Etats membres impliquées mais aussi d'autres parties potentiellement intéressées comme les chargeurs et les assurances.

¹⁰ Voir partie B

¹¹ Voir http://europa.eu.int/comm/transport/road/policy/marketaccess/index_en.htm

2. QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

2.1. Niveau des standards

La directive fixe des standards minimaux relativement ouverts. La profession plaide pour des standards plus élevés pour accéder à la profession. Ceux-ci amélioreraient le niveau général de professionnalisme et contribueraient à rendre plus sain et efficace un marché caractérisé par une surcapacité. Ils aideraient les candidats à mieux se préparer à affronter la concurrence dans le transport routier. Ces standards, s'appliquant aussi aux opérateurs ayant déjà accès à la profession puisque des vérifications périodiques sont faites, ne défavoriseraient pas les nouveaux entrants.

La directive en vigueur couvre toutes les sortes d'activités de transport routier. Par conséquent, si des standards plus élevés d'accès à la profession étaient envisagés, ils s'appliqueraient aux opérateurs de transport au niveau local comme à ceux exerçant des activités transeuropéennes totalement différentes. Pour éviter des standards plus élevés inutiles là où ce n'est pas nécessaire, une solution pourrait être de maintenir la législation actuelle qui permet aux Etats membres d'exempter les transports de certains produits ou au niveau local¹² Une autre solution serait de fixer au niveau européen des standards plus élevés pour uniquement certaines catégories d'activités.

Question 1 : Faut-il et pour quelles raisons des standards minimaux européens plus élevés d'accès à la profession ? Si oui, est-ce qu'ils devraient s'appliquer à toutes les professions de transporteurs routiers ou seulement à certaines catégories ? Lesquelles ?

La directive se contente de trois critères pour accéder à la profession : l'honorabilité, la capacité financière et la compétence professionnelle. Des standards plus stricts d'accès à la profession viseraient ces trois critères (voir parties 3,4 et 5) mais pourraient aussi consister à ajouter d'autres critères, comme le font certains Etats membres.

Parmi les critères additionnels les plus répandus sont ceux visant à éviter les sociétés qui s'établissent dans un Etat membre dans le seul but de profiter de normes fiscales, sociales ou salariales plus favorables. Elles offrent ensuite leurs services de transport entre d'autres Etats membres sans réaliser aucun volume d'affaire substantiel dans le pays d'établissement, et ainsi sans participer à la vie économique réelle du pays d'établissement (sociétés « boîtes aux lettres »).

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

2.2. Exemptions et dispenses

La législation actuelle prévoit plusieurs exemptions et dispenses qui contribuent à l'hétérogénéité dans l'application des règles et qui pourraient ne plus être justifiées :

- Les Etats membres peuvent exempter les transports de certains produits sur de faibles distances, ce qui semble raisonnable. Les véhicules de moins de 6 tonnes peuvent aussi être exemptés. Cette dernière exemption semble moins justifiée, puisque la

¹² Article 2 paragraphe 2 de la directive 96/26.

plupart des autres règles européennes s'appliquent à tous les véhicules d'un poids maximal autorisé supérieur à 3,5 tonnes.

- Les entreprises autorisées à exercer leur profession avant l'entrée en vigueur de la directive sont dispensées de fournir les preuves montrant qu'elles remplissent les conditions d'accès à la profession. Les entreprises qui ont été autorisées à exercer leur profession avant 1978 ou avant l'adhésion de leurs pays à la Communauté profitent ainsi de telles dispenses (les Etats membres qui ont adhéré en 2004 n'ont pas bénéficié de ces droits d'antériorité).

Question 3 : Quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées ?

2.3. Vérifications périodiques et déqualification

Les autorités chargées d'autoriser l'accès à la profession doivent vérifier tous les cinq ans si les entreprises remplissent toujours les conditions d'honorabilité, de capacité financière et de compétence professionnelle et le cas échéant retirent l'autorisation d'exercer (déqualification). Ce rythme de contrôle semble insuffisant pour s'assurer de l'honorabilité ou la capacité financière qui peuvent changer rapidement. Deux options sont par conséquent envisageables :

- Une option A qui consisterait à raccourcir la fréquence de ces vérifications. Cette option, déjà pratiquée par certains Etats membres, assurerait un contrôle plus fiable des conditions d'honorabilité et de capacité financière mais représenterait un coût supplémentaire pour les administrations et les entreprises.
- Une option B consisterait à compléter les vérifications périodiques et systématiques tous les cinq ans par des inspections ciblées et aléatoires. Ces inspections, déjà pratiquées par certains Etats membres, pourraient être combinées avec celles dans les locaux des entreprises déjà requises par la législation communautaire pour contrôler les temps de conduite et de repos ou encore les attestations de conducteurs.¹³

Question 4 : Est il nécessaire de vérifier plus fréquemment les conditions donnant accès à la profession ? Si oui, toutes ou seulement certaines d'entre elles ? Si oui, quelle est l'option préférée ? Si l'option A est préférée, quelle période proposez vous ?

Il conviendrait aussi d'éviter qu'une entreprise déqualifiée à l'occasion de l'une des vérifications puisse obtenir une autorisation dans un autre Etat membre. Il n'est pas normal par exemple qu'une entreprise qui a perdu son honorabilité dans un autre Etat membre puisse s'établir dans un autre. Une solution pourrait consister en un échange d'information organisé, par exemple de façon électronique, dans le cadre d'un réseau européen des autorités compétentes. Les autorités compétentes notifieraient alors à ce réseau les octrois et les retraits des autorisations d'accéder à la profession.

¹³ L'article 7.2 du règlement (CEE) n°881/92 demande qu'au moins 20% des attestations de conducteur soient contrôlées chaque année.

Question 5 : Faut il que la législation communautaire empêche une entreprise déqualifiée dans un Etat membre de s'établir dans un autre, Si oui, par quelle solution ? (voir aussi question 10)

2.4. Simplification

Le contrôle de l'accès à la profession représente une certaine charge administrative. Les entreprises doivent s'enquérir régulièrement auprès de différentes administrations, institutions financières ou organisations des différents documents requis pour accéder à la profession (par exemple extraits de casier judiciaire, preuve de la capacité financière, certificat de compétence professionnelle). Les administrations doivent traiter les demandes des candidats, procéder à des vérifications périodiques, obtenir d'autres administrations ou organisations, dans l'idéal aussi dans d'autres pays, les informations qui peuvent être pertinentes pour évaluer en connaissance de cause les dossiers des candidats.

Question 6 : Y a-t-il des charges administratives qui pourraient être allégées ou éviter dans la mise en œuvre des mesures jugées utiles à la lecture de ce questionnaire ? Lesquelles et par quels moyens ?

3. CRITÈRE D'HONORABILITÉ

3.1. Conditions à remplir

L'article 3.2 de la directive prévoit que les personnes censées remplir les conditions d'honorabilité ne doivent pas :

- Avoir fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial;
- Avoir été condamnées pour des infractions graves aux réglementations concernant les conditions de rémunération et de travail ou le transport routier, notamment sur le temps de conduite et de repos des conducteurs, les poids et dimensions des véhicules utilitaires, la sécurité routière et la sécurité des véhicules, la protection de l'environnement, ainsi que les autres règles relatives à la responsabilité professionnelle.

Le système actuel ignore la possibilité que certaines entreprises commettent de façon répétée des infractions plus banales. Les infractions commises de façon répétée présument un comportement délibéré prédateur sur le marché du transport routier. Les gestionnaires de transport, qui sont ceux censés remplir la condition d'honorabilité, sont de plus, depuis peu, coresponsables des infractions commises par les chauffeurs en matière de temps de conduite et de repos.¹⁴ Il serait logique que les entreprises gérées par de telles personnes ne puissent plus avoir accès à la profession. Le législateur européen avait d'ailleurs déjà envisagé cette possibilité pour le transport international.¹⁵

¹⁴ Directive sur les contrôles routiers adoptées en février 2006

¹⁵ L'article 8.3 du règlement (CEE) 881/92 sur l'accès au marché mentionne d'ailleurs expressément qu'un Etat membre peut retirer partiellement la licence communautaire en cas d'infractions répétées. Il s'agit

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

Enfin la notion d'infractions graves est interprétée selon les Etats membres de manière très différente, ce qui nuit à une application uniforme des conditions à remplir. Il est déjà prévu d'harmoniser dans le domaines du temps de conduite et de repos, la notion d'infraction grave par le comité du règlement (CE) n° 3821/85. La question peut se poser d'harmoniser cette notion d'infractions graves, au moins ceux dans les autres domaines couverts par la législation européenne (poids et dimension des véhicules, sécurité, temps de travail).

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

3.2. Personne concernée

Selon l'article 3.1, la « *personne qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise* » doit être honorable. Les Etats membres pouvant décider de l'appliquer à d'autres personnes, plusieurs d'entre eux ont choisi d'énumérer dans une liste détaillée les personnes assujetties à cette condition : le propriétaire de l'entreprise ou des personnes ayant des intérêts dans l'entreprises, les gestionnaires, le directeur. Une application plus uniforme de la législation exigerait par conséquent d'établir ce type de liste.

Question 9 : Est-ce que la législation européenne doit préciser la liste des personnes assujetties à la condition d'honorabilité ? (oui/non) Si oui doit-elle comprendre d'autres catégories en plus des gestionnaires, des directeurs et des personnes ayant des intérêts dans l'entreprise ?

3.3. Contrôle par les autorités compétentes

L'application efficace des règles en matière d'honorabilité semble se heurte souvent à la difficulté pour l'autorité compétente d'obtenir les informations nécessaires auprès des nombreuses administrations (ministère de la justice, administration fiscale, administration des transports). Dans certains pays, la protection des données sur la vie privée rend d'autant plus difficile l'obtention de ces informations.

Une option pourrait être que chaque Etat membre tienne un registre central des transporteurs ayant fait l'objet de condamnations et de sanctions susceptibles d'empêcher l'accès à la profession. Une option moins coûteuse serait que les administrations et les tribunaux prononçant des sanctions à l'égard d'un transporteur en informent automatiquement et systématiquement les autorités délivrant les licences donnant l'accès à la profession, pour qu'elles puissent, si nécessaire, les retirer sans attendre la vérification périodique des cinq ans.

toutefois simplement d'une faculté appliquée de façon très inégale selon les Etats membres et non d'une obligation.

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

De plus, les autorités délivrant les licences dans un Etat membre n'ont en règle générale pas connaissance des condamnations éventuelles prononcées dans les autres Etats membres. Une entreprise inapte à la profession dans un Etat membre pourrait ainsi s'établir dans un autre pays pour exercer. Une entreprise établie dans un pays pourrait commettre des infractions graves ou répétées dans d'autres pays sans être inquiétée de perdre sa licence.

Si un réseau européen des autorités délivrant les attestations, tel qu'évoqué à la question 5, était mis en place, le problème ne se poserait plus pour les sanctions graves qui entraînent le retrait immédiat de l'autorisation d'exercer la profession. Les autorités verraient à travers ce réseau que le candidat s'est vu retiré son autorisation dans un autre pays, quel qu'en soit la raison. Si en revanche, la législation évolue pour prendre en compte les infractions répétées et pas seulement les infractions graves, il serait normal pour le transport international de comptabiliser toutes les infractions où qu'elles soient commises dans l'Union européenne, au lieu de ne comptabiliser que celles commises sur le territoire national. Cela exigerait d'organiser au niveau européen un échange d'information fiable sur les sanctions dont la répétition peut faire perdre la qualité de transporteur. L'article 7 de la directive prévoit déjà qu'une infraction commise dans un Etat membre par un transporteur non résident soit signalée aux autorités de l'Etat membre de résidence, bien que cette exigence d'échange d'information soit limitée aux seules infractions aux réglementations dans le domaine des transports.

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

4. CAPACITÉ FINANCIÈRE

Selon l'article 3.3 de la directive actuelle, « *la capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise* ». Par ailleurs « *l'entreprise doit disposer d'un capital et de réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 euros pour un seul véhicule utilisé et à 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire* ».

4.1. Méthode pour évaluer la capacité financière

Tout en se conformant avec ces principes, les Etats membres emploient en pratique des méthodes très différentes pour évaluer la capacité financière :

- Certains Etats membres comptabilisent parmi le capital et les réserves l'ensemble des actifs, y compris les actifs immobiliers, d'autres se limitent aux liquidités, d'autres encore utilisent des indicateurs complémentaires (ratio d'endettement).
- Le seuil minimal à respecter varie également. Certains Etats membres ont fait le choix d'exiger un montant de capital bien supérieur au minimum communautaire¹⁶ avec

¹⁶ Jusqu'à 50 000 euros pour le premier véhicule.

l'objectif explicite de rationaliser le marché. Mais dans ces Etats, le nombre d'entreprises continue d'augmenter, ce qui fait douter de l'efficacité d'une approche basée sur un simple indicateur financier.

- La preuve exigée de cette capacité financière revêt aussi la forme dans certains Etats membres d'un dépôt ou d'une garantie bancaire, ce qui apporte des garanties sûres aux débiteurs mais peut freiner la capacité d'investissement et de croissance des entreprises, ou encore d'une certification apportée par un organisme. D'autres Etats membres font appel aux associations de transporteurs pour évaluer la capacité financière des candidats. La fréquence des vérifications périodiques varie aussi, certains Etats membres vérifiant la capacité financière tous les ans.

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

4.2. Nouvelle piste à explorer

La principale raison d'être du contrôle de la capacité financière est d'offrir des garanties aux clients, aux passagers et aux tiers et à la société en générale en cas de défaillance professionnelle, volontaire ou non, du transporteur. D'autres professions réglementées, par exemple dans le domaine de l'audit, de la finance ou de l'ingénierie, offrent ce type de garantie au moyen d'assurances couvrant la responsabilité professionnelle. De telles assurances constituent une pratique répandue dans les grandes entreprises. Dans le domaine du transport routier, la généralisation d'une assurance pour responsabilité professionnelle pourrait compléter les assurances déjà utilisées et/ou obligatoires (assurance sur le chargement, assurance sur les véhicules, assurances responsabilité civile).

Pour les entreprises, ce système serait plus flexible qu'une évaluation de la capacité financière selon des ratios prédéfinis. Il pourrait être plus efficace d'un point de vue économique, les assurances variant leurs primes annuelles en fonction du profil de risque de l'entrepreneur et les coûts d'évaluation de la capacité financière étant pris en charge par les assurances. Ce système permettrait aussi un contrôle simple et continu puisque lors des inspections en bord de route, le chauffeur n'aurait qu'à produire une copie de l'attestation d'assurance pour responsabilité professionnelle.

Question 13 : Une assurance obligatoire couvrant la responsabilité professionnelle est-elle une option à étudier plus en détail? (oui/non) Si oui, ce système devrait-il compléter ou remplacer entièrement le système actuel ? Si oui, quels risques et quelles garanties minimales devrait couvrir une telle assurance ?

5. CAPACITÉ PROFESSIONNELLE

L'article 3.4 de la directive prévoit que la personne qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise possède une attestation de capacité professionnelle correspondant à un niveau minimum de formation. L'annexe de la

directive précise la liste des matières qui doivent être connues¹⁷, les modalités d'organisation des examens correspondants, ainsi que le modèle de certificat à utiliser.

5.1. Harmonisation du niveau d'examen

En pratique, le niveau réel des examens dans les Etats membres varie considérablement. Les Etats membres peuvent de plus dispenser les candidats justifiant d'une expérience professionnelle, les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur, ainsi que certains transporteurs nationaux, ce qui contribue à alimenter la diversité des niveaux de compétence professionnelle. Une harmonisation plus poussée de la capacité professionnelle pourrait conduire à remplacer ces dispenses par des tests communs différenciés selon l'expérience ou les diplômes. Une option complémentaire serait de certifier les centres de formation préparant aux examens, ce qui offrirait aux candidats la garantie de profiter de standards internationaux de formation reconnus.

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

5.2. Personne concernée

La législation actuelle offre la possibilité de recourir à des certificats délivrés au nom de personnes étrangères à la société. Cette possibilité, selon la profession, serait utilisée de manière abusive, ce qui rendrait peu effective l'exigence de compétence professionnelle. Dans certains Etats membres, un détenteur de certificat peut d'ailleurs officiellement représenter plusieurs compagnies. Cela réduit les coûts pour les toutes petites entreprises mais le risque est que le détenteur du certificat utilisé par une entreprise pour obtenir l'accès à la profession ne soit que très indirectement impliqué dans la gestion réelle de cette société. Une solution simple serait que la personne concernée soit obligatoirement employée par la société.

Par ailleurs, avec le système actuel, une grande entreprise (p.ex. 1000 personnes) établie dans plusieurs pays n'a besoin que d'un détenteur de certificat alors que cette même personne dans certains pays ne pourrait pas représenter deux sociétés de deux personnes. Une option pourrait être que cette personne ait sa résidence normale dans le pays concernée, ce qui obligerait les groupes avec des filiales dans différents pays à ce qu'un gestionnaire compétent soit présent dans chaque filiale.

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

¹⁷ Il convient de distinguer les exigences requises pour l'accès à la profession et celles pour les conducteurs. Les dernières font déjà l'objet d'une directive communautaire. Les compétences visées pour accéder à la profession portent elles principalement sur des matières de gestion.

6. AUTRES QUESTIONS

Question 16 : Désirez vous formuler d'autres commentaires ou suggestions qui vous paraissent importants à prendre en compte dans la révision de la législation européenne sur l'accès à la profession de transporteurs routiers ?

Question 17 : Désirez-vous proposer d'autres mesures pour éviter les charges administrative (par exemple : formes électroniques) dans la mise en oeuvre des mesures jugées utiles ?

Merci de votre coopération