

POSITION COMMUNE (CE) N° 25/98

arrêtée par le Conseil le 17 mars 1998

en vue de l'adoption de la directive 97/ /CE du Conseil du ... modifiant la directive 96/26/CE 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

(98/C 161/02)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité⁽³⁾,

- (1) considérant que les différences existant entre les réglementations nationales concernant l'accès à la profession de transporteur routier et la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres risquent d'entraîner des distorsions de concurrence;
- (2) considérant qu'il convient de poursuivre, dans le cadre du fonctionnement du marché intérieur, le processus d'harmonisation dans ce domaine en renforçant les règles communes prévues par la directive 96/26/CE⁽⁴⁾;
- (3) considérant que, en raison du développement du marché des transports de marchandises par route ainsi que des exigences du fonctionnement du marché intérieur, il convient d'élargir le champ d'application de la directive 96/26/CE à certaines catégories de transporteurs de marchandises par route pour le compte d'autrui utilisant des véhicules de

petit tonnage, comme, par exemple, les services de messagerie, sous réserve d'une dérogation particulière pour les entreprises de transport de marchandises effectuant des transports locaux de courte distance et utilisant des véhicules d'un poids maximal autorisé situé entre 3,5 et 6 tonnes;

- (4) considérant que, en matière d'honorabilité, il convient de prévoir des exigences accrues y compris en ce qui concerne la protection de l'environnement et la responsabilité professionnelle;
- (5) considérant que, en matière de capacité financière, il est nécessaire de placer la valeur du capital disponible et des réserves à un niveau minimal plus élevé afin d'éviter des déséquilibres sur le marché et de fixer la valeur de l'écu en devises nationales tous les cinq ans;
- (6) considérant que, en ce qui concerne la capacité professionnelle, il est nécessaire que les candidats transporteurs justifient d'un niveau minimal harmonisé de formation dans les mêmes matières, qu'ils possèdent un certificat, établi selon un modèle comparable, attestant de leur capacité professionnelle, notamment dans le domaine commercial, à un niveau minimal harmonisé et sur la base de méthodes de contrôle uniformes dans tous les États membres; qu'il convient aussi, à cet effet, d'harmoniser certains aspects de l'organisation de l'examen;
- (7) considérant que certains États membres organisent, pour les candidats ayant leur résidence normale sur leur territoire, des cours obligatoires de préparation aux examens de capacité professionnelle;
- (8) considérant que, par conséquent, les niveaux de connaissance pris en considération pour la délivrance du certificat de capacité professionnelle, sans préjudice de la directive 96/26/CE, diffèrent d'un État membre à l'autre; que, compte tenu de ces différences, les mesures nationales sont donc sus-

⁽¹⁾ JO C 95 du 24.3.1997, p. 66 et JO C 324 du 25.10.1997, p. 6.

⁽²⁾ JO C 287 du 22.9.1997, p. 21.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 17 juillet 1997 (JO C 286 du 22.9.1997, p. 224), position commune du Conseil du 17 mars 1998 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 124 du 23.5.1996, p. 1.

ceptibles de varier considérablement à l'intérieur du cadre défini à l'annexe I de ladite directive, notamment en ce qui concerne la qualification des transporteurs, la qualité du service et la sécurité routière;

- (9) considérant qu'il convient d'admettre que, pendant une période limitée et après consultation de la Commission, les États membres puissent soumettre à un examen complémentaire les personnes n'ayant jamais obtenu auparavant un certificat de capacité professionnelle dans un État membre, mais ayant réussi l'examen de capacité professionnelle dans un État membre lorsqu'elles avaient leur résidence normale dans un autre État membre où elles ont l'intention d'exercer pour la première fois la profession de transporteur routier; que cet examen complémentaire doit porter sur des domaines dans lesquels les aspects nationaux de la profession diffèrent de ceux de l'État membre dont elles ont réussi l'examen, notamment les aspects nationaux spécifiques de nature commerciale, sociale, fiscale et technique ou les aspects liés à l'organisation du marché et au droit des sociétés;
- (10) considérant qu'il faut introduire des mesures transitoires pour la mise en œuvre de la directive 96/26/CE en Autriche, en Finlande et en Suède;
- (11) considérant qu'il est nécessaire de contrôler régulièrement si les transporteurs agréés remplissent toujours les conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle;
- (12) considérant qu'il convient que les États membres imposent des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives pour le fonctionnement du marché intérieur,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 96/26/CE est modifiée comme suit:

1) à l'article 1^{er}, paragraphe 2:

— le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«— "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 le compte d'autrui,»

— le tiret suivant est ajouté:

«— "résidence normale", le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année

civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans les lieux différents situés dans deux ou plusieurs États membres, est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.»

2) à l'article 2:

— le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La présente directive ne s'applique pas aux entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont le poids maximal autorisé 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.»

— au paragraphe 2, le texte actuel devient le point a) et le point b) suivant est ajouté:

«b) En ce qui concerne les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route utilisant des véhicules dont le poids maximal autorisé se situe entre plus de 3,5 et 6 tonnes, les États membres peuvent, après information de la Commission, dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions de la présente directive les entreprises qui effectuent exclusivement des transports locaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison de la faible distance parcourue.»

3) à l'article 3:

— au paragraphe 2, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) ont été condamnées pour des infractions graves aux réglementations en vigueur concernant:

— les conditions de rémunération et de travail de la profession

ou

— l'activité de transport routier de marchandises ou, selon le cas, de personnes, et notamment les règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs, aux poids et dimensions des véhicules utilitaires, à la sécurité routière et à la sécurité des véhicules et à la protection de l'environnement ainsi que les autres règles relatives à la responsabilité professionnelle.»

— au paragraphe 3, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) L'entreprise doit disposer d'un capital et de réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 écus pour un seul véhicule utilisé et à 5 000 écus pour chaque véhicule supplémentaire.

Aux fins de la présente directive, la valeur de l'écu en devises nationales est fixée tous les cinq ans. Les taux appliqués sont ceux obtenus le premier jour ouvrable d'octobre et publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*. Ils entrent en vigueur le 1^{er} janvier de l'année civile suivante.»

— au paragraphe 3, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Aux fins des points a), b) et c), l'autorité compétente peut accepter ou imposer, à titre de preuve, la confirmation ou l'assurance donnée par une banque ou un autre établissement dûment qualifié. Cette information ou cette assurance peut être fournie par une garantie bancaire, éventuellement sous forme d'un nantissement ou d'un cautionnement, ou par tout autre moyen similaire.»

— le paragraphe 4, est remplacé par le texte suivant:

«4. a) La condition de capacité professionnelle consiste à posséder les connaissances répondant au niveau de formation prévu à l'annexe I, dans les matières qui y sont énumérées. Elle est constatée au moyen d'un examen écrit obligatoire qui peut être complété par un examen oral organisés selon la forme définie à l'annexe I par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par l'État membre.

b) Les États membres peuvent dispenser de l'examen les candidats qui justifient

d'une expérience pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction, à condition que ces candidats passent un examen de contrôle dont les modalités sont fixées par les États membres conformément à l'annexe I.

c) Les États membres peuvent dispenser les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique qui impliquent une bonne connaissance des matières énumérées dans la liste figurant à l'annexe I, et qu'ils désignent spécialement à cet effet, de l'examen dans les matières couvertes par ces diplômes.

d) Une attestation délivrée par l'autorité ou l'instance visée au point a) doit être produite à titre de preuve de la capacité professionnelle. Cette attestation est établie conformément au modèle de certificat figurant à l'annexe I *bis*.

e) Pour les candidats qui ont l'intention d'assurer la direction effective et permanente d'entreprises effectuant uniquement des transports nationaux, les États membres peuvent prévoir que les connaissances à prendre en considération pour la constatation de la compétence professionnelle portent uniquement sur les matières relatives aux transports nationaux. Dans ce cas, l'attestation de capacité professionnelle, dont le modèle figure à l'annexe I *bis*, mentionnera que le détenteur de l'attestation est exclusivement habilité à assurer la direction effective et permanente d'entreprises effectuant uniquement des transports à l'intérieur de l'État membre ayant délivré l'attestation.

f) Après consultation de la Commission, un État membre peut exiger que toute personne physique titulaire d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un autre État membre après le ...(*), alors que la personne avait sa résidence normale dans le premier État membre, passe un examen complémentaire organisé par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par le premier État membre. L'examen complémentaire porte sur les connaissances spécifiques relatives aux aspects nationaux de la profession de transporteur routier dans le premier État membre.

(*) Un an à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Le présent point est applicable pendant une période de trois ans à partir du ...(*). Cette période peut être prolongée pour une nouvelle période de cinq ans au maximum par le Conseil statuant sur proposition de la Commission selon les règles du traité. Il s'applique uniquement aux personnes physiques, qui, au moment de l'obtention du certificat de capacité professionnelle, dans les conditions visées au premier alinéa, n'avaient encore jamais obtenu ledit certificat dans un État membre.»

4) à l'article 5:

— au paragraphe 1, le tiret suivant est ajouté:

«— le 1^{er} janvier 1995 pour l'Autriche, la Finlande et la Suède.»

— au paragraphe 2, premier alinéa, le tiret suivant est ajouté après le tiret commençant par les termes «après le 2 octobre 1989»:

«— après le 31 décembre 1994 et avant le 1^{er} janvier 1997 pour l'Autriche, la Finlande et la Suède.»

— au paragraphe 2, le tiret suivant est ajouté à la fin du premier alinéa après le tiret commençant par les termes «le 1^{er} juillet 1992»:

«— le 1^{er} janvier 1997 pour l'Autriche, la Finlande et la Suède.»

— le paragraphe suivant est ajouté:

«3. a) Toutes les entreprises autorisées à exercer la profession de transporteur routier avant le ...(*) doivent satisfaire, en ce qui concerne le parc de véhicules qu'elles utilisent à cette date, aux dispositions de l'article 3, paragraphe 3, au plus tard le ...(**).

Ces entreprises doivent toutefois satisfaire aux dispositions de l'article 3, paragraphe 3, pour toute augmentation du parc de véhicules postérieure à ...(*)».

b) Les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route avant le ...(*) au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé se situe entre plus de 3,5 et 6 tonnes, doivent satisfaire aux dispositions de l'article 3, paragraphe 3, au plus tard le ...(**).»

(*) Date limite de mise en application de la présente directive, prévue à l'article 2, paragraphe 1.

(**) Deux ans à partir de la date limite de mise en application de la présente directive.

5) à l'article 6, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les États membres veillent à ce que les autorités compétentes s'assurent régulièrement et au moins tous les cinq ans que les entreprises satisfont toujours aux conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle.»

6) à l'article 7:

— au paragraphe 1, le début du texte est remplacé par:

«1. Lorsque des infractions contre les réglementations ...»,

— le paragraphe 2 actuel est supprimé et le paragraphe 3 actuel devient le nouveau paragraphe 2;

7) à l'article 8:

— au paragraphe 2, les termes «ou de l'absence de faillite» sont supprimés,

— au paragraphe 4, la dernière phrase est supprimée;

8) à l'article 10, paragraphe 3, la date du 1^{er} janvier 1990 est remplacée par celle visée à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la présente directive;

9) après l'article 10, les articles 10 *bis* et 10 *ter* suivants sont insérés:

«Article 10 bis

Les États membres prévoient un régime de sanctions pour les infractions aux dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive et ils prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

Article 10 ter

À compter du ...(*), les États membres reconnaissent comme preuve suffisante de la capacité professionnelle, les attestations conformes au modèle de certificat figurant à l'annexe I *bis* et délivrées par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par chaque autre État membre.»

10) l'annexe I est remplacée par l'annexe I de la présente directive et l'annexe I *bis* figurant à l'annexe II de la présente directive est insérée.

(*) Un an à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à la présente directive au plus tard le ...(*). Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le ...

Par le Conseil
Le président

(*) Un an à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

«ANNEXE I

I. LISTE DES MATIÈRES VISÉES À L'ARTICLE 3, PARAGRAPHE 4

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⁽¹⁾, 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.

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 de 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.

⁽¹⁾ Décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre les États membres des Communautés européennes (JO L 199 du 31.7.1985, p. 56).

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 dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85⁽¹⁾ ainsi que du règlement (CEE) n° 3821/85⁽²⁾ et les mesures pratiques d'application de ces règlements.

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;
- 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.;

⁽¹⁾ Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 8). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1056/97 de la Commission (JO L 154 du 12.6.1997, p. 21).

- 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⁽¹⁾, de la directive 96/35/CE⁽²⁾ et du règlement (CEE) n° 259/93⁽³⁾;
- 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.

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;

Transport routier de voyageurs

- 5) 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 connaissance 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.

⁽¹⁾ Directive 95/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994, relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route (JO L 319 du 12.12.1994, p. 7). Directive modifiée par la directive 96/86/CE de la Commission (JO L 335 du 24.12.1996, p. 43).

⁽²⁾ Directive 96/35/CE du Conseil du 3 juin 1996 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses (JO L 145 du 19.6.1996, p. 10).

⁽³⁾ Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil du 1^{er} février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'intérieur, à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne (JO L 30 du 6.12.1993, p. 1). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 120/97 (JO L 22 du 24.1.1997, p. 14).

- 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

«ANNEXE I bis

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

(Papier fort de couleur beige — Format DIN A 4)

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

Signe distinctif de l'État membre concerné⁽¹⁾Dénomination de l'autorité ou de l'organisme compétent⁽²⁾**CERTIFICAT DE CAPACITÉ PROFESSIONNELLE AU TRANSPORT NATIONAL
[ET INTERNATIONAL]⁽³⁾ DE MARCHANDISES [VOYAGEURS]⁽³⁾ PAR ROUTE**

N° ...

Nous⁽²⁾,

certifions:

- a) que⁽⁴⁾
né(e) à, le
a subi avec succès les épreuves de l'examen (année:; session:)⁽⁵⁾ organisé pour
l'obtention du certificat de capacité professionnelle au transport national [et international]⁽³⁾ de marchandises [voyageurs]⁽³⁾
par route, conformément aux dispositions de⁽⁶⁾
- b) que la personne visée au point a) est habilitée à faire valoir sa capacité professionnelle dans une entreprise de transport de
marchandises [de voyageurs]⁽³⁾ par route:
— effectuant uniquement des transports nationaux dans l'État membre ayant délivré le certificat⁽³⁾,
— effectuant des transports internationaux⁽³⁾.

Le présent certificat constitue la preuve suffisante de la capacité professionnelle visée à l'article 10, paragraphe 1, de 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.

Délivrée à, le

..... (7)

⁽¹⁾ Signe distinctif de l'État: (B) Belgique, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (IRL) Irlande, (I) Italie, (L) Luxembourg, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (P) Portugal, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

⁽²⁾ Autorité ou organisme préalablement désigné à cet effet, par chaque État membre de la Communauté européenne, pour délivrer la présente attestation.

⁽³⁾ Biffer la mention inutile.

⁽⁴⁾ Nom et prénoms; lieu et date de naissance.

⁽⁵⁾ Identification de l'examen.

⁽⁶⁾ Référence aux dispositions de droit interne adoptées en la matière, conformément à la directive susvisée.

⁽⁷⁾ Cachet et signature de l'autorité ou de l'organisme compétent qui délivre l'attestation.»

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

La Commission a transmis au Conseil, le 5 février 1997, une proposition de directive, fondée sur l'article 75, paragraphe 1, du traité, modifiant la directive 96/26/CE 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⁽¹⁾. Le Parlement européen a rendu son avis le 17 juillet 1997⁽²⁾ et le Comité économique et social a rendu le sien le 28 mai 1997⁽³⁾.

À la lumière de l'avis du Parlement européen, la Commission a présenté au Conseil, le 6 octobre 1997, une proposition modifiée⁽⁴⁾.

Le 17 mars 1998, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 189 C du traité.

II. OBJECTIF DE LA PROPOSITION

La proposition modifiée de la Commission vise à poursuivre, dans le cadre du fonctionnement du marché intérieur, le processus d'harmonisation dans le domaine de l'accès à la profession de transporteur routier.

La Commission estime que le degré d'harmonisation communautaire atteint n'est plus suffisant car les différences existant entre les réglementations nationales risquent d'entraîner des distorsions de concurrence compte tenu du développement du marché des transports routiers, notamment de marchandises, ainsi que de la réalisation de la libre prestation de services dans ce domaine. Il est rappelé que, en ce qui concerne le transport de marchandises, cette libre prestation de services sera achevée le 1^{er} juillet 1998, date à laquelle le cabotage s'effectuera sans restrictions quantitatives.

La Commission propose donc de renforcer les règles communes prévues par la directive 96/26/CE.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE DU CONSEIL

La position commune du Conseil prévoit, notamment, les modifications de la directive 96/26/CE exposées ci-dessous:

- a) En ce qui concerne le transport routier de marchandises, la position commune comporte l'élargissement du champ d'application de la directive en vigueur. Celle-ci s'applique en effet aux transporteurs utilisant des véhicules dont le poids maximal autorisé (PMA) dépasse 6 tonnes, alors que la position commune concerne également les transporteurs utilisant des véhicules dont le PMA est supérieur à 3,5 tonnes.

La position commune limite toutefois l'élargissement du champ d'application par rapport à celui figurant dans la proposition de la Commission, lequel soumet tout transporteur routier de marchandises aux règles communes indépendamment du tonnage du véhicule utilisé.

⁽¹⁾ JO C 95 du 24.3.1997, p. 66.

⁽²⁾ JO C 286 du 22.9.1997, p. 224.

⁽³⁾ JO C 287 du 22.9.1997, p. 21.

⁽⁴⁾ JO C 324 du 25.10.1997, p. 6.

- b) En ce qui concerne la condition d'honorabilité, la position commune prévoit que cette condition n'est pas ou n'est plus remplie si le transporteur a été condamné pour des infractions graves à certaines réglementations relatives au transport, y compris les règles concernant la protection de l'environnement et la responsabilité professionnelle.

L'article 3, paragraphe 2, point c), de la directive en vigueur se réfère à des condamnations pour «des infractions graves et répétées».

La proposition de la Commission étend le nombre de cas dans lesquels la condition d'honorabilité ne serait plus remplie aux condamnations pour «une infraction grave ou des infractions mineures et répétées».

La position commune prévoit aussi que les États membres instaurent un régime de sanctions pour les infractions à la directive 96/26/CE modifiée.

- c) En ce qui concerne la condition de capacité financière, la position commune prévoit, comme le propose la Commission, une augmentation des montants, mais elle ne retient plus des montants différenciés en fonction du poids des véhicules de transport de marchandises utilisés par l'entreprise ou du nombre de places assises des véhicules de transport de personnes.

- d) En ce qui concerne la capacité professionnelle, la position commune prévoit:

- une procédure d'examen plus détaillée, une mise à jour et une extension des matières d'examen ainsi que l'introduction d'un niveau minimal harmonisé des connaissances requises pour chaque matière,
- le maintien d'examens différents, selon que le candidat souhaite effectuer des transports nationaux ou internationaux.

La proposition de la Commission prévoit, par contre, la soumission des candidats aux mêmes examens, tant pour les transports nationaux qu'internationaux.

- l'exemption de l'examen, à titre permanent, pour les candidats justifiant d'une expérience pratique d'au moins cinq ans, tel que prévu par la directive en vigueur, mais à condition que ces candidats passent un examen de contrôle dont les modalités seront fixées par les États membres conformément à la liste des matières figurant à l'annexe I de la directive.

La proposition de la Commission prévoit, par contre, la suppression de cette exemption.

- l'insertion dans la directive, à l'annexe I *bis*, d'un modèle communautaire d'attestation de capacité professionnelle.
- l'insertion dans la directive d'une disposition, qui ne figure pas dans la proposition modifiée de la Commission, afin d'autoriser les États membres, pendant une période limitée et après consultation de la Commission, à soumettre à un examen complémentaire les personnes qui n'ont jamais obtenu auparavant un certificat de capacité professionnelle dans un État membre, mais ont réussi l'examen dans un État membre alors qu'elles avaient leur résidence normale dans un autre État membre où elles ont l'intention d'exercer pour la première fois la profession.

L'examen complémentaire porte sur des domaines dans lesquels les aspects nationaux de la profession de transporteur diffèrent de ceux de l'État membre dont ces personnes ont réussi l'examen.

- e) La position commune comporte aussi, comme le propose la Commission, des mesures transitoires destinées à assurer la mise en œuvre de la directive modifiée dans les trois nouveaux États membres, Autriche, Finlande et Suède.

- f) En ce qui concerne le contrôle de l'application de la directive, la position commune prévoit que les États membres vérifient régulièrement, et au moins tous les cinq ans, si les conditions d'accès à la profession sont encore remplies.

La position commune ne reprend pas la disposition proposée par la Commission, visant à ce que les États membres vérifient la capacité financière entre la deuxième et la troisième année.

- g) La position commune prévoit que les États membres transposent la future directive au plus tard un an après son entrée en vigueur.

Tous les transporteurs routiers relevant du champ d'application de la directive et exerçant la profession avant la date de mise en application de celle-ci, devront répondre aux nouvelles exigences en matière de capacité financière dans un délai de deux ans à compter de la mise en application de la directive.

IV. AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

1. Amendements retenus par le Conseil

Le Conseil a retenu, dans leur teneur sinon dans leur formulation, les amendements suivants du Parlement européen:

- *l'amendement n° 9* visant à préciser que l'annexe I de la directive en vigueur est remplacée par l'annexe I de la nouvelle directive (amendement d'ordre rédactionnel repris à l'article 1^{er}, point 10, de la position commune),
- *l'amendement n° 10*, visant à insérer dans la directive 96/26/CE un nouvel article obligeant les États membres à prévoir un régime de sanctions (amendement d'ordre rédactionnel, repris à l'article 1^{er}, point 9, de la position commune, qui insère un article 10 *bis* dans la directive 96/26/CE).

2. Amendements du Parlement non retenus par le Conseil

Le Conseil n'a pas retenu les amendements suivants:

- a) concernant la condition d'honorabilité:

- *l'amendement n° 3, première partie*, qui vise à modifier l'article 3, paragraphe 2, point c), premier alinéa, de la directive 96/26/CE afin de prévoir que la condition d'honorabilité n'est pas ou n'est plus remplie lorsque les personnes physiques qui sont censées la remplir «ont fait l'objet d'une lourde condamnation pénale ou administrative ou d'une ou de plusieurs condamnations pénales ou administratives pour des infractions mineures et répétées» aux réglementations visées au deuxième alinéa du même point.

La position commune élargit le champ d'application de la directive en vigueur qui se réfère à des condamnations pour «des infractions graves et répétées» car elle vise les condamnations pour «des infractions graves».

Le Conseil estime en effet qu'il convient de laisser aux États membres la possibilité d'apprécier l'honorabilité d'un transporteur sur la base de l'interprétation de la gravité de l'infraction donnée par la législation nationale.

Le Conseil estime qu'il est difficile d'apprécier l'honorabilité en fonction de condamnations pour des infractions mineures et répétées, ces infractions pouvant faire l'objet de simples contraventions. L'obligation d'interdire l'accès à la profession pour de telles infractions constituerait une sanction disproportionnée.

Le Conseil préfère en outre que la directive retienne uniquement la notion de condamnation sans la qualifier de «lourde» et sans préciser, compte tenu de la diversité des situations existant dans les États membres, qu'il peut s'agir de condamnations tant pénales qu'administratives,

- *l'amendement n° 1 et l'amendement n° 3*, deuxième partie, qui concernent l'insertion dans la directive d'un considérant et de certains compléments à l'article 3, paragraphe 2, point c), de la directive 96/26/CE consistant:
 - à prévoir que les infractions concernant la lutte antifraude dans le domaine du régime de transit et les infractions relatives au transport d'animaux vivants constituent des infractions pouvant entraîner la non-reconnaissance ou la déchéance de l'honorabilité,
 - à établir un rapport entre le nombre de déplacements effectués par les véhicules de l'entreprise concernée et le nombre d'infractions lorsqu'il s'agit de déterminer si des infractions mineures et répétées ont été commises.

Le Conseil estime:

- que les dispositions en vigueur n'empêchent pas les États membres de prendre en considération, pour vérifier si la condition d'honorabilité est respectée, les infractions aux règles relatives au régime de transit et aux transports d'animaux vivants,
 - que l'instauration d'un critère commun pour l'évaluation des infractions mineures est sans objet étant donné que la position commune ne concerne plus les infractions mineures et répétées. Par ailleurs, la gravité d'une infraction ne doit pas être appréciée en fonction de la taille de l'entreprise (nombre de véhicules dont elle dispose ou kilomètres parcourus par ces véhicules) mais en elle-même,
- *l'amendement n° 8*, qui prévoit que, lorsqu'il s'agit d'une infraction grave ou d'infractions mineures répétées aux réglementations relatives au transport telles que visées, notamment, à l'article 3, paragraphe 2, point c), de la directive, l'État membre où une infraction pouvant conduire au retrait de l'autorisation d'exercer la profession est commise par un transporteur non résident ou qui a connaissance d'une telle infraction, devra communiquer à l'État membre d'établissement du transporteur, les renseignements dont il dispose.

Le Conseil estime que l'article 1^{er}, paragraphe 6, de la position commune, qui modifie l'article 7, paragraphe 1, de la directive 96/26/CE, prévoit que les États membres communiquent à l'État membre d'établissement du transporteur les renseignements dont ils disposent concernant toute infraction commise par le transporteur qui pourrait conduire au retrait de l'autorisation. La portée de la disposition a donc été étendue;

b) concernant la condition de capacité financière:

- *l'amendement n° 4*, qui, afin d'harmoniser dans toutes les versions linguistiques la notion de «capital propre» pour l'appréciation de la capacité financière de l'entreprise, reprend la définition de ces termes figurant dans la directive 78/660/CEE⁽¹⁾, à une exception près. Le Conseil a estimé que, à ce stade, il n'était pas indispensable d'harmoniser les critères de vérification de la capacité financière. La position commune se limite à exiger que l'entreprise dispose d'un certain montant par véhicule utilisé, sans envisager de réglementer le domaine de la comptabilité et des bilans des entreprises. Le Conseil a estimé préférable que les États membres continuent d'appliquer leur législation nationale en la matière,
- *l'amendement n° 7*, qui vise à compléter l'article 6, paragraphe 1, de la directive en vigueur prévoyant, d'une part, l'obligation pour les autorités nationales

⁽¹⁾ Quatrième directive 78/660/CEE du Conseil du 25 juillet 1978 fondée sur l'article 54, paragraphe 3, point g), du traité et concernant les comptes annuels de certaines formes de sociétés (JO L 222 du 14.8.1978, p. 11). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/8/CE (JO L 82 du 25.3.1994, p. 33).

compétentes de contrôler tous les cinq ans, ainsi qu'entre la deuxième et la troisième année de la période de cinq ans, le respect de la condition de capacité financière et, d'autre part, l'autorisation d'octroyer, sous certaines conditions, un délai supplémentaire d'une année au maximum pour évaluer la capacité financière de l'entreprise.

Le Conseil a estimé qu'il était suffisant de prévoir, à l'article 1^{er}, paragraphe 5, de la position commune (article 6, paragraphe 1, de la directive 96/26/CE modifiée), l'obligation pour les États membres de vérifier régulièrement, et au moins tous les cinq ans, si les trois conditions d'accès à la profession sont toujours remplies, sans opérer de distinction entre ces conditions. Les États membres pourront, par conséquent, dans le sens préconisé par le Parlement européen, procéder régulièrement au contrôle de la capacité financière pendant la période de cinq ans, mais sans y être obligés;

c) concernant la condition de capacité professionnelle:

- *l'amendement n° 6*, qui vise à compléter l'article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la directive en vigueur, pour préciser que les personnes, qui dirigent effectivement et en permanence une entreprise de transport, qui ont déjà satisfait aux conditions de capacité professionnelle dans le cadre des mesures de contrôle prévues par la directive et qui ont exercé leur activité de façon continue, ne pourront pas se voir imposer un nouvel examen de leurs capacités professionnelles.

Le Conseil a estimé que la règle générale prévue par la directive est de ne pas demander à un transporteur de passer l'examen une deuxième fois. Une seule dérogation est prévue, mais elle vise un cas bien spécifique (voir article 1^{er}, paragraphe 3, de la position commune prévoyant l'insertion d'un nouveau point f) à l'article 3, paragraphe 4, de la directive modifiée),

- *les amendements nos 12 et 13* concernant l'annexe I, rubrique I, point F.5, en particulier:
 - *l'amendement n° 12*, qui prévoit au point F.5, que le candidat connaisse, en matière d'accès au marché du transport routier des marchandises, uniquement les formalités à accomplir lors du passage des frontières, sans lui imposer, compte tenu de l'amendement n° 13, de connaître également, comme le propose la Commission, le rôle et la portée des documents T et des carnets TIR ainsi que les obligations et les responsabilités qui découlent de leur utilisation,
 - *l'amendement n° 13*, visant à ajouter un nouveau point 5 *bis* exigeant du candidat des connaissances approfondies en matière de transit communautaire et commun.

Le Conseil n'a pas retenu ces amendements estimant que les connaissances demandées étaient trop détaillées;

d) concernant la modification des périodes de transition accordées aux nouveaux États membres en vertu de leur appartenance à l'EEE:

- *l'amendement n° 2*, visant à modifier le sixième considérant de la proposition modifiée

et

- *les amendements nos 5 et 14*, visant à modifier l'article 1^{er} de la proposition modifiée (article 5, paragraphes 1 et 2, de la directive en vigueur) concernant le calcul de la durée des périodes de transition accordées à l'Autriche, la Finlande et la Suède à dater de l'entrée en vigueur de l'accord EEE, à savoir le 1^{er} janvier 1994.

Le Parlement européen fait valoir que, en vertu de l'accord EEE, les dispositions des directives ayant été codifiées par la directive 96/26/CE, s'appliquaient dans ces États déjà à compter du 1^{er} janvier 1994.

Le Conseil, se ralliant à la position de la Commission, a estimé que la législation communautaire ne peut s'appliquer qu'aux États membres. Les périodes de transition en question ont donc, comme date de référence, la date de l'adhésion à la Communauté, à savoir le 1^{er} janvier 1995 (voir article 1^{er}, paragraphe 4, de la position commune concernant le nouvel article 5 de la directive modifiée);

e) concernant la date d'entrée en vigueur de la directive:

- *l'amendement n° 11*, qui vise à prévoir, comme date d'entrée en vigueur de la directive, le vingtième jour suivant la publication de celle-ci.

Le Conseil a estimé préférable que la date d'entrée en vigueur de la directive soit celle de sa publication.

S'agissant d'une directive, le Conseil estime qu'il est opportun, puisque les États membres bénéficient déjà d'un délai de transposition, qu'elle entre en vigueur aussi vite que possible, afin de permettre la mise en œuvre rapide de certaines décisions d'application. La détermination de la date d'entrée en vigueur s'en trouve, en outre, facilitée.
