

comptes etc. s'appliquent également aux sociétés unipersonnelles.

3.5. S'agissant des activités de ces sociétés, il convient de viser le plus haut niveau de transparence.

Fait à Bruxelles, le 28 septembre 1988.

Le Président
du Comité économique et social
Alfons MARGOT

Avis sur la proposition de directive du Conseil modifiant :

- la directive 74/561/CEE concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux,
- la directive 74/562/CEE concernant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, et
- la directive 77/796/CEE visant à la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres de transporteur de marchandises et de transporteur de personnes par route et comportant des mesures destinées à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs⁽¹⁾

(88/C 318/05)

Le 24 mars 1988 le Conseil a décidé, conformément à l'article 75 du Traité instituant la Communauté économique européenne, de saisir le Comité économique et social, d'une demande d'avis sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux en la matière, a élaboré son avis le 20 juillet 1988 (rapporteur: M. René Bleser).

Le Comité économique et social a adopté l'avis suivant au cours de sa 258^e session plénière (séance du 29 septembre 1988) à une large majorité, 3 voix contre et 9 abstentions.

1. Observation générales

1.1. L'organisation du marché des transports est un des éléments nécessaires à la mise en œuvre de la politique des transports. L'adoption de mesures visant à coordonner et à harmoniser les conditions d'accès à la profession de transporteur est de nature à favoriser l'exercice effectif du droit d'établissement et la libre prestation des services.

Il importait donc de prévoir l'introduction de règles communes pour l'accès à la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route, dans le domaine des transports nationaux et internationaux, en vue d'assurer une amélioration de la qualification du transporteur.

Une telle politique est susceptible de contribuer à l'assainissement du marché, à l'amélioration de la qualité du service rendu, dans l'intérêt des usagers, des transporteurs et de l'économie dans son ensemble, ainsi qu'à une plus grande sécurité routière.

1.2. Dans le cadre de la présente proposition le Comité constate et rappelle, suite à sa philosophie constante, qu'il a toujours soutenu chaque effort du Conseil qui se situait dans le fil conducteur d'une harmonisation graduelle et qualitative des conditions de concurrence. Compte tenu des disparités au niveau de la mise en œuvre des directives en la matière, le Comité ne peut qu'approuver des lignes directrices de modifications tout en insistant qu'une harmonisation ne peut se réaliser que dans le progrès et non dans un nivellement vers le bas.

⁽¹⁾ JO n° 102 du 16 4 1988, p 5

1.3. La Commission propose, dans la présente proposition, certaines modifications d'ordre qualitatif aux règles communautaires d'accès à la profession de transporteur de marchandises et de voyageurs par route. La législation existante régit les critères généraux qui doivent être respectés par quelqu'un qui veut établir une compagnie de transport.

Dans la perspective du marché unique pour le transport routier dès 1992, la Commission a jugé nécessaire de définir, de façon précise, certaines dispositions des directives 74/561/CEE, 74/562/CEE et 77/796/CEE.

1.4. La proposition de la Commission est à considérer comme texte important parce qu'il entend préciser en matière d'accès aux professions de transporteur de marchandises ou de voyageurs par route, les critères, pour évaluer l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle.

1.5. Le Comité critique que la Commission n'ait pas consulté, lors de l'élaboration de la présente proposition, le Comité paritaire des transports. La consultation du Comité économique et social ne peut remplacer cette concertation préalable au niveau des partenaires sociaux concernés. Une telle concertation aurait enrichi la discussion et aurait certes apporté des éléments nouveaux dans la discussion.

1.6. Le Comité regrette l'absence de toute fiche d'impact. La présente proposition a pour but déclaré de préciser certaines dispositions vagues et peu précises de la législation en vigueur. Ainsi il aurait été utile d'évaluer les répercussions des précisions proposées sur les entreprises concernées.

1.7. Afin d'éviter des distorsions de concurrence, la Commission devrait agir en vue d'atteindre un parallélisme des critères qualitatifs entre les transporteurs de la Communauté européenne et ceux des pays tiers effectuant des transports dans les pays membres.

2. Observations particulières sur les articles de la proposition

MODIFICATIONS CONCERNANT LA DIRECTIVE 74/561/CEE

2.1. Article premier, point 1

2.1.1. Jusqu'à présent, la directive exclut les entreprises avec des véhicules dont la charge utile autorisée ne dépasse pas 3,5 t ou dont le poids total en charge autorisée ne dépasse pas 6 t. Dans ces considérations particulières, la Commission note que le poids maximal autorisé de 3,5 t est un seuil minimal auquel s'appliquent d'autres législations communautaires. C'est pourquoi la Commission juge approprié de l'introduire également dans la présente proposition.

2.1.2. L'abaissement proposé représente, selon l'avis du Comité, un pas dans la bonne direction. Le Comité est d'avis que le tonnage limite proposé sauvegarde les intérêts légitimes des entreprises tout en garantissant un certain degré de sécurité des transports et de protection de l'environnement.

2.1.3. Il convient toutefois de relever que la Commission n'entend plus retenir la possibilité — actuellement accordée aux États membres — d'abaisser le seuil du tonnage limite.

Afin d'éviter une prolifération de petites entreprises spécialisées sur différents services et ayant de ce fait la possibilité de se dérober aux critères qualitatifs, le Comité exige le maintien de cette possibilité.

2.2. Article premier, point 2

2.2.1. À l'heure actuelle les conditions d'honorabilité sont définies par chaque État membre. Le texte de la proposition sous avis essaie d'obtenir une certaine uniformité au niveau de ces critères. À cet effet, il introduit une double condition :

— Premièrement, la condition d'honorabilité consiste à satisfaire aux conditions générales exigées pour l'exercice de toute profession commerciale.

— Deuxièmement, la condition d'honorabilité consiste à ne pas être convaincu, au cours des trois dernières années, d'infractions qui rendent ces personnes inaptes pour l'exercice de leur profession d'après les réglementations nationales, communautaires ou internationales en matière de transport et de circulation.

En ce qui concerne le deuxième point, le texte proposé précise qu'il s'agit là notamment d'infractions relatives

- au temps de conduite et de repos des conducteurs,
- à la sécurité routière,
- à la sécurité des véhicules,
- aux obligations liées à la gestion de l'entreprise.

2.2.2. Compte tenu que la majeure partie des infractions contreviennent aux droits du travail et social dans son expression la plus large, les notions de « droit de travail et droit social » devraient être incluses dans l'énumération de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 74/561/CEE après celle sur « les réglementations nationales, communautaires ou internationales en matière de transport et de circulation ».

2.2.3. Le Comité est d'avis que le terme isolé « infraction » est trop imprécis et permet donc une application arbitraire. Il faut retenir dans le texte qu'il devrait s'agir d'infractions graves, répétées et sanctionnées. Une telle formulation aurait l'avantage d'introduire des critères d'appréciation objectifs (répétés et sanctionnés).

2.3. Article premier, point 3

2.3.1. Sous ce point, les conditions financières minimales à remplir par les transporteurs sont précisées.

De façon générale, on peut retenir que la capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise. À cet effet, la Commission propose d'introduire une garantie financière représentant 10 % de la valeur à neuf de chaque véhicule utilisé par l'entreprise.

2.3.2. Le Comité attache une certaine importance à cette condition qui à elle seule peut contribuer puissamment à l'assainissement du marché. Quant au texte proposé le Comité critique que le libellé « 10 % de la valeur à neuf de chaque véhicule utilisé par l'entreprise » est peu précis. S'agit-il de la valeur de remplacement ou du prix à neuf non adapté? En tout état de cause, la « valeur à neuf de chaque véhicule » n'est pas toujours significative en tant que reflet de la situation financière de l'entreprise. C'est le cas, par exemple, lorsque le transporteur loue des véhicules (*leasing*). En outre, le texte ne précise pas sous quelle forme ces garanties sont à établir. Les États membres sont, en conséquence, libres de fixer les modalités nécessaires pour justifier les garanties financières. Ainsi un certain laisser-faire est maintenu et il est à craindre qu'une application trop divergente n'aille réduire à zéro l'effet de la mesure proposée.

2.3.3. Le Comité est d'avis que la fixation d'une garantie financière, quelque soit d'ailleurs sa forme, ne suffit pas. Il faut veiller à ce qu'une proportion saine soit établie entre la garantie financière et les obligations (notamment les engagements bancaires) de l'entreprise. En dehors de la garantie financière, le texte sous avis devrait donc prévoir un contrôle de la situation financière en général.

2.3.4. Il est prévu que les États membres peuvent réduire la limite des 10 %, notamment pour tenir compte de la taille de l'entreprise. Cette mesure destinée à protéger les petites entreprises conduira certainement à une marée de demandes en exception. Ainsi, les États membres seront confrontés à des difficultés administratives.

En outre, le Comité se demande pourquoi la Commission juge opportun d'introduire une disposition en vue de contourner les garanties financières. De toute façon, ce ne sont pas les grandes entreprises pour lesquelles l'introduction des garanties financières s'imposent, mais précisément pour les petites afin d'éviter que bon nombre d'entreprises, à base financière peu solide, n'envahissent le marché ou se maintiennent sur le marché dans des conditions peu viables. Le Comité s'oppose donc aux dérogations.

2.4. Article premier, point 4

2.4.1. La garantie de compétences professionnelles minimales adéquates et similaires du candidat transporteur doit désormais être assurée par la fréquentation de cours, l'obtention d'une expérience pratique et la réussite d'un examen écrit, qui devrait garantir un minimum de connaissances dans les matières spécifiques à cette formation.

2.4.2. Le Comité, tout en approuvant la prescription d'un examen écrit, juge insuffisant que les connaissances nécessaires soient acquises par la fréquentation de cours, ainsi que par l'expérience pendant au moins cinq mois d'une activité appropriée dans une entreprise de transport. En effet, dans d'autres professions un certificat de capacité professionnelle ou même un diplôme de maîtrise sont exigés pour suffire à la condition de capacité professionnelle. N'en devrait-il pas être de même pour la profession de transporteur?

2.4.3. En outre, le texte sous avis devrait prévoir un recyclage obligatoire des transporteurs. Les changements sur le plan de la législation et sur le plan des marchandises à transporter sont tellement rapides qu'une actualisation régulière des connaissances professionnelles s'impose.

2.4.4. Finalement, le texte prévoit que les États membres peuvent dispenser les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique, qui impliquent une connaissance solide des matières visées dans l'annexe à la directive et qu'ils désignent spécialement à cet effet, de l'examen dans les matières couvertes par les diplômes. À ce sujet, le Comité invite la Commission à surveiller de près que les dispenses en question ne soient accordées qu'aux candidats qui ont suivi un enseignement comportant la législation communautaire et nationale du domaine des transports.

2.5. Article premier, point 5

2.5.1. La Commission entend obliger désormais les États membres de s'informer mutuellement sur les infractions commises par les transporteurs non résidents.

Dans le cas où un État retire l'autorisation d'exercer la profession de transporteur de marchandises dans le domaine des transports internationaux, il est obligé d'en informer les autres États membres.

2.5.2. Le Comité approuve le principe de cette obligation réciproque de s'informer qui sera, suivant l'exposé des motifs, particulièrement importante dans le futur marché libre des transports communautaires et qui devrait contribuer à maintenir les normes professionnelles.

2.5.3. La mise en œuvre d'une telle politique d'information sera certainement difficile. En effet, une infraction grave et sanctionnée n'est généralement pas portée à la connaissance de l'autorité de surveillance compétente des États membres.

Le Comité se pose la question par quel moyen de droit l'autorité de surveillance compétente de l'État membre sera informée au sujet des condamnations.

2.6. *Article premier, point 6*

Le mot «logistique» devrait être précisé. Il devrait également apparaître clairement que la «protection de l'environnement» concerne l'entretien et l'utilisation des véhicules (par exemple, le bruit, les gaz d'échappement, etc.).

MODIFICATIONS CONCERNANT LA DIRECTIVE 74/562/CEE

2.7. *Article 2*

2.7.1. Les modifications proposées sous cet article sont identiques à celles proposées à l'article premier et soulèvent les mêmes remarques.

MODIFICATIONS CONCERNANT LA DIRECTIVE 77/796/CEE

2.8. *Article 3*

2.8.1. L'amendement proposé sous cet article découle du fait que les transporteurs sont désormais obligés de réussir un examen.

MODIFICATIONS CONCERNANT LES DIRECTIVES 74/561/CEE, 74/562/CEE et 77/796/CEE

2.9. *Article 5*

2.9.1. Cet article stipule que les propositions de la Commission s'appliquent en tout cas à partir du 1^{er} janvier 1990. La présente proposition devrait donc entrer en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1989, afin de permettre aux États membres d'arrêter les normes nationales nécessaires pour l'exécution des dispositions modifiées.

Fait à Bruxelles, le 29 septembre 1988.

Le Président

du Comité économique et social

Alfons MARGOT

ANNEXE

à l'avis du Comité économique et social

L'amendement suivant, présenté sur la base de l'avis de la section conformément au règlement intérieur, a été repoussé au cours de débats de la session plénière:

Paragraphe 2.3.4

Supprimer et le remplacer par le texte suivant:

«Il est prévu que les États membres peuvent réduire la limite des 10%, notamment pour tenir compte de la taille de l'entreprise.

Le Comité convient avec la Commission qu'il est souhaitable de ne pas imposer de charges excessives aux petites entreprises qui desservent des marchés locaux et qui ne sont pas concernées par le commerce intracommunautaire. Il suggère que les États membres définissent, conjointement avec la Commission, des critères appropriés de réduction pour les petites entreprises.»

Résultat du vote

Voix pour: 24, voix contre: 53, abstentions: 4.
