

(Traduction libre)

Votre courrier du 10 septembre 2015 concernant les nouvelles dispositions relative à la licence de transport au 1^{er} janvier 2016

Monsieur,

Nous nous référons au courrier cité en titre et sommes en mesure de donner les réponses suivantes à vos questions.

Ad art. 2 let. b LEnTR

Question: Qu'entend-on exactement par «combinaisons de véhicules»? Peut-on effectivement partir de l'idée qu'une voiture de tourisme légère avec remorque ou un tracteur avec remorque en font partie?

Réponse : Chaque entreprise qui effectue à titre professionnel des transports de marchandises au moyen de camions, de véhicules articulés ou de combinaisons de véhicules dont le poids total inscrit dans le permis de circulation dépasse 3,5 t a besoin d'une licence selon l'art. 3 LEnTR.

Il s'agit donc de véhicule ou de combinaisons de véhicules dont le poids total dépasse le poids total de 3,5 t, c'est-à-dire qu'ils pèsent 3'501 kg ou qu'ils sont plus lourds. Si des véhicules d'un poids total de 3,5 t selon le permis de circulation tirent des remorques, le poids total est donc de 3'501 kg et la licence est exigée. Une combinaison de véhicule peut comporter par exemple une voiture de livraison avec remorque ou une jeep avec remorque lorsque les deux véhicules atteignent ensemble 3'501 kg.

Par contre, si ces véhicules utilisés ont un poids total maximum de 3,5 t, la licence n'est pas nécessaire.

Tracteurs:

En ce qui concerne l'assujettissement des tracteurs industriels à l'obligation de licence, il convient de noter que selon l'article 1 al. 4, lit. c de l'ordonnance CE no 1071/2009, l'obligation de licence ne s'applique pas aux entreprises exerçant la profession de transporteur par route au moyen exclusivement de véhicules à moteur dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km/h. Les tracteurs roulant en Suisse à titre professionnel présentent pour la plupart une vitesse maximale de 40 km/h voire moins due à leur type de construction.

Sachant que dans le cadre de l'application des nouvelles dispositions, il s'agissait en particulier d'harmoniser les conditions de concurrence avec l'UE, aucune disposition plus sévère n'a été prévue pour les trafics intérieurs.

Ad art. 4 al. 5 LEnTR

Question: Est-il vrai que «l'expertise d'un groupe d'entreprise» ne sera plus autorisée à l'avenir et si oui, sur quelle base légale la nouvelle exigence se base-t-elle ?

Réponse: Il faut savoir qu'en principe, selon l'art. 2 let. d LEnTR, le ou la gestionnaire de transport est la personne physique qui dirige effectivement et durablement les activités de transport d'une entreprise de transport par route. Pour pouvoir effectivement endosser cette responsabilité, le ou la gestionnaire doit pouvoir exercer son influence sur les activités de transport. En fait par exemple partie la gestion de la maintenance des véhicules, l'examen des contrats de transport et des documents de transport, l'attribution du chargement ou des courses de transport ainsi que le contrôle des procédures de sécurité.

Dans la mesure où une entreprise de transport représente une personne juridique indépendante (par exemple une SA ou une Sàrl), la responsabilité du gestionnaire de transport ne peut pas être endossée par une centrale de holding pour les entreprises qui lui sont liées, puisque celle-ci ne peut pas influencer de quelque manière que ce soit sur les activités de transport sous la forme citée plus haut. Une telle entreprise a d'autant plus besoin pour ses activités de transport professionnel, d'un gestionnaire de transport qui répond aux conditions et qui est en mesure d'endosser effectivement la responsabilité de l'activité de transport.

Il convient en principe de procéder à un jugement au cas par cas. Comme nous l'avons déjà relevé lors notre séance commune du 29 juin 2015, nous avons besoin ici d'exemples concrets relatifs aux structures des holdings ou des groupes.

Ad art. 12 al. 1

Question 1: Est-il vrai que les entreprises avec licence existante n'ont pas besoin d'annoncer à l'OFT les gestionnaires de transport actifs chez elles et qu'elles n'ont pas besoin de présenter les documents cités ou alors seulement lors du renouvellement de la licence? Et le registre des gestionnaires de transport reste-t-il ainsi incomplet durant de longues périodes ?

Réponse: Selon l'art. 12a al. 2 nLEnTR, les personnes œuvrant en tant que responsables au sein d'une entreprise de transport sont automatiquement enregistrées en tant que gestionnaires de transport et elles figurent depuis le début dans le registre en tant que telles. Si les conditions selon le nouveau droit sont remplies, pas besoin de faire quoi que ce soit.

Par contre, les entreprises de transport dont le gestionnaire de transport ne répond pas aux exigences du nouveau droit (art. 4 nLEnTR), (par exemple qu'il n'ait ni son domicile ni son lieu de travail en Suisse ou qu'il soit ni employé par l'entreprise, ni au bénéfice d'un mandat de ladite entreprise) disposent d'un délai transitoire d'une année pour annoncer à l'OFT un gestionnaire de transport qui remplit les conditions (art. 12a al. 3 nLEnTR).

Veuillez s'il vous plaît noter que l'établissement du registre ouvert au public prend un certain temps. De ce fait, il n'est pas possible de garantir que toutes les données seront disponibles en ligne au 1^{er} janvier 2016. Néanmoins, les renseignements seront donnés sur demande.

Question 2: L'OTR a-t-il prévu de proposer des modèles pour les documents cités? Et si oui, à partir de quand seront-ils disponibles?

Réponse: Oui, l'OTR élaborera un modèle pour la convention relative aux tâches et aux responsabilités d'un/d'une gestionnaire de transport. Par cette convention, il s'agira en particulier de confirmer par écrit les tâches et les responsabilités entre l'entreprise de transport et le/la gestionnaire de transport.

Cette convention peut également être une copie ou un extrait d'un contrat de travail si cela est plus simple pour l'entreprise. Les entreprises ont donc le choix.

Le modèle sera établi à temps avant l'entrée en vigueur des dispositions et il vous sera envoyé.

Ad art. 4 al. 5 LEnTR en lien avec l'art. 9a al. 2 let. e LEnTR

Question 1: Quelles sont les conséquences d'une décision selon laquelle un/une gestionnaire de transport ne satisfait plus aux exigences d'honorabilité dans le cas de mandats multiples? Toutes les entreprises pour lesquelles le/la gestionnaire de transport est actif sont-elles concernées ou cela touche-t-il uniquement l'entreprise pour laquelle cette honorabilité a été contestée ?

Réponse : L'honorabilité d'un gestionnaire de transport est examinée sur la base des conditions selon l'art. 5 LEnTR. Lorsqu'une personne ne remplit plus ces conditions, elle ne peut **en règle générale**, plus exercer l'activité de gestionnaire de transport. La contestation de l'honorabilité s'applique au gestionnaire et cela a des répercussions sur toutes les entreprises de transport pour lesquelles il travaillait. Conclusion : il ne peut absolument plus travailler comme gestionnaire de transport.

Question 2: En analogie aux cas cités dans l'art. 8 al. 1bis nLEnTR, les entreprises concernées peuvent-elles continuer à exercer pour la durée d'une année lorsque la condition d'honorabilité a été retirée au ou à la gestionnaire de transport, ou d'autres délais sont-ils en vigueur?

Réponse: Selon l'art. 8 al. 1bis LEnTR, la disposition en vigueur depuis janvier 2016 stipule qu'une entreprise doit rétablir l'état conforme dans **un délai de six mois** si les conditions d'admission ne sont plus remplies. Ce délai s'applique également au cas où un gestionnaire de transport n'est plus considéré comme honorable et qu'un nouveau gestionnaire doit être engagé.

Ad art. 9 al. 2 let. d LEnTR

Question 1: Sur quoi se base la notion du «nombre de véhicules»? S'agit-il effectivement du nombre de véhicules de l'entreprise de transport concernée, et si c'est le cas, quels sont les véhicules concernés (propriété, location, leasing, immobilisation temporaire)? Comment peut-on contrôler l'exactitude des annonces de véhicules? Ou se contente-t-on d'enregistrer le nombre de copies de licence distribuées pour déterminer le nombre de véhicules? Et dans ce cas, la modification des parcs de véhicules ne doit pas être annoncée de façon continue mais seulement lors du renouvellement de la licence?

Réponse: On pense ici au nombre de véhicules pour lesquels une entreprise de transport a déposé une demande dans le cadre de l'autorisation d'admission – soit le nombre des copies de la licence. Le nombre de véhicules est adapté selon les informations transmises par les entreprises de transport.

Question 2: Recense-t-on également les véhicules qui ne sont pas assujettis à l'obligation de licence ou seulement lorsqu'ils sont combinés à un autre véhicule (p.ex. voiture de tourisme/voiture de livraisons plus remorque pour le transport de choses)?

Réponse: Dans ce cas, on parlerait d'une combinaison de véhicule, donc par exemple une voiture de livraison avec remorque, soumise à l'obligation de licence. Une copie de la licence doit alors être transportée dans le véhicule.

Ad art. 3 al. 1 OTVM

Les montants destinés à établir la capacité financière de l'entreprise passent de CHF 14'400 à CHF 11'000 (pour le premier véhicule) resp. de CHF 8'000 à CHF 6'000 (pour chaque véhicule supplémentaire).

Question 1: A partir de quelle date la capacité financière sera établie sur la base des nouveaux montants ? Ces nouveaux montants sont-ils valables dès le 1^{er} janvier 2016 pour toutes les entreprises ou uniquement pour les entreprises qui présente une nouvelle demande d'admission?

Réponse: Ces nouveaux montants sont applicables à partir du 1^{er} janvier 2016 pour toutes les demandes soumises à examen, soit pour les entreprises qui demandent une admission valable dès le 1^{er} janvier 2016 ou celles qui renouvellent une autorisation existante. Si, dans le cadre d'une autorisation d'admission déjà existante, il devait se produire un problème en matière de capacité financière, le nouveau taux serait alors également applicable à partir du 1^{er} janvier 2016.

Question 2: Les véhicules à partir d'un poids total de 3,5 à 6 t, assujettis à l'avenir à l'obligation de licence, seront-ils intégrés dans le calcul seulement après le délai transitoire de deux ans, soit à partir du 1^{er} janvier 2018?

Réponse: Ils sont intégrés à partir de la date pour laquelle une licence est demandée.

Ad art. 6 al. 3 OTVM

Question: A partir de quelle date l'OFT n'établira plus de certificat de capacité pour des personnes qui ne sont pas domiciliées en Suisse ou dont le lieu de travail n'est pas en Suisse?

Réponse Cette disposition s'applique en principe à partir du 1.1.2016. .

Néanmoins, si une personne s'est déjà annoncée pour l'examen, elle devrait pouvoir recevoir la confirmation d'examen. La commission d'examen devrait alors déterminer s'il existe, le cas échéant, un conflit avec le règlement d'examen.

Règlement d'examen:

A ce sujet, il n'existe aucun délai au niveau de l'ordonnance. Selon l'art. 6 al. 2 nOTVM, les responsables édictent un règlement d'examen dont le contenu répond à l'annexe 1 de l'ordonnance (CE) No 1072/2009.

Selon notre estimation, le règlement d'examen doit être adapté sachant néanmoins qu'un délai transitoire est possible voire même nécessaire puisque les documents de préparation doivent tout d'abord être actualisés, et du fait que certains candidats sont déjà en train de se préparer sur la base du règlement encore en vigueur.

Lors du remaniement du règlement d'examen, l'art. 23 al. 1 (titre et publication) devrait être adapté de manière à ce que les certificats de capacité soient attribués uniquement à des personnes domiciliées en Suisse ou dont le lieu de travail est en Suisse, sans quoi le règlement sera en contradiction avec l'art. 6 al. 3 nOTVM.

Ad art. 3 al. 4 LEnTR en lien avec l'art. 2 let. b LEnTR

Question: Avons-nous raison de penser que lors d'un contrôle routier, la présentation de la patente cantonale de marchand de bétail peut être considérée comme preuve qu'il s'agit en l'état d'un transport d'animaux à titre non professionnel en rapport avec l'activité du marchand de bétail? Si ce n'est pas le cas, quelle sorte de preuve le marchand de bétail doit-il présenter lors d'un contrôle routier des animaux?

Réponse: Les transports d'animaux sont en principe également assujettis à l'obligation de licence pour autant qu'ils remplissent les conditions. La patente de marchand de bétail est l'autorisation de pratiquer le commerce de bétail à son propre compte ou pour le compte d'autrui (voir par exemple pour le canton de Berne l'art. 2 ch. 2 de l'Arrêté du Grand Conseil du 8 novembre 1943 concernant une nouvelle réglementation du commerce de bétail BSG 916.71). Ainsi, une patente cantonale de marchand de bétail n'est pas la preuve qu'il ne s'agit pas d'un transport à titre professionnel. Donc, lors de transports d'animaux à titre non professionnel, il convient de produire, lors d'un contrôle routier, les documents usuels prouvant qu'il s'agit d'un transport pour compte propre.