

Avant-projet de décret du ... (date) appliquant partiellement le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route et transposant partiellement la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Chapitre 1^{er}. Disposition introductive

Article 1^{er}. Le présent décret met en œuvre partiellement le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route.

Le présent décret transpose partiellement la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

Chapitre 2. Modifications de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Art. 2. À l'article 3, alinéa 2, de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises

par route, les mots « et dont la masse maximale autorisée n'excède pas deux-mille-cinq-cents kilogrammes » sont ajoutés.

Art. 3. À l'article 6 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 2 est complété par les mots « et dont la masse maximale autorisée n'excède pas deux-mille-cinq-cents kilogrammes » ;

2° l'alinéa 3 est complété par les mots « et dont la masse maximale autorisée n'excède pas deux-mille-cinq-cents kilogrammes ».

Art. 4. L'article 7 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Sans préjudice des obligations prévues à l'alinéa 1^{er}, la société établie en Région wallonne dispose proportionnellement à la taille de son activité :

1° soit, dans ses locaux, d'un personnel administratif dûment qualifié ou que le gestionnaire de transport puisse être joint pendant les heures normales de bureau ;

2° soit, d'une infrastructure d'exploitation, autre que l'équipement technique visé à l'article 5, 1, f), du règlement (CE) n° 1071/2009, sur le territoire de la Région wallonne, notamment un bureau ouvert pendant les heures normales d'activité. ».

Art. 5. Dans l'article 8 de la même loi, le paragraphe 9 est remplacé par ce qui suit :

« § 9. Si un gestionnaire de transport perd son honorabilité conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009, le Gouvernement le déclare inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise.

Le Gouvernement peut réhabiliter le gestionnaire de transport au plus tôt un an après la date de la perte de l'honorabilité et, en tout état de cause, pas avant que le gestionnaire de transport ne démontre avoir réussi un examen sur les matières énumérées à l'annexe I, I, du règlement (CE) n° 1071/2009. ».

Art. 6. L'article 14 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

« L'entreprise satisfait à la condition de capacité financière énoncée à l'article 7 du règlement (CE) n° 1071/2009 si elle démontre, en fonction du nombre de véhicules à moteur pour lesquels des copies certifiées conformes d'une licence de transport national ou communautaire ont été sollicitées ou délivrées, qu'elle a constitué un cautionnement solidaire d'au moins :

1° 9.000 euros pour le premier véhicule à moteur utilisé ;

2° 5.000 euros pour chaque véhicule à moteur supplémentaire ou ensemble de véhicules utilisés. ».

Art. 7. Dans l'article 32 de la même loi, le paragraphe 1^{er} est complété par un 4° rédigé comme suit :

« 4° aux agents du Service public de Wallonie qui appartiennent au service compétent pour le transport par route. ».

Art. 8. A l'article 33, § 4, 2°, b), de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° le b.1 est remplacé par ce qui suit :

« b.1. l'original du contrat de location ou de location-financement, ou un extrait certifié de ce contrat, en format papier ou en format électronique, contenant le nom du loueur, le nom du locataire, la date du contrat, la durée du contrat, et l'identification du véhicule ; » ;

2° dans le b.2, le premier tiret est complété par la phrase suivante :

« Le conducteur peut présenter ces documents en format papier ou en format électronique ; ».

Art. 9. Dans l'article 41, § 3, 5°, de la même loi, les mots « paragraphes 2 et 3 » sont remplacés par les mots « paragraphes 2, 2bis et 3 ».

Art. 10. Dans l'article 55 de la même loi, l'alinéa 1^{er} est complété par les mots « et dont la masse maximale autorisée n'excède pas deux-mille-cinq-cents kilogrammes ».

Chapitre 3. Modifications de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006

Art. 11. A l'article 2 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans le 2°, les mots « , à l'exclusion du transport visé à l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles » sont abrogés ;

b) dans le 3°, les mots « , à l'exclusion du transport visé à l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. » sont remplacés par les mots « à caractère occasionnel en ce qui concerne l'accès au marché conformément aux articles 5 et 6 ; » ;

c) l'article est complété par les 4° et 5° rédigés comme suit :

« 4° les services réguliers non transfrontaliers en ce qui concerne l'accès à la profession ;

5° les services réguliers spécialisés non transfrontaliers en ce qui concerne l'accès à la profession. ».

Art. 12. Dans l'article 4 de la même loi, les mots « l'article 2, 1° et 2° » sont remplacés par les mots « l'article 2, 1°, 2°, 4° et 5° ».

Art. 13. Dans l'article 5 de la même loi, les mots « à caractère occasionnel » sont insérés entre les mots « compte propre » et les mots « n'est autorisé ».

Art. 14. Dans l'article 6 de la même loi, les mots « l'article 2 » sont remplacés par les mots « l'article 2, 1° à 3°, ».

Art. 15. L'article 10 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Sans préjudice des obligations prévues à l'alinéa 1^{er}, la société établie en Région wallonne dispose proportionnellement à la taille de son activité :

1° soit, dans ses locaux, d'un personnel administratif dûment qualifié ou que le gestionnaire de transport puisse être joint pendant les heures normales de bureau ;

2° soit, d'une infrastructure d'exploitation, autre que l'équipement technique visé à l'article 5, 1, f), du règlement n° 1071/2009, sur le territoire de la Région wallonne, notamment un bureau ouvert pendant les heures normales d'activité. ».

Art. 16. Dans l'article 11 de la même loi, le paragraphe 9 est remplacé par ce qui suit :

« § 9. Si un gestionnaire de transport perd son honorabilité conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009, le Gouvernement le déclare inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise.

Le Gouvernement peut réhabiliter le gestionnaire de transport au plus tôt un an après la date de la perte de l'honorabilité et, en tout état de cause, pas avant que le gestionnaire de transport n'ait démontré qu'il a réussi un examen sur les matières énumérées à l'annexe I, partie I, du règlement (CE) n° 1071/2009. ».

Art. 17. L'article 17 de la même loi, modifié par le décret du 28 janvier 2021, est remplacé par ce qui suit :

« L'entreprise satisfait à la condition de capacité financière visée à l'article 7 du règlement (CE) n° 1071/2009 si elle démontre, en fonction du nombre de véhicules à moteur pour lesquels des copies certifiées conformes de la licence communautaire ont été demandées ou délivrées, qu'elle dispose sur base d'un cautionnement solidaire ou sur base de capitaux et réserves, éventuellement complétés par un cautionnement solidaire, d'un total d'au moins :

1° 9.000 euros pour le premier véhicule utilisé ;

2° 5.000 euros pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.

Les capitaux et réserves visés à l'alinéa 1^{er} sont attestés sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée. ».

Art. 18. Dans l'article 22, de la même loi, le paragraphe 1^{er} est complété par un 4° rédigé comme suit :

« 4° aux agents du Service public de Wallonie qui appartiennent au service compétent pour le transport par route. ».

Chapitre 4. Dispositions finales

Art. 19. L'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route pour les services de transport réguliers et réguliers spécialisés est abrogé.

Art. 20. Les autorisations, accordées conformément à l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteurs de personnes par route pour les services de transport réguliers et réguliers spécialisés, sont considérées comme des licences communautaires au sens de l'article 4 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006, pour la durée restante jusqu'à leur date d'échéance.

Namur, le

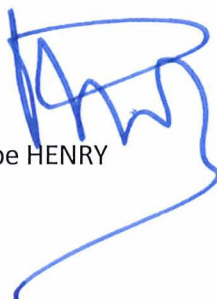
Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe HENRY



Avant-projet de décret appliquant partiellement le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n°1071/2009, (CE) n°1072/2009 et (UE) n°1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route et transposant partiellement la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Chapitre 1^{er}. Disposition introductive

Article 1^{er} : Cet article ne nécessite pas de commentaire.

Chapitre 2. Modifications de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) no 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) no 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Article 2. Le règlement (UE) n°2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n°1071/2009, (CE) n°1072/2009 et (UE) n°1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route, à son article 1,1, modifie l'article 1, §1 du règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant les règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Cette modification est plus sévère que les articles 3, 6 et 55 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route. Les dispositions du règlement 2020/1055 s'appliquent lorsque la masse en charge autorisée est supérieure à 3.500 kg pour les transports nationaux et lorsqu'elle est supérieure à 2.500 kg pour les autres types de transport.

La loi de 2013 mentionne la charge utile de 500 kg, mais le règlement retient la notion de masse en charge. Il s'agit de notions bien différentes.

La masse en charge autorisée est la masse réelle du véhicule en circulation. La charge utile est le poids maximal qu'un véhicule peut transporter.

Le Règlement 1071/2009 fixait la limite à 3.500 kg. En retenant le critère de charge utile et en fixant la limite à 500 kg, la loi était plus stricte que le règlement. L'abaissement de ce seuil au niveau européen de 3.500 kg à 2.500 kg, la limite 500 kg de charge utile ne suffit plus à elle seule. Il est possible, avec cette nouvelle limite de 2.500 kg, qu'un véhicule ait une masse en charge autorisée comprise entre 2.500 et 3.500 kg, mais ait une charge utile supérieure ou égale à 500 kg. Un tel véhicule échappe alors à l'obligation de licence actuellement.

Cette lacune peut favoriser la fraude. Un véhicule peut être détaré, c'est-à-dire faire en sorte que la charge utile soit de 499 kg et ainsi circuler sans licence pour effectuer le transport.

C'est pourquoi, il est nécessaire d'ajouter une limite de masse maximale autorisée de 2.500kg.

Article 3. Commentaire identique à celui de l'article 2.

Article 4. Cette mesure vise à lutter contre le phénomène des « sociétés boîtes aux lettres », afin de garantir une concurrence loyale et des conditions de concurrence équitables aux transporteurs établis en Wallonie ayant une présence réelle et permanente sur le territoire et menant leurs activités depuis la Wallonie.

Cela suppose la présence du personnel administratif dûment qualifié ou que le gestionnaire de transport soit joignable. Cela implique également qu'une infrastructure d'exploitation soit présente.

Le Règlement 2020/1055 laisse la possibilité aux Etats membres d'ajouter ces deux critères à la condition d'établissement.

L'article 4 vise à imposer un de ces deux critères au choix de l'exploitant.

Article 5. Le règlement 2020/1055 ajoute un alinéa à l'article 14, §1 du règlement 1071/2009. Avec cet ajout, un choix s'offre aux Etats membres quant à la réhabilitation d'un gestionnaire de transport qui ne remplirait plus la condition d'honorabilité.

Après un délai qui ne peut pas être inférieur à un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité, le gestionnaire de transport peut voir son honorabilité restaurée à la condition d'avoir suivi une formation de 3 mois minimum ou à la condition d'avoir réussi un examen.

Le choix s'est porté sur la condition d'examen. Seul un examen réussi prouve de manière certaine que le gestionnaire de transport a assimilé la matière.

Article 6. L'article 14 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route renvoyait vers l'article 7 du règlement 1071/2009 dans lequel sont inscrits les montants de 9000 euros pour le premier véhicule utilisé et de 5000 euros par véhicule supplémentaire utilisé.

Le règlement 2020/1055 modifie l'article 7 du règlement 1071/2009. Cette modification est moins stricte pour les véhicules légers puisque pour ce type de véhicule, le montant est de 900 euros par véhicule supplémentaire. Pour les entreprises qui ne disposent que de ce type de véhicule, le montant ne serait plus de 9000 euros pour le premier véhicule mais de 1800 euros.

Nous pouvons garder les montants actuels car nous sommes plus stricts que le règlement. Pour cela, nous devons inscrire les montants actuels dans la loi. A défaut, les nouveaux montants seront d'application. Appliquer ces nouveaux montants aurait un impact significatif sur le système B-ERRU puisque cela nécessiterait une nouvelle formule de capacité financière avec deux catégories de licences, à savoir des licences valables pour tous les véhicules et des licences valables uniquement pour les camionnettes. Il est donc nécessaire d'inscrire les montants de 9000 euros et de 5000 euros dans la loi.

Article 7. Cette matière étant transférée, il convient d'ajouter les agents du Service public de Wallonie afin qu'ils soient compétents pour contrôler, rechercher et constater les infractions relatives à la réglementation communautaire, à la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et de ses arrêtés d'exécution.

Article 8. L'article 33, §4,2°,b.1. de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises doit être modifié afin de prévoir la possibilité pour le chauffeur de présenter l'original du contrat de location

ou un extrait certifié de ce contrat en format papier ou sous forme électronique et ainsi transposer partiellement la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

Article 9. L'article 33, §4,2°,b.2. de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises doit être modifié afin de prévoir la possibilité pour le chauffeur de présenter l'original ou une copie de son contrat de travail, une fiche de salaire récente ou un extrait de la banque de données « Dimona » en format papier ou sous forme électronique et ainsi transposer partiellement la directive (UE) 2022/738.

Article 10. L'article 41, §3, 5° de la loi sur le transport de marchandises contient des infractions relatives au cabotage. Le point 5° fait référence à l'article 8, paragraphes 2 et 3, du règlement (CE) n°1072/2009.

Cet article 8 a été modifié par le règlement (UE) 2020/1055 et un nouveau paragraphe, le paragraphe 2 bis, a été ajouté. Ce paragraphe 2 bis prévoit une nouvelle condition que les transporteurs doivent remplir afin de pouvoir effectuer un transport de cabotage : « Les transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre pendant quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre. ».

L'article 41, §3, 5° de la loi sur le transport de marchandises doit être complété afin de pouvoir également sanctionner une violation à ce nouveau paragraphe 2 bis du règlement (CE) n°1072/2009.

Article 11. Commentaire identique à celui de l'article 2.

Chapitre 3. Modifications de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) no 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) no 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) no 561/2006

Article 12. Afin de pouvoir abroger l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route pour les services de transport réguliers et réguliers spécialisés, il est nécessaire d'ajouter au champ d'application de la loi du 15 juillet 2013 les services réguliers et les services réguliers spécialisés qui sont régis par ledit arrêté du Gouvernement wallon.

Il convient de préciser que la loi s'applique au transport pour compte propre à caractère occasionnel qu'en ce qui concerne l'accès au marché afin d'éviter d'entrer en contradiction avec l'article 1, paragraphe 4, premier alinéa, b) du règlement (CE) 1071/2009.

Article 13. Commentaire identique à celui de l'article 12.

Article 14. Le fédéral n'étant compétent que pour les services pour compte propre à caractère occasionnel, la précision n'était pas pertinente. Maintenant que les régions sont compétentes, il convient de le préciser afin de ne pas rendre l'article applicable à tous types de transport pour compte propre.

Article 15. Il s'agit des documents de contrôle et des autorisations que le transporteur doit avoir lors de services occasionnels, de services réguliers et réguliers spécialisés internationaux et lors de

transports pour compte propre à caractère occasionnel. Le champ d'application étant étendu aux services réguliers et réguliers spécialisés non transfrontaliers, il convient de limiter la portée de cet article.

Article 16. Commentaire identique à celui de l'article 4.

Article 17. Commentaire identique à celui de l'article 5.

Article 18. Commentaire identique à celui de l'article 6.

Outre l'inscription des montants dans la loi, il est procédé à une autre modification qui est la possibilité soit de démontrer par ses comptes annuels déposés auprès de la Banque nationale de Belgique qu'elle dispose de fonds propres suffisants, soit de démontrer au moyen d'un cautionnement solidaire qu'elle remplit la condition de capacité financière.

Un certain nombre d'entreprises qui doivent renouveler leur licence d'accès à la profession ont l'obligation de déposer des comptes annuels mais démontrent leur capacité financière par le cautionnement. Il s'agit souvent de petites start-ups ou d'entreprises qui ont subi trop de pertes reportées au cours de l'année précédente. Si nous ne donnons pas à ces entreprises la possibilité de prouver leur capacité financière au moyen d'un cautionnement, elles ne pourront pas obtenir une licence pour accéder à la profession. En outre, le fait d'accorder une caution aux entreprises qui doivent déposer des comptes annuels offre à l'autorité de délivrance des licences une garantie de solidité financière meilleure et à plus long terme.

Article 19. Le présent décret prévoit l'abrogation de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route pour les services de transport réguliers et réguliers spécialisés. Il convient de modifier l'article 22 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route afin que les agents du Service public de Wallonie puissent contrôler, rechercher et constater des infractions relatives à la réglementation communautaire, à ladite loi et à ses arrêtés d'exécution.

Chapitre 4. Dispositions finales

Article 20. Cet article prévoit l'abrogation de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route pour les services de transport réguliers et réguliers spécialisés. Celui-ci règle actuellement la matière qui fera partie du nouveau champ d'application de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route, il doit donc être abrogé au même moment que l'entrée en vigueur du présent décret.

Article 21. L'article 13 du présent décret modifie l'article 4 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route de sorte qu'une licence communautaire sera délivrée pour le service régulier et régulier spécialisé non transfrontalier. Pour des raisons de sécurité juridique, il convient d'ajouter un article disposant qu'une autorisation accordée conformément à l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement wallon doit être considérée comme une licence communautaire au sens de la loi sur le transport de voyageur avant que celui-ci ne soit abrogé.

Il s'agit d'une recommandation du Conseil d'Etat section législation inscrite dans son avis 72.403/3 du 21 décembre 2022 à propos de l'avant-projet de décret de la Région flamande.

Avant-projet de décret appliquant partiellement le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n°1071/2009, (CE) n°1072/2009 et (UE) n°1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route et transposant partiellement la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

EXPOSE DES MOTIFS

I – Compétence de la Wallonie

Le présent projet de décret vise l'exécution partielle du règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n°1071/2009, (CE) n°1072/2009 et (UE) n°1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route et la transposition partielle de la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

La Région est compétente en ce qui concerne les services réguliers et réguliers spécialisés en vertu de l'article 6, §1^{er}, X, 8° de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 telle que modifiée par la loi du 8 août 1988 et par la loi du 16 juillet 1993, qui accorde aux Régions la compétence relative aux « *transports en commun urbains et vicinaux, en ce compris les services réguliers spécialisés* ».

Elle est également compétente en ce qui concerne l'accès à la profession propre à ces services ainsi qu'en ce qui concerne l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route en vertu de l'article 6, §1^{er}, VI, alinéa 1^{er}, 6° de la loi spéciale précitée, telle que modifiée par la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la Sixième Réforme de l'Etat, selon lequel les Régions sont compétentes en matière de : « *conditions d'accès à la profession, à l'exception des conditions d'accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services*; ».

La transposition partielle de la directive est à mettre en lien avec la condition d'établissement de l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route, plus précisément l'article 5, 1. e), du règlement 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant les règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. La Région est compétente pour transposer partiellement la directive (UE) 2022/738 en vertu de l'article 6, §1^{er}, VI, alinéa 1^{er}, 6° de la loi spéciale précitée, telle que modifiée par la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la Sixième Réforme de l'Etat, selon lequel les Régions sont compétentes en matière de : « *conditions d'accès à la profession, à l'exception des conditions d'accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services*; ».

La région est également compétente en ce qui concerne l'accès au marché pour le transport de personnes et pour le transport de marchandises par route comme l'a jugé le Conseil d'Etat

dans son arrêt du 2 avril 2019 opposant l'Etat belge à la Région flamande, point 70.2, où il déclare que :

« Niettegenstaande de zogenaamde “communautaire vergunning” waarvan gewag wordt gemaakt in artikel 4 van de verordeningen (EG) nrs. 1072/2009 en 1073/2009 en die betrekking heeft op de mogelijkheid voor een vervoerder om deel te nemen aan het internationaal vervoer, met andere woorden een vergunning die attesteert dat een vervoerder voldoet aan de vereisten om “toegang te hebben tot de markt”, gaat het in de interne rechtsorde om een regeling in verband met de vestigingsvoorwaarden welke behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Het feit dat in het kader van (de voorbereiding van) de bijzondere wet Zesde Staatshervorming nergens expliciet bepaald wordt dat de toegang tot de markt deel zou hebben uitgemaakt van de bevoegdheidsoverdracht aan de gewesten inzake de vestigingsvoorwaarden, zoals de verzoekende partij beweert, is niet van aard om hier anders over te oordelen.

Het standpunt van de verzoekende partij dat de bevoegdheidsoverdracht inzake vestigingsvoorwaarden geen betrekking heeft op de aspecten van het vervoer over de weg die tot de bevoegdheid van de federale overheid zijn blijven behoren, kan dan ook niet worden bijgevalen.”.

II – Réglementation actuelle en Wallonie

La matière est actuellement régie par l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route pour les services de transport réguliers et réguliers spécialisés.

La base légale de cet arrêté est l'article 13, §3, alinéa 1, 1° de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars modifié par la loi du 29 juin 1984 et l'article 19 modifié par les lois du 20 décembre 1957 et du 29 juin 1984.

Comme l'indique son article 2, il a pour objet la transposition de la Directive 96/26/CE du Conseil de l'Union européenne 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, modifiée par la Directive 98/76/CE du Conseil du 1^{er} octobre 1998, par la Directive 2004/66/CE du Conseil du 26 avril 2004 et par la Directive 2006/103/CE du Conseil du 20 novembre 2006.

La Cour constitutionnelle, anciennement Cour d'arbitrage, a décidé dans un arrêt du 16 janvier 1997 (n°2/97) que la compétence fédérale en matière d'accès à la profession ne comprenait pas celle de fixer des conditions d'accès à des fonctions publiques. Sont visées les fonctions exercées dans les services publics au sens organique (partie de l'administration ou de l'organisme public créé et géré par les pouvoirs publics ou à leur initiative) et au sens fonctionnel (activité d'intérêt général qui a été érigée en service public par l'autorité publique, même si cette activité est assumée par une personne de droit privé). En l'occurrence, était visé un décret de la Région flamande relatif au pilotage de navires.

Appliquant l'enseignement de la Cour constitutionnelle, le Conseil d'Etat soulignait dans son avis du 13 septembre 2006 ¹ que les transports en commun urbains et vicinaux doivent être considérés comme des services publics au sens fonctionnel du terme.

Les Régions étaient déjà compétentes avant la sixième réforme de l'Etat pour fixer les conditions d'accès à la profession en matière de services réguliers et réguliers spécialisés.

La directive qui est transposée dans l'arrêté du gouvernement wallon a été abrogée et remplacée par le règlement 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant les règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. Ce règlement plus complet apporte plusieurs nouveautés. L'arrêté du gouvernement wallon du 30 avril 2009 n'ayant jamais été modifié, il est incomplet et dépassé sur de nombreux points.

Le transport de marchandises et le transport de voyageurs régulier et régulier spécialisé international et le transport de voyageurs occasionnel sont régis par deux lois du 15 juillet 2013.

La loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route concernant, entre autres, l'accès à la profession de transporteur de marchandises et l'accès à la profession de transporteur de personnes pour les services réguliers et réguliers spécialisés internationaux ainsi que pour les services occasionnels ont, quant à elles, été mises à jour afin de tenir compte des modifications apportées par le règlement 1071/2009.

III –Réglementation européenne actuelle

Le 4 décembre 2011, est entré en application le règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant les règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Différentes études ont montré que cette dernière directive était appliquée de façon disparate par les Etats membres de l'Union. Il était donc important de moderniser les règles existantes afin d'en assurer une application plus homogène et effective, d'où le recours à l'instrument juridique du règlement.

Ce règlement 1071/2009 fait partie du « Paquet routier » européen qui comporte le règlement 1072/2009 établissant les règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route et le règlement 1073/2009 établissant les règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, modifiant le règlement 561/2006. La matière du transport de marchandises relevait de la compétence fédérale. Il en allait de même pour les services de transport de personnes à caractère international excepté les services transfrontaliers (ne s'éloignant pas de plus de 25 km de la

¹ Avis n°41/209 rendu sur l'arrêté royal du 21 avril 2007 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route.

frontière) qui relèvent de la compétence régionale. L'ensemble de ces matières relèvent maintenant de la compétence des régions.

Le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n°1071/2009, (CE) n°1072/2009 et (UE) n°1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route, apporte des modifications aux règlements 1071/2009 et 1072/2009. En conséquence, il nous revient de modifier les deux lois de 2013 puisque les régions sont maintenant compétentes pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises et pour l'accès à la profession de transporteur de personnes.

Des modifications doivent également être apportées à l'arrêté du gouvernement du 30 avril 2009 afin qu'il exécute le règlement 1071/2009 ainsi que les modifications apportées par le règlement 2020/1055.

La loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route exécutant déjà le règlement 1071/2009, seules des modifications ponctuelles sont nécessaires afin de tenir compte des changements apportés par le règlement 2020/1055.

L'avant-projet de décret a pour objet de modifier la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et ainsi de tenir compte des modifications apportées par le règlement 2020/1055. L'avant-projet de décret a également pour objet d'abroger l'arrêté du gouvernement wallon du 30 avril 2009 et d'étendre le champ d'application de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route aux services réguliers et réguliers spécialisés qui relevait du champ d'application dudit arrêté du gouvernement pour les motifs suivants :

- vu les nombreuses nouveautés apportées par le règlement 1071/2009, il est préférable de rédiger un nouveau texte ou d'étendre le champ d'application de la loi du 15 juillet 2013 plutôt que d'apporter de nombreuses modifications au texte actuel ;
- le règlement européen 1071/2009 prévoit des dispositions spécifiques en matière d'une part de surveillance des obligations édictées au travers de constatation d'infractions et de sanctions et d'autre part de la coopération administrative des Etats membres quant à la mise à disposition des données relatives à ces infractions et sanctions. S'agissant du traitement de données à caractère personnel et de leur circulation, le recours à un décret s'impose pour assurer l'exécution de ces dispositions européennes.

La transposition partielle de la directive (UE) 2022/738, nécessite la modification de l'article 33 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route. Cet avant-projet de décret modifiant ladite loi, il est opportun d'également y transposer la directive.