



Modification de l'ordonnance sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route (OTVM)

Rapport explicatif



Condensé

Suite à la révision de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR ; RS 744.10), le présent projet apporte les modifications nécessaires à l'ordonnance du 2 décembre 2015 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route (OTVM ; RS 744.103).

Contexte

L'Union européenne (UE) a adopté le « Paquet Mobilité I » le 8 juin 2020 ; depuis lors, de nouvelles dispositions légales s'appliquent au secteur du transport routier, notamment en ce qui concerne l'accès au marché et à la profession ainsi que les prescriptions en matière d'échange d'informations et d'assistance mutuelle entre les États membres de l'UE dans le domaine du transport routier. L'objectif est de garantir une concurrence loyale entre les entreprises. La plus importante adaptation de la Suisse à la législation de l'UE a eu lieu avec la révision de la LEnTR. Les modifications de cette loi impliquent également des modifications de l'OTVM.

Contenu du projet

Le présent projet vise notamment à régler en détail, au niveau de l'ordonnance, les conditions et les exigences à remplir pour obtenir une licence d'entreprise de transport routier. Les adaptations de l'OTVM concrétisent les dispositions révisées et nouvellement introduites de la LEnTR.

1 Contexte

1.1 Nécessité d'agir et objectifs visés

En juin 2020, l'UE a adopté une réforme importante dans le domaine du transport routier, la première partie du « Paquet Mobilité » (ci-après « Paquet Mobilité I »). Ce paquet inclut les actes normatifs suivants :

- Règlement (UE) 2020/1054¹
- Règlement (UE) 2020/1055²
- Directive (UE) 2020/1057³

Les nouvelles dispositions portent sur des mesures visant à encourager une concurrence loyale au sein de la branche. En adaptant la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR)⁴, la Suisse a mis en œuvre dans une large mesure la partie du Paquet Mobilité I que contient le règlement (UE) 2020/1055. Elle a dans le même temps créé les conditions permettant de mettre en œuvre les règlements d'exécution (UE) 2016/480⁵ et (UE) 2017/1440⁶ en Suisse.

Les délibérations parlementaires sur la LEnTR sont achevées et le Parlement a adopté la LEnTR révisée lors de la session d'été 2024. Le délai référendaire expire le 3 octobre 2024. Vu les réactions lors de la consultation, il n'y a pas lieu de s'attendre à un référendum.

Le Conseil fédéral veille à l'exécution de la LEnTR, et les dispositions de celle-ci lui confèrent la compétence de fixer de manière autonome les détails de la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route. La mise en œuvre du règlement (UE) 2020/1055 requiert, outre les modifications susmentionnées de la LEnTR, l'adaptation de l'ordonnance du 2 septembre 2015 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et

¹ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes, JO L 249 du 31.7.2020, p. 1.

² 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, JO L 249 du 31.7.2020, p. 17.

³ Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012, JO L 249 du 31.7.2020, p. 49.

⁴ RS 744.10

⁵ Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1^{er} avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) n° 1213/2010, JO L 87 du 2.4.2016, p. 4.

⁶ Règlement d'exécution (UE) 2017/1440 de la Commission du 8 août 2017 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2016/480 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier, JO L 206 du 9.8.2017, p. 3.

de marchandises par route (OTVM)⁷. Ces adaptations ont pour but de concrétiser les exigences de la LEnTR dans différents domaines.

1.2 Marche à suivre

La révision de la LEnTR a donné lieu à une procédure de consultation qui a duré du 23 février 2022 au 31 mai 2022 ; le nombre de réactions a été limité. Aucun aspect particulièrement critique concernant l'élaboration du présent projet n'a été souligné lors de la consultation. Les modifications de l'OTVM devraient en principe faire l'objet d'une procédure de consultation conformément à l'art. 3, al. 1, let. d, de la loi du 18 mars 2005 sur la consultation (LCo)⁸. En l'occurrence, elles ne font que concrétiser quelques dispositions, révisées ou nouvelles, de la LEnTR. Elles ne règlementent pas de nouveaux aspects qui iraient au-delà de ceux introduits avec la révision de la LEnTR. Il n'y a donc pas lieu de s'attendre à ce qu'une nouvelle consultation apporte de nouvelles conclusions, car les positions des milieux intéressés sont connues depuis la consultation menée sur la LEnTR. C'est pourquoi, il convient de renoncer à une procédure de consultation en vertu de l'art. 3a, al. 1, let. b, LCo.

Le Conseil fédéral fixera l'entrée en vigueur de l'OTVM en même temps que celle de la LEnTR adoptée par la Parlement.

Afin de confirmer formellement l'équivalence des dispositions reprises avec celles du droit de l'UE, la Commission européenne sera invitée à procéder à un examen correspondant des actes juridiques suisses après l'adoption de la LEnTR et de l'OTVM.

2 Présentation du projet

En plus de mettre en œuvre le règlement (UE) 2020/1055, le présent projet contient quelques adaptations qui ne servent pas directement à la transposition du droit de l'UE. Elles concernent, d'une part, le mandat légal qui charge le Conseil fédéral de régler les détails relatifs à l'effacement et à la destruction des données dans le domaine du registre des entreprises de transport par route, et d'autre part, l'énumération des documents nécessaires pour prouver la capacité financière. Sur ce point, le texte de l'ordonnance reproduit la pratique actuellement en vigueur.

2.1 Réglementation proposée

Les modifications de l'OTVM ont pour but principal de concrétiser et de renforcer ponctuellement les exigences relatives à la capacité financière et à la preuve du siège effectif et durable en Suisse. Les modifications les plus importantes sont brièvement présentées ci-dessous ; les explications détaillées se trouvent au chap. 3.

⁷ RS 744.103

⁸ RS 172.061

2.1.1 Preuve de la capacité financière

La révision de la LEnTR a étendu le régime de la licence aux entreprises qui utilisent des véhicules ou des ensembles de véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes, mais inférieur ou égal à 3,5 tonnes, pour le transport professionnel transfrontalier de marchandises. La LEnTR règle les principes de la preuve de la capacité financière (art. 6). Le Conseil fédéral est habilité à fixer les sommes déterminantes dont une entreprise doit disposer pour prouver sa capacité financière. Le présent projet fixe désormais aussi les sommes requises pour les véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes, mais inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Les montants en vigueur sont adaptés dans le même temps (voir chap. 3 pour plus de détails). Le présent projet est également l'occasion de réviser les prescriptions relatives à la preuve de la capacité financière.

2.1.2 Preuve du siège effectif et durablement établi en Suisse

Aujourd'hui déjà, un siège effectif et durablement établi est une condition préalable à l'autorisation d'exercer une activité de transport routier. Avec le droit révisé de l'UE, les exigences pour prouver cette condition sont précisées et donc renforcées. Le présent projet inscrit dans l'OTVM les nouvelles exigences relatives au siège effectif et durablement établi.

3 **Commentaire des dispositions**

Titre de l'acte et préambule

La révision de la LEnTR a donné lieu à un changement de titre. Au sens de l'uniformité, il faut adapter le titre de l'ordonnance ainsi que son préambule à celui de la LEnTR et de ses articles modifiés.

Art. 3 Capacité financière

Vu son étendue, la réglementation de l'art. 3 en vigueur est répartie en deux dispositions (art. 3 et 3a).

L'extension du régime de la licence aux entreprises qui utilisent des véhicules ou des combinaisons de véhicules d'un poids total de plus de 2,5 tonnes pour effectuer des transports professionnels de marchandises requiert aussi d'adapter les dispositions sur la preuve de la capacité financière. Actuellement déjà, une entreprise doit pouvoir prouver qu'elle dispose de capital propre et de réserves en fonction du nombre de véhicules d'un poids total de plus de 3,5 tonnes qu'elle utilise. Il faut désormais fixer en plus les montants pour les véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes, mais inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Le Conseil fédéral est habilité à fixer les sommes déterminantes dont une entreprise doit disposer pour prouver sa capacité financière, mais il se base sur les montants de base en vigueur dans l'UE selon

l'art. 7 du règlement (CE) n° 1071/2009⁹. Les montants déterminants sont actuellement fixés à 11 000 francs pour le premier véhicule et à 6000 francs pour chaque véhicule supplémentaire de plus de 3,5 tonnes. L'art. 3 OTVM maintient cette règle de base. Les montants actuellement en vigueur se fondent toutefois sur le taux de change appliqué lors de l'entrée en vigueur de l'OTVM le 1^{er} janvier 2016. Vu le taux de change actuel (qui est désormais stable depuis des années), ils sont trop élevés, raison pour laquelle le présent projet les adapte et les abaisse. Pour les véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes, mais inférieur ou égal à 3,5 tonnes, le montant requis pour prouver la capacité financière est moins élevé, raison pour laquelle les montants déterminants pour le capital propre et les réserves sont logiquement moins élevés. Alors que l'al. 1 règle les cas dans lesquels une entreprise utilise au moins un véhicule d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes, l'al. 2 règle les cas dans lesquels elle utilise exclusivement des véhicules d'un poids total supérieur à 2,5 tonnes mais inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

L'al. 3 maintient la possibilité d'apporter la preuve financière au moyen d'une garantie bancaire si le capital propre et les réserves ne couvrent pas les montants requis. Cette possibilité existe déjà dans le droit en vigueur (art. 3, al. 1 et 5, OTVM), raison pour laquelle ces deux dispositions peuvent désormais être reprises ensemble. La possibilité d'apporter la preuve au moyen d'une garantie bancaire existe indépendamment de l'utilisation de véhicules au sens des al. 1 et 2.

Art. 3a *Preuve de la capacité financière*

L'al. 1 reprend telle quelle la réglementation en vigueur de l'art. 3, al. 2. L'al. 2 règle en outre le cas des entreprises individuelles qui ne disposent pas de comptes annuels. Cette disposition correspond à la pratique actuelle.

L'al. 3 correspond en principe à l'art. 3, al. 3, en vigueur. Il est toutefois également adapté à la pratique actuelle. Aujourd'hui déjà, les entreprises qui existent depuis moins de 15 mois ne sont pas tenues de présenter un plan d'exploitation (let. b), ni une attestation concernant les crédits d'exploitation qui leur sont accordés (let. c), ni une liste des charges grevant le capital de l'entreprise (let. d) pour prouver leur capacité financière. Ces exigences sont donc supprimées. D'autres documents non mentionnés jusqu'à présent (comptes annuels actuels) suffisent comme preuve. Cette disposition est à présent adaptée dans l'OTVM. La nouvelle let. b mentionne les comptes annuels actuels, composés du bilan et du compte de résultat, comme preuve possible de la capacité financière pour les entreprises qui existent depuis moins de 15 mois.

L'al. 4 est repris tel quel de l'art. 3 en vigueur.

⁹ 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, JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

Art. 4, al. 1, let. c

Cette modification ne concerne que le texte italien. En 2016, le titre de «*Disponente di trasporti e logistica con attestato professionale federale*» a été changé en «*Specialista dei trasporti e della logistica con attestato professionale federale*» en accord avec le service tessinois de la formation professionnelle. Il faut donc adapter ce titre dans le texte italien.

Art. 5a Preuve du siège effectif et durablement établi en Suisse

Le règlement (UE) 2020/1055 concrétise les exigences relatives à la preuve du siège des entreprises de transport par route et en renforce certaines (adaptation de l'art. 5 du règlement (CE) n° 1071/2009). Les *let. a à e* visent à concrétiser la preuve du siège effectif et durablement établi en Suisse (art. 4, al. 1, let. d, LEnTR) au sens des exigences du droit de l'UE. Ces critères doivent permettre aux autorités compétentes de constater plus facilement si une entreprise est bel et bien sise en Suisse ou s'il s'agit d'une société « boîte aux lettres ». À souligner, notamment en ce qui concerne la *let. a*, que l'original de la licence est toujours établi sous forme papier (voir aussi commentaires ad art. 11, al. 1).

Titre précédant l'art. 11 et art. 11

Aujourd'hui déjà, l'original de la licence doit être conservé au siège de l'entreprise. Cette règle figure sur les licences délivrées par l'OFT et constitue donc déjà une pratique courante. La modification de l'ordonnance est donc l'occasion d'inscrire cette obligation au niveau de l'ordonnance (art. 11, al. 1). L'obligation de conservation ainsi inscrite implique la reformulation du *titre de la section 5. Les al. 2 et 3* correspondent à l'art. 11 en vigueur, à quelques adaptations linguistiques près, qui sont dues au nouvel al. 1.

Section 6 Registre des entreprises de transport par route

Cette partie de l'ordonnance fait l'objet de nombreuses adaptations mineures qui sont brièvement commentées ici.

Le registre géré par l'OFT porte déjà une désignation plus ouverte au niveau de la loi (art. 9 LEnTR), car il ne sert plus uniquement à évaluer l'honorabilité des gestionnaires de transport, mais contient des informations générales sur les entreprises de transport par route titulaires d'une licence. Au niveau de l'ordonnance, cela se traduit notamment par un nouveau titre de la *section 6* ainsi que par une adaptation formelle de l'*art. 12. L'art. 13, al. 1*, renvoie également aux dispositions révisées de la LEnTR (art. 9). En outre, le renvoi à l'art. 18 du règlement (CE) n° 1071/2009 se limite désormais à son par. 1, qui se réfère aux points de contact. Ledit art. 18 a fait l'objet d'une révision complète et contient des réglementations supplémentaires, raison pour laquelle un renvoi général irait trop loin.

Art. 13a

Conformément au règlement (UE) 2020/1055, les autorités compétentes transmettent les informations demandées dans les 30 jours ouvrables (adaptation de l'art. 18, par. 5, du règlement (CE) n° 1071/2009). Ces demandes de renseignements sont en lien avec la condition

du siège effectif et durablement établi. Que la Suisse participe à l'avenir au système d'information du marché intérieur (IMI) établi par le règlement (UE) n° 1024/2012¹⁰ ou que l'assistance mutuelle continue de faire l'objet de demandes directes aux autorités compétentes, il s'agit de reprendre ce délai de traitement des demandes de renseignements dans le droit suisse.

Art. 14a

Conformément à l'art. 9, al. 5, let. c, LEnTR, le Conseil fédéral règle les détails de l'effacement et de la destruction des données du registre des entreprises de transport par route. C'est pourquoi le nouvel art. 14a est créé. Il y a quelques années encore, les entreprises de transport déposaient leurs demandes sous forme papier. Après l'expiration de la durée de validité de la licence ou après sa révocation, les documents de demande étaient renvoyés par la poste à l'entreprise de transport concernée. Avec la progression de la numérisation, les demandes sont désormais de plus en plus souvent soumises par voie électronique. Il faut donc régler en détail l'effacement et la destruction de ces données électroniques. La let. a s'explique d'elle-même. La let. b s'applique par exemple lorsqu'une entreprise de transport change de gestionnaire de transport pendant la durée de validité d'une licence et que ce gestionnaire de transport n'est pas actif en tant que gestionnaire de transport mandaté dans une autre entreprise. Dans ce cas, il n'y a plus de raison de conserver sous forme électronique les données relatives à cette personne, notamment les données du système d'information sur les casiers judiciaires pour évaluer l'honorabilité.

4 Conséquences

4.1 Conséquences pour la Confédération, les cantons et les communes, ainsi que pour l'économie nationale, la société et l'environnement

Le présent projet exécute la LEnTR déjà adoptée. Il n'y a donc pas lieu de s'attendre à ce qu'il ait, pour la Confédération, les cantons et les communes, ainsi que pour l'économie nationale, la société et l'environnement, des conséquences allant au-delà des effets attendus et déjà expliqués de la modification de la LEnTR.

¹⁰ Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission (« règlement IMI »), JO L 316 du 14.11.2012, p.1.