

COMMUNAUTÉ
EUROPÉENNE
DE L'ÉNERGIE
ATOMIQUE

PARLEMENT EUROPÉEN

DOCUMENTS DE SÉANCE

1968 - 1969

COMMUNAUTÉ
EUROPÉENNE
DU CHARBON
ET DE L'ACIER

15 JANVIER 1969

DOCUMENT 186

COMMUNAUTÉ
ÉCONOMIQUE
EUROPÉENNE

Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur la proposition de la Commission des
Communautés européennes au Conseil (doc. 109/68)
relative à un règlement concernant l'introduction de
conditions d'accès à la profession de transporteur
de voyageurs par route dans le domaine des transports
nationaux et internationaux

Rapporteur : M. C. Boertien

ÉDITION DE
LANGUE FRANÇAISE

Par lettre en date du 30 juillet 1968, le président du Conseil des Communautés européennes a demandé l'avis du Parlement européen sur la proposition relative à un règlement concernant l'introduction de conditions d'accès à la profession de transporteur par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

Ce projet de règlement a été distribué sous la désignation de document de séance 109/68 et, le 19 août 1968, renvoyé par le Parlement européen à la commission des transports.

Le 19 septembre 1968, la commission des transports a confié à M. Boertien la rédaction du rapport.

La commission des transports a examiné le projet de règlement en ses réunions des 12 novembre 1968 et 2 janvier 1969. Au cours de la dernière de ces réunions, la proposition de résolution fut adoptée à l'unanimité, cependant que l'exposé des motifs était adopté à l'unanimité moins une abstention.

Étaient présents. MM. Posthumus, président, Richartz et Jozeau-Marigné, vice-présidents Boertien, rapporteur Apel, Berthoin, Carcaterra, De Gryse et Lucius.

Sommaire

A — Proposition de résolution	3
B — Exposé des motifs	10
I — Objet de la proposition de règlement	10
II — Dispositions nationales	10
III — Nécessité de l'harmonisation	11
IV — Les conditions d'admission dans le secteur des transports de marchandises par voie navigable et dans celui des transports de marchandises par route	11
V — Remarques sur certains articles de la proposition de règlement	11

A

La commission des transports soumet au vote du Parlement européen, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, la proposition de résolution suivante :

Proposition de résolution

portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil relative à un règlement concernant l'introduction de conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil ⁽¹⁾,
- consulté par le Conseil conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E. (doc. 109/68),
- vu le rapport de la commission des transports (doc. 186/68),

1. Invite la Commission à faire siennes les modifications suivantes, conformément à l'alinéa 2 de l'article 149 du traité instituant la C.E.E. ;

2. Constate avec satisfaction que, par la présente proposition, la Commission européenne complète à présent les dispositions proposées par elle relativement aux conditions d'accès à la profession de transporteur dans le domaine des transports de marchandises par route et par voie navigable ;

3. Invite la Commission à faire également une place, dans la directive à arrêter, en conformité de l'article 5 de la proposition de règlement, sur les examens à subir par les candidats transporteurs, à la connaissance de la pratique des transports et du matériel utilisé par les entreprises de transport ;

4. Charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

⁽¹⁾ J.O. n° C 95 du 21 septembre 1968, p. 38.

Proposition d'un règlement du Conseil concernant l'introduction de conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que l'organisation du marché des transports est indispensable pour atteindre les objectifs de la politique commune des transports dont l'instauration est prévue par le traité ;

considérant qu'il importe de prévoir l'introduction de règles uniformes pour l'admission à la profession de transporteur dans le domaine des transports de voyageurs par route, tant nationaux qu'internationaux, en vue d'assurer un relèvement du niveau professionnel du transporteur, susceptible de contribuer à l'assainissement du marché et à l'amélioration de la qualité du service rendu, dans l'intérêt des usagers, des transporteurs et de l'économie dans son ensemble ;

considérant qu'une capacité professionnelle adéquate permet aux transporteurs de mieux apprécier les situations effectives du marché et, par conséquent, de pratiquer une politique d'investissement et une exploitation rationnelles ;

considérant que la capacité financière doit atteindre un certain niveau pour assurer la bonne marche de l'entreprise ;

considérant que des conditions en matière de moralité et d'honorabilité permettent de donner les garanties nécessaires aux usagers ;

considérant, en conséquence, qu'il convient que les règles en matière d'accès à la profession de transporteur dans le domaine des transports de voyageurs par route portent sur ces trois conditions ;

considérant qu'il n'est cependant pas nécessaire d'inclure dans ces règles communes certains transports ayant soit une faible incidence économique, soit une destination particulière ;

considérant que des possibilités de recours doivent être garanties aux transporteurs à l'égard des décisions individuelles prises par les autorités compétentes des États membres chargées d'appliquer le régime instauré ;

considérant que pour assurer le respect des dispositions visées par la réglementation, il y a lieu de prévoir certains moyens de contrôle et de sanctions ;

considérant que des dispositions transitoires doivent être introduites pour permettre aux États membres d'adapter leurs régimes nationaux au régime communautaire ;

considérant que pour uniformiser les conditions de mise en œuvre des règles communes, il importe de prévoir une procédure de consultation communautaire pour les mesures à prendre à cette fin, sur le plan national,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article 1

1. L'admission des ressortissants des États membres à la profession de transporteur de voyageurs par route, dans les domaines des transports nationaux et internationaux, est soumise aux dispositions du présent règlement.

2. Pour l'application du présent règlement, on entend par « profession de transporteur de voyageurs par route » l'activité de toute personne physique ou morale qui effectue, sur la voie publique aménagée à cet effet et au moyen d'un véhicule automobile, le transport de personnes, dans la mesure où ce transport ne remplit pas les conditions visées à l'article 2 a et b.

Article 2

Les dispositions du présent règlement ne s'appliquent pas

- a) aux personnes physiques et morales qui effectuent des transports de voyageurs par route au moyen de véhicules qui ne sont pas offerts au public et qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet.
- b) aux entreprises qui effectuent des transports pour leurs propres travailleurs ou des établissements d'enseignement qui effectuent des transports pour leurs élèves et leur personnel, à condition que :

1° les véhicules avec lesquels les transports sont effectués :

- soient la propriété de l'entreprise ou de l'établissement d'enseignement ou aient

été achetés à crédit par ceux-ci, ou aient été mis à la disposition exclusive de l'entreprise pour une durée minimum d'un an et, dans le cas d'un établissement d'enseignement, pour toute la durée de l'année scolaire au minimum ;

— soient conduits par le personnel de l'entreprise ou de l'établissement d'enseignement ;

2^o les transports soient destinés :

— à amener les travailleurs de l'entreprise ou les élèves et le personnel dépendant de l'établissement d'enseignement au lieu de travail ou d'enseignement et à les ramener vers leur domicile ;

— à assurer le transport de travailleurs entre différents lieux de travail de la même entreprise ou celui d'élèves et de personnel dépendant de l'établissement entre différents lieux d'enseignement du même établissement.

Article 3

1. Pour être admis à exercer la profession de transporteur de voyageurs par route, le requérant doit satisfaire à des conditions :

- a) de moralité et d'honorabilité,
- b) de capacité financière,
- c) de capacité professionnelle.

Dans le cas où le requérant est une personne morale, les conditions visées sous a et c ci-dessus doivent être remplies par la personne physique chargée de la gestion journalière de l'entreprise de transport.

2. La condition de moralité et d'honorabilité consiste en l'absence de condamnations fermes à l'emprisonnement du chef de certaines infractions pénales. Au sens de la présente disposition, on entend par condamnation ferme toute condamnation prononcée sans sursis et coulée en force de chose jugée.

Les États membres déterminent les crimes, les délits et les autres infractions de droit pénal entraînant l'interdit de l'accès à la profession de transporteur.

La preuve que cette exigence est satisfaite résulte de la production d'un extrait du casier judiciaire ou, à défaut, d'un document équivalent délivré par une autorité judiciaire ou administrative compétente.

Article 3

1. Pour être admis à exercer la profession de transporteur de voyageurs par route, le requérant doit satisfaire à des conditions :

- a) de moralité et d'honorabilité,
- b) de capacité financière,
- c) de capacité professionnelle.

Dans le cas où le requérant est une personne morale, les conditions visées sous a et c ci-dessus doivent être remplies par la personne physique chargée **soit** de la gestion journalière de l'entreprise de transport, **soit du service des transports de voyageurs par route de cette entreprise.**

2. inchangé

3. La condition de capacité financière consiste dans la disponibilité de ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise. *Les États membres déterminent* le montant du capital nécessaire à cet effet, en fonction du nombre et du type des véhicules à mettre en service.

La preuve que cette exigence est satisfaite résulte de la production d'une attestation délivrée par une banque, un établissement financier ou une autorité administrative compétente.

4. La condition de capacité professionnelle consiste dans la possession de compétences constatées par voie d'examen portant sur les matières indiquées à l'article 4.

La preuve de ces compétences résulte de la production d'une attestation délivrée par une autorité administrative compétente certifiant qu'il a été satisfait à cet examen.

3. La condition de capacité financière consiste dans la disponibilité de ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise. **Un an au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission arrête par voie de directive, après consultation des instances publiques compétentes des États membres, les règles communautaires déterminant, en chaque pays, le montant du capital nécessaire à cet effet en fonction du nombre et du type des véhicules à mettre en service.**

La preuve que cette exigence est satisfaite résulte de la production d'une attestation délivrée par une banque, un établissement financier ou une autorité administrative compétente.

4. inchangé

Article 4

1. Pour l'admission aux transports nationaux dans un État membre, l'examen visé à l'article 3, paragraphe 4, doit permettre d'établir que le requérant possède une connaissance suffisante des réglementations relatives aux transports nationaux de voyageurs par route dans cet État, des dispositions spécifiques applicables à ces transports, notamment en matière fiscale et sociale, ainsi que des principes de gestion des entreprises.

2. Pour l'admission aux transports internationaux, l'examen visé à l'article 3, paragraphe 4, doit permettre d'établir que le requérant, en plus des connaissances exigées en vertu du paragraphe 1 du présent article, possède une connaissance suffisante :

- a) de la réglementation communautaire ainsi que des traités, accords et conventions internationaux régissant les transports entre les États membres, notamment en ce qui concerne les tarifs, les règlements relatifs à l'utilisation technique des véhicules et les dispositions fiscales, sociales et douanières ;
- b) des dispositions nationales des États membres en matière de transports de voyageurs par route, notamment en ce qui concerne les règles auxquelles sont assujettis les transporteurs non résidents lors de l'exécution de tels transports sur le territoire de ces États.

3. Les connaissances visées aux paragraphes 1 et 2 sont différenciées selon qu'il s'agit de l'admission à la profession de transporteur, respectivement

- a) au moyen de taxis et voitures de location qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter 9 personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet ;
- b) au moyen de véhicules qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter plus de 9 personnes, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet.

Article 5

Avant le ..., la Commission arrête, par voie de directive, les règles communes pour l'établissement des programmes d'examen visés à l'article 4 ainsi que pour la formation professionnelle des transporteurs ou des dirigeants d'entreprises de transport chargés de la gestion journalière.

Article 5

Un an au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission arrête, par voie de directive, les règles communes pour l'établissement des programmes d'examen visés à l'article 4 ainsi que pour la formation professionnelle des transporteurs ou des dirigeants d'entreprises de transport chargés de la gestion journalière.

Article 6

1. En cas de décès d'une personne physique exerçant l'activité de transporteur, l'ayant droit ou, en cas d'incapacité de celui-ci, son représentant légal, est autorisé à continuer la gestion de l'entreprise, à titre provisoire, pendant une période maximum d'un an, même s'il ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article 3, paragraphe 1.

2. En cas de décès de la personne physique chargée de la gestion journalière d'une entreprise de transport constituée sous la forme de personne morale, cette entreprise peut continuer son activité, à titre provisoire, pendant une période maximum de six mois, même si la gestion journalière de l'entreprise est assurée par une personne physique qui ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article 3, paragraphe 1.

Article 7

1. Les entreprises de droit public et des administrations nationales de chemin de fer qui assurent des services de transport de voyageurs par route sont dispensées de fournir la preuve qu'elles remplissent les conditions d'honorabilité et de moralité ainsi que de capacité financière visées à l'article 3, paragraphe 1 a et b.

2. Le personnel des entreprises de droit public et des administrations nationales de chemin de fer,

chargé de la gestion journalière des services de transport de voyageurs par route, exploités par lesdites entreprises ou administrations, doit satisfaire à la condition de capacité professionnelle visée à l'article 3, paragraphe 1 c.

Article 8

1. Les décisions prises par les autorités compétentes des États membres, qui comportent le rejet de l'admission à la profession de transporteur, sont motivées.
2. Les États membres assurent aux transporteurs la garantie d'un recours juridictionnel de droit administratif contre les décisions visées au paragraphe 1.

Article 9

1. Les transporteurs qui justifient avoir exercé l'activité de transporteur, à titre indépendant ou en qualité de dirigeant d'entreprise, pendant les trois dernières années précédant l'entrée en vigueur du présent règlement, sont considérés comme remplissant les conditions d'admission à la profession prévues à l'article 3, dans le domaine des transports de voyageurs par route nationaux et/ou internationaux, selon que leur activité triennale antérieure a été exercée respectivement dans le domaine des transports nationaux et/ou internationaux.
2. Dans le cas où le requérant a exercé son activité respectivement dans le domaine des transports visés à l'article 4, paragraphe 3 a et b, l'application des dispositions visées au paragraphe 1 est limitée à l'admission au genre de transport dans lequel il a exercé son activité.

Article 10

Pendant une période d'un an à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres ont la faculté

- soit de maintenir leur régime national respectif en matière d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route,
- soit de le modifier pour le rapprocher du régime prévu par le présent règlement.

Article 11

1. Au cours de la période de transition visée à l'article 10, les États membres arrêtent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement.

2. Ces dispositions portent notamment sur les modalités d'application de dispositions concernant les conditions d'accès à la profession, la procédure de recours juridictionnel de droit administratif, les contrôles et les sanctions.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

B

EXPOSÉ DES MOTIFS

I — Objet de la proposition de règlement

1. Après ses propositions de règlement concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux ⁽¹⁾ et de règlement concernant l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable ⁽²⁾, la Commission européenne présente une proposition de règlement prévoyant des dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

2. Ce dernier document ne fait que définir certaines conditions auxquelles doit satisfaire personnellement l'entrepreneur de transports de voyageurs par route. Pour ce qui est des conditions auxquelles les conducteurs de véhicules affectés au transport rémunéré de personnes doivent répondre, le Conseil a arrêté récemment des prescriptions qui sont contenues dans le règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions sociales dans le domaine des transports par route. La proposition de règlement ne dit mot des règles de sécurité. Dans cet ordre d'idées, l'accent a été mis une nouvelle fois, dans les débats de votre commission, sur la nécessité, dans l'intérêt de la sécurité des transports, d'imposer aussi rapidement que pos-

sible l'usage du tachygraphe dans les transports de marchandises et dans les transports de voyageurs.

La portée de la proposition de règlement considérée est donc très limitée, d'autant plus que le texte proposé ne prévoit que des dispositions générales dont la portée devra être précisée, pour ce qui est des articles relatifs à la capacité professionnelle, par une directive ultérieure.

3. La proposition de règlement prévoit que pour être admis à exercer la profession de transporteur de voyageurs par route, les requérants devront satisfaire à des conditions :

- de moralité et d'honorabilité,
- de capacité financière,
- de capacité professionnelle,

II — Dispositions nationales

4. Il ressort de l'inventaire des dispositions nationales relatives aux transports intérieurs dans la Communauté européenne ⁽³⁾, publié par la Commission européenne voici quelques années, que dans les différents États membres, l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route est soumis à certaines conditions d'ordre personnel. Certains États n'imposent que les conditions de

⁽¹⁾ Cf. document de séance n° 105/67 (Titre II) et le rapport fait à ce sujet par M. Jozeau-Marigné, doc. 25/68.

⁽²⁾ Cf. document de séance n° 166/67 (Titre II) et le rapport fait à ce sujet par M. De Gryse, doc. 116/68.

⁽³⁾ Régime juridique des transports ferroviaires, routiers et fluviaux dans les États membres de la Communauté économique européenne.

moralité et d'honorabilité, mais d'autres exigent en outre que le requérant fasse la preuve de sa capacité professionnelle et financière. Cet inventaire de la Commission européenne n'indique pas quel est le niveau que doivent atteindre pratiquement la capacité professionnelle et la capacité financière des candidats et ne définit pas non plus la procédure selon laquelle les autorités compétentes vérifient si les transporteurs satisfont aux conditions prévues.

III — Nécessité de l'harmonisation

5. Le Programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services prévoit que pour la fin de la période de transition, la liberté d'établissement doit également être réalisée dans le secteur des transports. Cette libéralisation suppose, notamment, une certaine harmonisation des conditions que doivent remplir personnellement les candidats à la profession de transporteur. D'ailleurs, du point de vue de l'assainissement des conditions de concurrence également, il convient que les conditions imposées aux transporteurs dans les différents pays soient pratiquement équivalentes. Enfin, une harmonisation « par le haut » permettrait d'escompter une amélioration de la gestion des entreprises et de la qualité des services dans le secteur des transports.

IV — Les conditions d'admission dans le secteur des transports de marchandises par voie navigable et dans celui des transports de marchandises par route

6. Il n'y a aucune raison d'imposer au transporteur de voyageurs par route des conditions sensiblement différentes de celles auxquelles doit satisfaire le transporteur de marchandises par route. Dans la proposition susvisée de règlement concernant l'introduction de règles communes pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, la Commission avait prévu un certain nombre d'articles que l'on retrouve à peu près tels quels dans la proposition de règlement faisant l'objet du présent rapport. Les dispositions de la proposition de règlement relatif à l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable coïncident dans une large mesure, elles aussi, avec ces articles.

7. Étant donné que la commission des transports s'est ralliée pour ainsi dire sans restriction, dans les rapports de MM. Jozeau-Marigné et De Gryse, à la ligne de conduite adoptée par la Commission européenne en matière de conditions d'admission, et qu'elle a été suivie en cela par le Parlement européen, il n'y a pas lieu de procéder à une analyse approfondie de la nouvelle proposition de règlement. Votre commission se bornera donc, dans les

paragraphes qui suivent, à critiquer certains aspects de la proposition de la Commission européenne.

V — Remarques sur certains articles de la proposition de règlement

8. *L'article 2* répond au vœu du Parlement, qui avait souhaité que l'application des dispositions communautaires fût étendue à d'autres catégories de véhicules, comme les voitures de location, les taxis, etc. (1).

9. *L'article 3*, paragraphe 1, dernier alinéa, stipule que dans le cas où le requérant est une personne morale, les conditions de moralité, d'honorabilité et de capacité professionnelle doivent être remplies par la personne physique chargée de la gestion journalière de l'entreprise de transport. Cette disposition peut être une source de difficultés dans les grandes entreprises privées qui s'occupent de divers modes de transport. Le plus souvent, en effet, celui qui est chargé, dans ces entreprises, de la gestion journalière de la section des transports de voyageurs et le responsable des transports de marchandises ne sont pas une seule et même personne. La Commission européenne est invitée à tenir compte de ce fait.

10. L'article 3 de la proposition de règlement « laisse aux États membres la faculté de déterminer les crimes, délits et autres infractions entraînant l'interdit à la profession de transporteur ». Dans son commentaire de cet article, l'exécutif fait remarquer, à juste titre, qu'il convient de laisser cette faculté aux États membres parce que leurs droits pénaux n'ont pas encore été harmonisés.

11. On comprend moins bien que la Commission européenne laisse aussi aux États membres le soin de définir les conditions de capacité financière de l'entreprise. L'article 3, paragraphe 3, permet aux États membres de fixer eux-mêmes le montant des ressources financières « nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise ». Il y a là, incontestablement, un risque de discrimination. En effet, plus les exigences financières seront élevées, plus les entreprises publiques, qui sont censées remplir les conditions de solvabilité, seront avantagées. Il faut tenir compte du fait que les entreprises publiques de transport pourraient faire pression sur leur gouvernement pour que celui-ci prévoie un niveau élevé de capacité financière, de façon à gêner la concurrence du secteur privé. Des différences entre les conditions de capacité financière peuvent aussi entraîner des distorsions dans le choix du lieu d'implantation, encore que d'autres différences — les différences fiscales, par exemple — continuent provisoirement à jouer un rôle plus important.

(1) Rapport de M. Lardinois sur l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route, doc. 9/65, paragraphe 12.

C'est notamment pour ces raisons que M. Müller-Hermann avait affirmé que « lorsqu'on apporte des restrictions qualitatives à l'accès au marché, il faut en même temps harmoniser les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres » (1). Dans l'esprit du rapporteur, cette remarque s'appliquait au « certificat d'aptitude aussi bien qu'aux garanties financières » (2).

Il conviendrait en outre que le transporteur ressortissant d'un État membre qui désire établir son entreprise dans un autre État membre puisse se prévaloir de dispositions communautaires en matière de capacité financière, car il lui sera généralement difficile de convaincre de sa solvabilité les autorités du pays où il veut s'établir.

12. Votre commission propose donc de prévoir une disposition chargeant la Commission européenne de préciser, en accord avec les services nationaux compétents, les conditions de capacité financière.

13. La Commission européenne se propose d'arrêter, par voie de directive, des règles communes applicables aux examens que les candidats transporteurs devront subir pour obtenir un certificat de capacité professionnelle.

La Commission européenne ne précise pas, à l'article 5 de sa proposition, quand cette directive sera arrêtée, pas plus qu'elle ne le fait dans la proposition de règlement concernant les transports de marchandises par route. En revanche, l'article 5,

paragraphe 3, de la proposition de règlement concernant les transports de marchandises par voie navigable stipule que dans les trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement, la Commission européenne arrêtera, par voie de directive, après consultation des États membres, les règles communes pour l'établissement des programmes d'examen. Votre commission préférerait qu'un délai qui, en l'occurrence, pourrait être d'un an, fût imposé à la Commission des Communautés européennes.

14. Au sens de la proposition de règlement, la capacité professionnelle n'implique que des connaissances théoriques : connaissance des dispositions fiscales et sociales, connaissance élémentaire des principes de gestion des entreprises, des traités, conventions et accords internationaux régissant les transports, etc. Votre commission insiste pour que dans la directive prévue à l'article 5, l'exécutif fasse une place à la connaissance de la pratique des transports et du matériel utilisé par les entreprises de transport, et ce en raison des impératifs de la sécurité. Il apparaît comme souhaitable qu'avant d'être autorisé à exercer la profession de transporteur, le candidat ait fait un stage d'un an au moins dans une entreprise de transport.

15. La période de 6 mois prévue à l'article 6, paragraphe 2, est celle que le Parlement européen avait proposée dans le rapport de M. Jozcau-Marigné.

(1) Rapport de M. Müller-Hermann relatif au mémorandum de la Commission de la Communauté économique européenne sur l'orientation à donner à la politique commune des transports, document 18/32, paragraphe 22.

(2) Ibidem.