

- 2 **Carte des temps minima d'acheminement des marchandises par route.**
- **La capacité financière en Europe**
- 3 **L'accord INTERBUS relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar**
- 4 **Enquête sur l'utilisation des embranchements ferroviaires (suite)**
- **Brèves**

Ce numéro comporte un encart de quatre pages sur les modalités d'application de la condition de capacité financière pour le transport routier de marchandise dans l'Union Européenne.



Cette lettre est réalisée en collaboration avec les membres de la CERTA :
ADEME • AFT • Banque de France • CCI • CES • CNC • Conseil Régional • CRCI • Douanes • DRAF • DRCE • DRTEFP • DRE • FMB • FNTR • INSEE • ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • OPCA-transports • PORTS • PROMOTRANS • RFF • SNCF • TLF • UNOSTRA • URSTRA.

Installations terminales embranchées

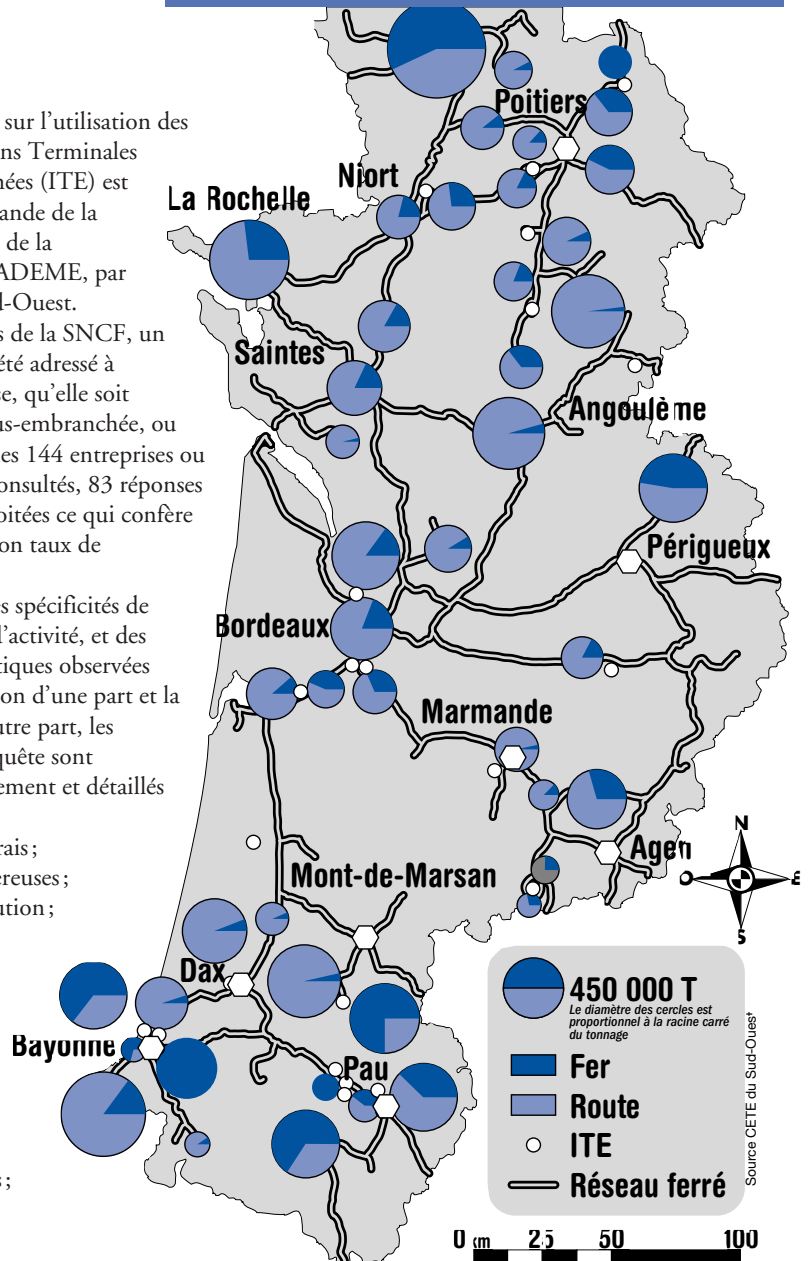
Enquête sur l'utilisation des embranchements ferroviaires

Cette étude sur l'utilisation des Installations Terminales Embranchées (ITE) est réalisée à la demande de la DRE Aquitaine, de la CERTA et de l'ADEME, par le CETE du Sud-Ouest. Avec le concours de la SNCF, un questionnaire a été adressé à chaque entreprise, qu'elle soit embranchée, sous-embranchée, ou utilisatrice. Sur les 144 entreprises ou établissements consultés, 83 réponses ont pu être exploitées ce qui confère à l'enquête un bon taux de représentativité. Compte tenu des spécificités de chaque secteur d'activité, et des conditions logistiques observées pour la production d'une part et la distribution d'autre part, les résultats de l'enquête sont présentés globalement et détaillés par filières :

- céréales et engrais ;
- matières dangereuses ;
- grande distribution ;
- matériaux de carrières ;
- matériaux de construction ;
- automobiles ;
- papeteries ;
- métallurgie ;
- verrerie ;
- négoce du bois ;
- contreplaqués ;
- divers.

(suite page 4)

I.T.E. enquêtées en Mars 2003
Répartition modale fer/route globalisée à la commune Aquitaine et Poitou-Charente.



Source CETE du Sud-Ouest

Union Européenne Modalités d'application de la condition de capacité financière pour le transport routier de marchandise

La directive 98/76/CE du Conseil du 1^{er} octobre 1998 a modifié les conditions d'accès à la profession de transporteurs de marchandises, et après transposition dans les différentes réglementations nationales des 15 pays, il apparaît quelques petites différences notamment en ce qui concerne la capacité financière.

LES CRITÈRES D'APPLICATION – En règle générale la condition de capacité financière s'applique à toute entreprise de transport public utilisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Certains pays ont fixé un tonnage différent : pour l'Espagne, deux tonnes ; six tonnes pour la Grèce...

En Italie, cette mesure s'applique uniquement pour les véhicules effectuant des transports internationaux, tandis qu'au Royaume Uni, elle s'applique également pour les véhicules utilisés en compte propre.

LA CAPACITÉ FINANCIÈRE – Généralement, les montants correspondent aux minima imposés par la directive, à savoir 9 000 € pour le premier véhicule et 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.

Il existe cependant des cas particuliers :

- Italie : 50 000 € pour le premier véhicule et 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire ;
- Portugal : 50 000 €, montant équivalant au capital social minimum d'une société, permettant d'immatriculer 8 véhicules ;
- Danemark, 20 106 € jusqu'à deux véhicules et 5 361 € pour toute unité supplémentaire...

Les ressources prises en compte pour le calcul de la capacité financière sont, le plus souvent, le capital social et les réserves.

En ce qui concerne **les proportions et conditions pour la garantie financière** – à l'exception de l'Irlande et du Portugal – des garanties financières peuvent être apportées par des établissements bancaires.

La condition de capacité financière est vérifiée par les services en charge des transports aux niveaux national, régional ou local.

Cette vérification a lieu, en règle générale, tous les cinq ans à l'occasion du renouvellement de la licence de transport.

Il existe des cas particuliers, par exemple l'Espagne où la vérification est effectuée tous les deux ans et l'Italie où la capacité financière est contrôlée au minimum tous les trois ans.

QUELLES SANCTIONS ? – En cas de non-respect de la condition de capacité financière les sanctions peuvent être un retrait de la licence, un refus de nouvelles copies, ou le non-renouvellement de la licence. Là aussi, deux cas particuliers : l'Espagne et l'Italie où des amendes ont été mises en place.

Pour de plus amples informations, consulter le tableau comparatif ci-inclus.

Contact : *Gilberte Gimbert* 05 57 57 41 92

gilberte.gimbert@equipement.gouv.fr

Carte des temps minima d'acheminement des marchandises par route (départ de Bordeaux) situation Janvier 2004

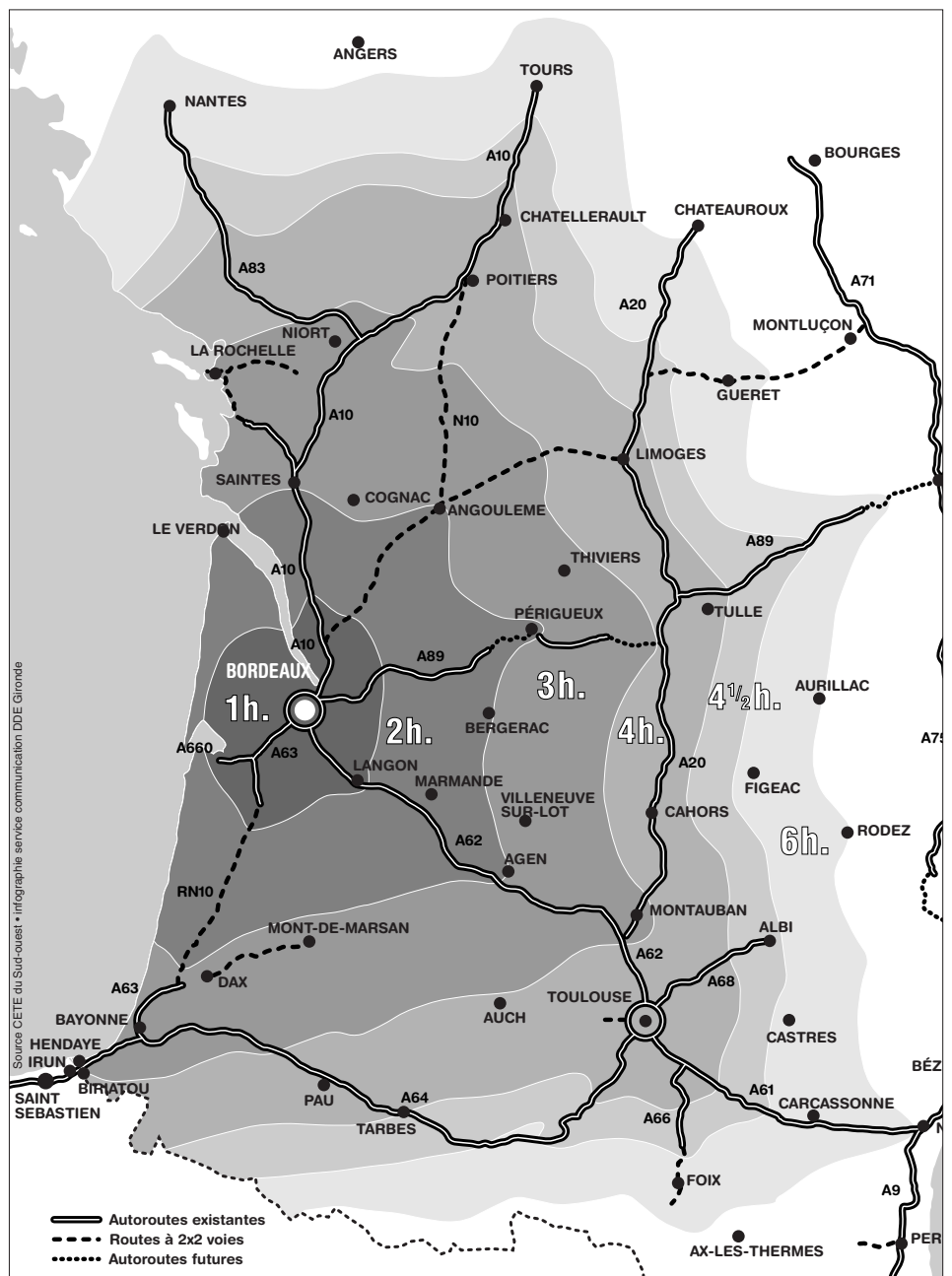
Cette carte tient compte du relief et du réseau routier le plus performant, de la législation routière et de la réglementation sociale européenne en matière de temps de conduite et de repos.

La législation retenue concerne :

- la conduite, par une seule personne, après un repos journalier ou hebdomadaire ;
- les véhicules de plus de 12 tonnes de PTAC ;
- le transport de marchandises, excepté celui de matières dangereuses ;
- la courbe isochrone de 4h30 a été tra-

cée car elle correspond au temps de conduite maximum sans interruption ;

- le conducteur doit se reposer au moins 45 minutes après 4h30 de conduite continue ;
- les temps sont donnés pour des trajets simples, sans étape, ce qui suppose des charges complètes et des véhicules prêts au départ ;
- les temps de parcours, fournis par le serveur « 3615 km » sont calculés de centre ville à centre ville.



l'accord INTERBUS

L'accord « INTERBUS » relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003 pour les États contractants qui l'ont ratifié.

Cet accord, négocié par la Communauté européenne et plusieurs États d'Europe centrale et orientale, constitue une extension, au profit de ces États européens, de l'accord ASOR du 26 mai 1982, relatif aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route. Il est ouvert à l'adhésion des pays membres de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT).

En plus des pays de l'Union Européenne, la

CEMT regroupe l'Albanie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, ERYM (Macédoine), l'Estonie, la Fédération de Russie, la Géorgie, la Hongrie, l'Islande, la Lettonie, la Lituanie, la Moldavie, la Norvège, la Pologne, la République Tchèque, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie, la Suisse, la Turquie et l'Ukraine.

L'accord INTERBUS libéralise certains services occasionnels et comporte diverses dispo-

sitions d'harmonisation dans les domaines économique, social, environnemental et de la sécurité.

Le texte complet de l'accord a été publié au Journal Officiel des Communautés européennes le 26 novembre 2002 et se trouve sur le site Internet de la direction des transports terrestres à l'adresse suivante :

< <http://www.transports.equipement.gouv.fr> >

Documents exigibles en fonction des différentes réglementations et des accords existants

Services entre...	Texte de référence	Services réguliers	Services occasionnels non libéralisés	Services occasionnels libéralisés
... les pays de l'EEE (espace économique européen : 15 états membres de l'Union européenne plus la Norvège, l'Islande et le Lichtenstein).	Règlements 684/92 du 16 mars 1992 et 2121/98 du 2 octobre 1998	Copie conforme de la licence communautaire PLUS autorisation modèle règlement 2121/98	NÉANT	Copie conforme de la licence communautaire PLUS feuille de route modèle 2121/98
... les pays de l'Union européenne et la Suisse.	Accord communauté européenne – Suisse du 21 juin 1999	Copie conforme de la licence communautaire ou licence suisse PLUS autorisation modèle règlement 2121/98.	NÉANT	Copie conforme de la licence communautaire ou licence suisse PLUS feuille de route modèle 2121/98
... la France et la Turquie (pays zone ASOR); ... la France et l'Andorre.	Accord ASOR ^① Accord franco-andorran des 27 mars et 9 mai 1996	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS autorisation modèle arrêté du 25 mars 1997.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS autorisation modèle arrêté du 25 mars 1997 PLUS feuille de route ASOR	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS feuille de route ASOR.
... l'UE et les pays ayant ratifié INTERBUS: Bulgarie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Roumanie, Slovénie, République Tchèque, Pologne, Croatie.	Accord INTERBUS	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs UE ou licence nationale pour les transporteurs des pays tiers PLUS autorisation modèle arrêté du 25 mars 1997.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs UE ou licence nationale pour les transporteurs des pays tiers PLUS autorisation modèle INTERBUS avec liste des passagers.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs UE ou licence nationale pour les transporteurs des pays tiers PLUS feuille de route modèle INTERBUS.
... la France et les pays en attente de ratification d'INTERBUS, ayant déjà libéralisé les services occasionnels avec la France : Moldavie, Slovaquie, Estonie.	Accords bilatéraux entre la France et chaque pays.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS autorisation modèle arrêté du 25 mars 1997.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS autorisation modèle arrêté du 25 mars 1997 PLUS feuille de route internationale.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS déclaration visée par le décret du 6 mars 1979.
... la France et les pays en attente de ratification d'INTERBUS, n'ayant pas libéralisé les services occasionnels avec la France (Bosnie et Herzégovine).	Accords bilatéraux entre la France et chaque pays.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS autorisation modèle arrêté du 25 mars 1997.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS autorisation modèle arrêté du 25/03/97.	NÉANT
... la France et les pays tiers ayant déjà libéralisé les services occasionnels avec la France (Russie, Ukraine, Maroc).	Accords bilatéraux entre la France et chaque pays.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS autorisation modèle arrêté du 25 mars 1997.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS autorisation modèle arrêté du 25 mars 1997.	Copie conforme de la licence communautaire pour les transporteurs français PLUS déclaration visée par le décret du 6 mars 1979.

① L'accord ASOR ne s'applique plus aujourd'hui que pour les services occasionnels avec la Turquie.

Cet accord aura vocation à ne plus s'appliquer le jour où la Turquie aura ratifié l'accord INTERBUS.

N.B. pour les services occasionnels couverts par l'accord INTERBUS, les transporteurs doivent en plus pouvoir produire un document attestant la date de première immatriculation du véhicule.

(suite de la page 1)

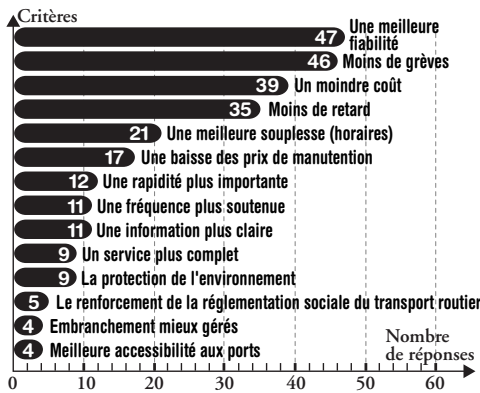
L'enquête a été réalisée sur les mois de mars et avril 2003. Les analyses qui suivent font référence aux seules entreprises embranchées fer ayant répondu à l'enquête. Ces données doivent donc être considérées comme indicateurs des stratégies des seules entreprises embranchées.

Évolution du trafic ferroviaire par embranchement

L'évolution du trafic ferroviaire sur les trois dernières années a été exprimée par 81 établissements sur 83 ayant répondu soit 97,5 %. Ce trafic diminue pour 23 établissements (soit 28 %) ; il stagne pour 30 établissements (soit 37 %) ; et il augmente pour 28 établissements (soit 35 %). Pour les trois prochaines années, seuls 74 établissements se sont exprimés, soit 89,15 %.

Critères fondamentaux pour utiliser davantage l'embranchement fer, toutes filières confondues.

(nombre de réponses par critère pour 83 entreprises consultées).



Le trafic futur diminuera pour six établissements (soit 8 %) ; il stagnera pour 36 établissements (soit 49 %) ; il augmentera pour 32 établissements (soit 43 %). Ainsi à l'avenir les diminutions reculeraient de 20 % ; les stagnations augmenteraient de 12 % ; les augmentations croîtraient de 8 %. Ces chiffres concernent le nombre d'entreprises, et non l'importance des trafics qu'elles peuvent générer.

▲ Exemple de lecture : une « meilleure fiabilité » est classé comme critère fondamental par 47 entreprises.

La logistique en Aquitaine et au nord de l'Espagne



La CERTA a organisé, le 25 novembre 2003, une réunion pour présenter les premiers résultats de l'étude sur la logistique en Aquitaine et au nord de l'Espagne. La réalisation de cette étude a été confiée par la CERTA au bureau d'études Samarcande avec la collaboration de l'Institut Cerda de Barcelone. M. Philippe Duong, direc-

teur de Samarcande, et M. Inglada, de l'Institut Cerda, ont présenté les enjeux généraux et territoriaux de la logistique, les pôles générateurs de flux, les pratiques et stratégies des acteurs logistiques ainsi qu'une première approche prospective. L'étude devrait être terminée avant la fin du premier trimestre 2004.

• BRÈVES • BRÈVES • BRÈVES • BRÈVES • BRÈVES •

Informations techniques DTT

La direction des Transports Terrestres a édité deux plaquettes relatives au Protocole de sécurité et à l'évaluation des risques professionnels dans les entreprises de transport.

Pour en savoir plus :

• **Le site internet du ministère** <www.transports.equipement.gouv.fr> page « social transports » avec des documents et des liens pour aider les entreprises à évaluer les risques.

• **Le site de l'INRS**

<www.inrs.fr/> avec des documents sur :

- Évaluation des risques professionnels : questions & réponses sur le document unique – ED 887 2002 – 20 pages ;
- Évaluation des risques professionnels : principes et pratiques recommandés par la CNAMTS, les CRAM, les CGSS et l'INRS – ED 886, octobre 2002 – 12 pages ;
- Guide d'évaluation des risques – ED 840 2000 – 20 pages ;
- Prévenir les accidents de circulation routière des salariés, un enjeu pour votre entreprise : document d'évaluation préalable – ED 849 2000 – 4 pages.
- **Le site du ministère des Affaires sociales, du Travail et de la Solidarité** <www.sante-securite.travail.gouv.fr/>.

Transport de déchets hospitaliers

« déchets d'activité de soins à risques infectieux » (DASRI)

A l'heure où le principe de précaution, le respect de l'environnement et l'intégrité des personnes sont une priorité, la prise en compte des déchets d'hôpital par les pouvoirs publics est indispensable. Plus de 50 000 tonnes de DASRI sont produites chaque année en France.

Dans ce domaine, nous avons pu constater que la filière d'élimination des déchets n'était pas globalement en conformité avec les prescriptions réglementaires.

Dans le but de prendre les mesures nécessaires pour diminuer les effets, et s'assurer que la production et l'élimination des déchets ne constituent pas un risque pour le travailleur et pour l'environnement, la CRAM Aquitaine, la DDASS, la DRASS, l'INRS et la

DRE Aquitaine ont formé un groupe de travail. Son objectif est de proposer des solutions d'amélioration pour la gestion de ces déchets et de rappeler les obligations de chacun dans une « plaquette » d'information qui devrait être publiée au cours du 1^{er} trimestre 2004. Ce document concernera l'ensemble des acteurs de la filière d'élimination.

Contact

Christian Boyon – 05 57 57 41 77
<christian.boyon@equipement.gouv.fr>.

Commissions des sanctions administratives

Dissociation de la CSA du CRT (Comité Régional des Transports). La loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a, par son article 26, 5^e, modifié l'article 17 de la Loi d'Orientation des transports intérieurs – 82-1153 du 30 décembre 1982. Alors que jusqu'à présent, la CSA était créée au sein du comité régional des transports, elle sera désormais placée directement auprès du préfet de région.

Le nouvel article est ainsi rédigé : « Les sanctions, notamment les mesures de radiation, de retrait et d'immobilisation prévues par la présente loi, ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives placée auprès du préfet de région ».

Cette disposition est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2003.

Un décret en Conseil d'État interviendra prochainement précisant la composition, les attributions, l'organisation et le fonctionnement de cet organisme.

Mouvement de personnel à la division régulation des transports routiers

Arrivée de **Christiane Bourron**, chargée de la gestion des entreprises de transports de marchandises du département de la Gironde. Elle remplace M^{me} Lucette Dupuch.

M^{me} **Madeleine Coustet-Hayet** est partie en congé de fin d'activité.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

direction régionale de l'Équipement Aquitaine

Cité administrative
rue Jules Ferry
Boîte 55
33090 BORDEAUX CEDEX
Tél. : 05 56 24 80 80
Fax : 05 56 24 47 24
DRE-Aquitaine
@equipement.gouv.fr

CERTA

Cellule Économique Régionale
des Transports d'Aquitaine
185, cours du Médoc 33000 BORDEAUX

CONSEIL REGIONAL
AQUITAINE
Email : cr@cr-aquitaine.fr

Cette lettre a été imprimée à 5 500 exemplaires

Modalités d'application de la condition de capacité financière pour le transport routier de marchandise dans l'Union Européenne

Pays de l'Union européenne	Critères d'application	Montants de la capacité financière	Ressources financières pour le calcul de la capacité	Proportions et conditions pour la garantie bancaire	Capacité vérifiée par...	Fréquence de la vérification de la capacité	Délais de régularisation si non-respect de la capacité	Sanction pour non-respect
ALLEMAGNE	Compte d'autrui pour tout véhicule de plus de 3,5 tonnes	• 9 000 € pour le 1 ^{er} véhicule. • 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.	• Capital propre • Réserves	Garantie illimitée, mais droit de préférence si faillite	Administration de l'arrondissement du Land	• Contrôle régulier tous les cinq ans, lors du renouvellement • Contrôle extraordinaire en cas de soupçon • Contrôle automatique en cas de déclaration d'insolvabilité.	Un an en cas de difficulté économique temporaire.	Retrait de la licence.
AUTRICHE	Compte d'autrui pour tout véhicule de plus de 3,5 tonnes	• 9 000 € pour le 1 ^{er} véhicule. • 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.	• Fonds disponibles, y compris les liquidités en banque, les possibilités de découvert et d'emprunt; • Les avoirs, y compris les biens; • Les fonds de roulement; • Les frais; • Les assujettissements du patrimoine de l'entreprise.	• Ampleur de la prise en compte dépend des circonstances. • 100 % pour les créations d'entreprises.	• Gouverneurs des Länder pour le transport trans-frontalier de marchandises. • Niveau des districts pour le transport national, mais pour le compte du Gouverneur.	• Lors de l'octroi d'une licence communautaire; • Contrôle régulier tous les cinq ans, lors du renouvellement; • D'office si soupçon.	Un an maximum	Retrait de la licence.
BELGIQUE	Compte d'autrui pour tout véhicule ayant une charge utile d'au moins 500 kg.	6 197,34 € pour chaque véhicule.	• Montant versé par le transporteur et bloqué sur un compte en banque; • Garantie allouée par une banque ou une compagnie d'assurances contre paiement d'une prime.	Garantie possible, mais pas de règle définie.	Contrôle automatique par le ministère des transports.	La banque ou la compagnie d'assurances avertit le ministère des transports de la modification du montant de la caution.	Trois mois.	• Retrait de la licence; • Limitation de la licence.
DANEMARK	Compte d'autrui pour tout véhicule de plus de 3,5 tonnes	Capital et des réserves de 20 106 € jusqu'à deux véhicules, puis 5 361 € par véhicule supplémentaire.	Capital propre de l'entreprise (pour un artisan, ses biens propres sont pris en considération).	Garantie d'un institut financier ou d'une banque pour un montant fixé par l'administration.	Direction des transports	• Avant toute autorisation préalable de transport; • Contrôle régulier tous les cinq ans, lors du renouvellement; • Inopiné sur 10 % des entreprises.	Quelques mois.	• Retrait de la licence; • Refus de renouvellement.
ESPAGNE	Compte d'autrui pour tout véhicule de plus de 2 tonnes de PMA.	• 9 000 € pour le 1 ^{er} véhicule. • 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.	Ensemble des actifs disponibles plus les biens pouvant servir de garantie.	A la discrétion des services des communautés autonomes.	Services de transport des communautés autonomes.	• Tous les deux ans lors des contrôles périodiques des autorisations; • Lorsque la capacité financière est mise en doute.	Six mois.	• Sanction financière; • Suspension de licences.
FINLANDE	Véhicules de plus de 1,2 tonnes.	• 10 000 € pour tout véhicule de plus de 3,5 tonnes; • 4 000 € pour tout véhicule de moins de 3,5 tonnes.	Ensemble des actifs, y compris les véhicules, les emprunts, les liquidités.	Aucune condition particulière.	Les Läänihallitus : organes administratifs régionaux dépendant du ministère de l'Intérieur.	• Contrôle régulier tous les cinq ans, lors du renouvellement; • A l'attribution de l'autorisation; • En cas de circonstances particulières.	Environ un mois.	Retrait de la licence.
FRANCE	Compte d'autrui pour tout véhicule.	Moins de 3,5 tonnes • 900 € pour chaque véhicule. Plus de 3,5 tonnes • 9 000 € pour le 1 ^{er} véhicule. • 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.	Capitaux propres, réserves et garanties. Par montant des capitaux propres, il faut entendre le montant global des capitaux propres de l'entreprise, déduction faite des montants du capital souscrit non appelé et du capital souscrit non versé.	Le montant des garanties ne peut excéder la moitié du montant de la capacité financière exigible.	DRE du lieu d'inscription de l'entreprise.	• Au moment de l'inscription de l'entreprise; • Contrôle régulier tous les cinq ans, lors du renouvellement; • Préalablement à toute délivrance de copie conforme liée à un accroissement du parc.	• de 3 à 12 mois selon le cas; • Trois ans maximum en cas de redressement judiciaire.	• Retrait de copies de licence; • Radiation de l'entreprise.
GRÈCE	Compte d'autrui pour tout véhicule de plus de 6 tonnes.	• 9 000 € pour le 1 ^{er} véhicule. • 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.	• Capital disponible en fonction du nombre de véhicules disponibles; • Capacité confirmée par un établissement de crédit.	Non renseigné	Services des transports des collectivités départementales.	• Contrôle régulier tous les cinq ans, lors du renouvellement; • Lors de l'acquisition de nouveaux véhicules.	Un an maximum.	• Retrait de la licence; • Cessation de l'activité de transport.
IRLANDE	Compte d'autrui pour tout véhicule de plus de 3,5 tonnes.	• 9 000 € pour le 1 ^{er} véhicule. • 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.	Les ressources financières prises en compte doivent apparaître au compte capital et/ou au compte réserves (réserves disponibles).	Non, sauf en cas d'entreprise en difficultés : le repreneur peut donner sa caution afin de conserver la validité de la licence en cours.	Un expert comptable ou un avocat conseil.	• Contrôle régulier tous les cinq ans, lors du renouvellement; • Si suspicion légitime.	Pas de délai.	Refus de nouvelles copies si la capacité n'est pas respectée pour les copies acquises.

Pays de l'Union européenne	Critères d'application	Montants de la capacité financière	Ressources financières pour le calcul de la capacité	Proportions et conditions pour la garantie bancaire	Capacité vérifiée par...	Fréquence de la vérification de la capacité	Délais de régularisation si non-respect de la capacité	Sanction pour non-respect
ITALIE	Véhicules de plus de 3,5 tonnes. Pas exigée si véhicules se déplacent uniquement sur le territoire national et ont une faible incidence sur le marché des transports en raison de la nature des marchandises transportées, ou de la brièveté du parcours, et quelle que soit leur charge.	<ul style="list-style-type: none"> • 50 000 € pour le 1^{er} véhicule. • 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les comptes annuels de l'entreprise; • Les fonds disponibles, y compris les liquidités bancaires et les possibilités de découverts et de prêts; • Tous les actifs, y compris les biens pouvant servir de garantie; • Les coûts, y compris le prix d'acquisition ou les versements initiaux pour les véhicules, immeubles, installations, équipements; • Le capital d'exploitation. 	Les possibilités de découverts et de prêts sont prises en compte mais sans précision.	Les provinces.	Au minimum tous les trois ans.	Non défini.	Si des changements interviennent dans la capacité financière, l'entreprise doit en référer dans les trois jours à l'autorité compétente. La violation du devoir de communication est punie d'une sanction administrative pécuniaire, allant de 1 550 à 4 650 €.
LUXEMBOURG	Compte d'autrui pour tout véhicule de plus de 3,5 tonnes.	<ul style="list-style-type: none"> • 9 000 € pour le 1^{er} véhicule. • 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire. 	Garantie dont la valeur est calculée par rapport au nombre de véhicules.	Non renseigné	« Guichet des autorisations » du ministère des transports.	<ul style="list-style-type: none"> • Lors de l'attribution de la licence; • Lors de l'évolution du parc; • Si l'entreprise a des problèmes financiers. 	Six mois.	<ul style="list-style-type: none"> • Peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans; • Amende de 250 à 12 400 €; • Fermeture de l'entreprise.
PAYS BAS	Tous les types de transport et tous les véhicules motorisés équipés pour transporter des marchandises.	<ul style="list-style-type: none"> • 18 000 € pour les deux premiers véhicules; • 19 000 € pour trois véhicules; • 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire. 	Les ressources financières prises en compte doivent apparaître au compte capital et/ou au compte réserves (réserves disponibles).	Non renseigné	Direction des transports.	<ul style="list-style-type: none"> • Au moment de l'inscription de l'entreprise; • Contrôle régulier tous les cinq ans, lors du renouvellement; • Préalablement à toute délivrance de copie conforme liée à un accroissement du parc. 	Non renseigné	<ul style="list-style-type: none"> • Retrait de la licence; • Réduction du nombre de véhicules.
PORTUGAL	Compte d'autrui pour tout véhicule de plus de 3,5 tonnes.	L'entreprise doit disposer d'un capital social initial minimum de 50 000 €. Au cours de son activité, le montant cumulé du capital et des réserves ne peut pas être inférieur à 9 000 € pour le premier véhicule, augmenté de 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire. <i>Un capital social de 50 000 € permet donc de faire enregistrer huit véhicules sans être obligé d'augmenter ni le capital social ni les réserves.</i>	Uniquement le capital social déclaré de l'entreprise et ses réserves.	Non, sauf dans le cas des sociétés en nom individuel ne disposant pas de capital social et devant faire appel à une garantie bancaire.	Direction générale des transports terrestres.	<ul style="list-style-type: none"> • Lors de l'attribution de "l'ALVARA" qui est le permis d'exercer l'activité de transporteur; • Lors de l'enregistrement de chacun des nouveaux véhicules de la société; • Contrôle régulier tous les cinq ans lors du renouvellement de la licence. 	Maximum un an.	Retrait de la licence.
ROYAUME-UNI	Entreprises en compte propre ou pour compte d'autrui utilisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes.	<p>Licence internationale</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1^{er} véhicule 8 793 € • Chaque véhicule supplémentaire 4 885 € <p>Licence « domestique »</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1^{er} véhicule 7 002 € • Chaque véhicule supplémentaire 3 908 € <p>Licence réduite (activité « domestique » en compte propre)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1^{er} véhicule 4 396 € • Chaque véhicule supplémentaire 2 442 € 	<p>Entreprises disposant de comptes annuels audités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doit réaliser des profits; • Ratio du total des actifs par rapport au total des dettes doit être > 1; • Ratio des actifs circulants sur les dettes à court terme doit être > 0,5; • La dernière ligne du bilan doit montrer un solde créditeur substantiel; <p>Entreprise ne disposant pas de comptes annuels audités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liquide disponible sur le compte bancaire; • Droit à découvert s'ajoute. 	Les conditions et la proportion des garanties apportées sont laissées à la discrétion du Commissaire du Trafic.	Commissaires du trafic : 8	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les cinq ans; • Lorsque la capacité financière est mise en doute. 	Maximum un an.	<ul style="list-style-type: none"> • Retrait de la licence; • Réduction du nombre de véhicules couverts par la licence.
SUÈDE	Toutes les véhicules utilisés dans l'entreprise pour toutes les catégories de transport, y compris le transport de personnes sauf: transport funèbre, sauvetage, dépannage, nettoyage par une commune, transport de neige, glace et sable, transport de lait et œufs, transport d'animaux à l'abattoir, transport de fruits et légumes destinés à la transformation industrielle, et transport de passagers vers leur travail, vers l'école ou vers un centre de vote.	<ul style="list-style-type: none"> • 10 881 €: 1^{er} véhicule; • 5 441 € pour chaque véhicule supplémentaire. 	Tous les actifs appartenant à l'entreprise, c'est-à-dire le capital d'exploitation, les véhicules et les propriétés immobilières, tout ce qui figure sur le compte en banque en actif et en passif, ainsi que les emprunts.	Une garantie de banque peut être acceptée comme preuve de ce que l'entreprise possède sur son compte ou en crédit.	Préfecture du lieu de résidence.	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les cinq ans. • Lorsque l'entreprise dépose un permis de transport commercial. 	Délai varie selon le cas.	Retrait du permis d'exercice de la profession de transporteur.