

Document informel N°1 pour la 101^{ème} session

AG/G7778/PKR

Genève, le 16 avril 2007

Position de l'IRU sur L'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Position de l'IRU concernant l'accès à la profession de transporteur de personnes et de marchandises par route - adoptée par l'Assemblée Générale de l'IRU à Genève le 13 avril 2007

I. ANALYSE

Les conditions d'accès à la profession, ainsi que les conditions d'accès aux marchés du transport routier, constituent des éléments clés du cadre juridique et économique général du transport routier.

1. Situation générale

Dans l'ensemble, le marché du transport de personnes et de marchandises fonctionne bien. En effet, le transport routier est devenu un formidable outil assurant la mobilité des personnes, ainsi qu'une composante indispensable à toute la chaîne d'approvisionnement, de la production à la consommation.

Les règles d'accès à une profession du transport routier sont un élément important et déterminent la situation concurrentielle sur un marché, la structure d'un secteur d'activité et, chose importante, le comportement et la rentabilité des opérateurs.

La libéralisation de ce marché, malgré ses mérites, combinée à la dérégulation, a engendré de nouveaux défis, tant en termes de fonctionnement du marché que d'accès à la profession. Malgré les avantages que présentent les actuels critères d'accès au secteur du transport routier, la situation économique du secteur reste préoccupante. En effet, on craint que la tendance dominante de la libéralisation n'aggrave davantage les problèmes, les déséquilibres et les défauts existants.

Les critères d'accès qualitatifs, qui sont appliqués actuellement dans de nombreux pays d'Europe et d'ailleurs, sont partiellement insuffisants par définition, et imparfaits dans leur application. Par conséquent, les critères d'accès à la profession sont depuis longtemps sujets à débats au sein du secteur du transport routier, même si l'on sait qu'une fois en place et correctement appliqués ils pourraient contribuer à remédier au problème.

En outre, il existe des différences considérables entre le secteur du transport de personnes qui comprend les bus, les autocars et les taxis, et le secteur du transport de marchandises.

PROPOSITION

En ce qui concerne le secteur des *taxis*, l'introduction d'un accès à la profession pour les opérateurs de taxis, qui n'est toujours pas appliqué dans l'UE, garantirait des normes de qualité minimum pour ceux qui désirent pénétrer ce marché, particulièrement dans un système dérégulé.

Jusqu'ici, de telles règles ont efficacement accompagné la libéralisation du tourisme par autocar et du marché des autobus à longue distance et des autocars en Europe.

Cela concerne aussi en partie le marché du transport public de personnes, dont la structure et les acteurs ont subi de profonds changements au cours des dernières années, tandis que la législation, y compris à l'échelle communautaire, a eu quelques difficultés à suivre le rythme de l'internationalisation constante et de l'implication d'acteurs privés afin de garantir un certain équilibre entre les différents acteurs.

Le secteur du transport de marchandises par route doit relever d'importants défis en ce qui concerne des surcapacités conjoncturelles, sectorielles, structurelles, régionales et parfois même absolues, ainsi que leurs conséquences extrêmement négatives pour certains sous-secteurs et pays.

2. Surcapacités périodiques / structurelles du transport de marchandises par route – le problème

La situation du marché n'est pas stable et change en fonction de l'équilibre entre l'offre et la demande.

En raison des récentes évolutions économiques, on constate parfois un manque de conducteurs qualifiés avec un impact sur la capacité disponible de chargement. Cette situation offre la possibilité de créer un meilleur équilibre en termes d'offre et de demande de transports. Cependant, les membres de l'IRU admettent généralement que le secteur du *transport de marchandises par route* sera probablement confronté encore et toujours à un problème de surcapacité conjoncturelle, structurelle, régionale, voire même absolue sur le marché, en fonction des sous-secteurs ou des zones géographiques concernées. Ainsi, cela pourrait engendrer des *conséquences négatives*, comme la casse des prix, la chute de la rentabilité, une qualité de service réduite, des opérations et des opérateurs qui n'observent pas les règles du jeu élémentaires, etc.

Le problème est de savoir comment se débarrasser de ces surcapacités, *aux moments et aux endroits où elles apparaissent*. Si l'on ne parvient pas à réduire la capacité, la situation des prix ne s'améliorera pas. En effet, une vaste majorité des Membres de l'IRU pensent qu'une *partie*, et non tout le problème de l'offre excédentaire de capacité du marché des transports et ses conséquences, peut être résolue grâce à une *application plus stricte et plus harmonisée d'un ensemble amélioré de critères d'accès à la profession* dans le secteur du transport routier. Ce faisant, il faut se rappeler que les critères d'accès qualitatifs à la profession ont été introduits dans le but d'améliorer la *qualité* des opérateurs licenciés et non de restreindre leur accès à la profession ou de réguler, de manière directe du moins, la capacité.

Certains Membres de l'IRU pensent qu'un « mécanisme de crise », sous forme de capacités temporairement figées en n'octroyant pas de nouvelles licences pour opérateurs (Règlement (CEE) 3916 du 21 décembre 1990), constituerait un remède contre la surcapacité. Néanmoins, pour la majorité des Membres de l'IRU, une interférence des gouvernements pourrait être plus dommageable que la surcapacité elle-même. Par ailleurs, le gel du marché aurait des conséquences négatives et injustes pour les entreprises bien gérées, tout en récompensant les mauvaises gestions. Un marché encadré par des règles d'égalité des chances devrait apporter un équilibre raisonnable entre l'offre et la demande pour les années à venir.

3. La situation des conducteurs indépendants

Les petites entités (conducteurs indépendants et petites entreprises) dominent le secteur du transport routier.

Dans le principe, le statut d'opérateur/conducteur indépendant *ne pose aucun problème*. En effet, la faible intensité du capital de la profession prédestine ce secteur aux petites entreprises. Les propriétaires-conducteurs, qui représentent la majorité des transporteurs dans la plupart des pays, représentent une source quasi illimitée de *flexibilité, de dynamisme, d'innovation, de service clientèle personnalisé de haut niveau et de bien d'autres caractéristiques avantageuses de la profession*. Chaque entrepreneur devrait être en mesure de fonder une entreprise de n'importe quelle taille, dès lors qu'il/elle respecte les règles du jeu.

Toutefois, selon l'opinion dominante au sein des Membres de l'IRU, les problèmes commencent lorsque des conducteurs indépendants, tout particulièrement dans le secteur du transport routier, se voient *contraints à prendre le statut d'employés cachés pour des entreprises de transport plus importantes qui font appel à leurs services afin de purement et simplement contourner les règles de sécurité sociale*. Dans ce cas, certaines entreprises sous-traitantes n'assument pas les responsabilités concernant la sécurité sociale des conducteurs indépendants, qui, eux-mêmes, sont tentés de négliger les précautions élémentaires à prendre pour bénéficier des systèmes de sécurité sociale.

Pour aborder cette inégalité sociale problématique et généralisée, la règle de systèmes de sécurité sociale obligatoires doit être rigoureusement appliquée. Ainsi, les bonnes pratiques doivent être encouragées/introduites via, par exemple, un dialogue avec les partenaires sociaux du secteur ou, si cela ne suffit pas, via des sanctions et des vérifications visant à garantir une couverture de sécurité sociale, y compris pour les conducteurs indépendants. Cet ensemble de mesures, tout particulièrement dans le secteur du transport routier, doit accompagner l'application du système d'accès à la profession. D'autres observations peuvent aussi s'avérer nécessaires pour définir la nature précise et l'étendue du problème dans les divers pays.

II. POSITION DE L'IRU

1. Critères de qualité concernant les conditions d'accès à la profession dans le secteur du transport routier – Mesures d'amélioration proposées

Les critères de qualité concernant l'accès à la profession doivent toujours rester au cœur de toute législation pertinente. Néanmoins, pour des questions de priorité, son application doit être davantage renforcée et mieux harmonisée.

Les possibles mesures d'amélioration à cet égard doivent, par exemple, être les suivantes :

- a) Harmoniser la mise en œuvre en réduisant les écarts entre les pays via l'application des critères de qualité d'accès à la profession, tout particulièrement en ce qui concerne les exigences de « bonne réputation » ou de situation financière.
- b) Améliorer, entre autres, le contrôle et les sanctions en appliquant rigoureusement et efficacement la fréquence de 5 ans pour l'examen des critères d'accès. Des inspections ciblées aléatoires basées sur l'évaluation du risque seraient acceptables, en cas de doute justifié quant au non respect des critères d'accès de la part d'un opérateur, et/ou en cas de modifications connues du statut de l'opérateur sans, bien entendu, que soit perturbée la gestion journalière de l'entreprise.
- c) Utiliser les dernières technologies informatiques pour soutenir l'échange d'informations sur la liste d'opérateurs agréés, y compris entre les autorités de contrôle et d'octroi des licences, et pour créer une base solide de contrôle fluide et de sanctions équitables.
- d) Insister sur la disponibilité permanente d'un détenteur du Certificat de compétence professionnelle (CCP) au sein de chaque entreprise, notamment parmi sa direction.
- e) Empêcher toute entreprise et tout gestionnaire de transport d'accéder à nouveau à la profession ou d'utiliser un prête-nom (un détenteur de CCP ou de bonne réputation externe) après le *retrait* de sa licence suite à une perte de sa bonne réputation où le

non-respect de n'importe quelle exigence de l'accès dans n'importe quel pays. La mise en application et l'entrée en vigueur correcte de l'actuelle législation en la matière serait un pas en avant.

- f) Appliquer la règle empêchant les gestionnaires de créer de nouvelles entreprises où après une *faillite frauduleuse*.
- g) Réviser les critères d'obtention du CCP à une certaine fréquence (p. ex. dans le domaine de la sécurité et sûreté du transport routier ou des activités de transport spéciales, comme le transport d'animaux vivants) et harmoniser, dans la mesure du possible, les conditions d'examen afin de parvenir à une norme fixe à l'échelle communautaire, ce qui permettrait aussi de garantir la stabilité des sujets d'examen au cours du temps.
- h) Étendre les structures d'accès à toutes les sections de l'entreprise, indépendamment du poids maximum autorisé des véhicules utilisés au dessus de 3,5 tonnes pour le transport de marchandises et du type d'activité exercée sur le marché du transport routier.
- i) Étendre la portée de la législation pour inclure les exigences d'accès à la profession au secteur des taxis et des voitures de louage avec conducteur, en suivant le modèle de la législation européenne en vigueur pour les transporteurs de personnes et de marchandises (voir Appendice 1 pour plus de détails).
- j) Étudier, dans le cadre de l'amélioration de la sûreté et de la sécurité des transports, la possibilité d'inclure la « consommation et le trafic de drogue » et « le trafic d'êtres humains/délits à caractère sexuel » dans la liste des infractions graves.
- k) Appliquer le critère de « capacité financière » à toutes les entreprises de transport de personnes publiques et privées qui sont actives sur les marchés nationaux et internationaux.
- l) Appliquer, lorsque c'est nécessaire, les périodes de transition appropriées dès que la législation existante sur l'accès à la profession est modifiée, avec d'éventuelles exceptions temporaires pour ceux qui sont déjà « sur le marché ».

Néanmoins, une action visant à améliorer la législation et l'application des critères d'accès à la profession doit être soutenue par des mesures d'encadrement. Celles-ci doivent faire partie intégrante d'une *réglementation économique générale* (conditions fiscales, sociales, techniques, etc.) du transport routier visant un champ d'action équilibré pour la profession, que ce soit au niveau national, communautaire, ou partout ailleurs dans le monde.

2. Mesures d'encadrement – partie intégrante de la réglementation économique générale du transport routier

Les critères d'accès à la profession doivent être améliorés par des mesures d'accompagnement supplémentaires. Ces mesures pourraient être les suivantes :

- a) Créer un cadre d'accès à la profession pour les transitaires (« opérateurs de transport contractuels ») en comblant les disparités des législations nationales existantes dans ce domaine, tout en empêchant la création de monopoles et de concentration préjudiciable sur le marché de l'expédition.
- b) Utiliser les instruments juridiques mis à disposition pour éviter la création de sociétés-boîte aux lettres.
- c) Introduire et/ou consolider les éléments, fragmentés mais existants, d'un système de surveillance du trafic afin de suivre les évolutions importantes du secteur des transports routiers comme outil d'orientation pour le secteur. Par exemple, pour surveiller l'évolution du débit de la circulation, les modifications de l'offre et de la demande, les structures des entreprises, les niveaux de rentabilité, l'offre et la demande de conducteurs sur le marché du travail, etc.
- d) Vérifier les entreprises/sociétés de transport en fonction de tout ce qui régule les activités économiques générales de chaque entité commerciale dans un pays (p. ex. l'application des régimes obligatoires de la retraite et d'assurance sociale), et inclure les conducteurs indépendants à ces vérifications. Elaborer/introduire/mettre en œuvre de nouveaux critères servant à définir les entreprises indépendantes. Encourager les projets (p.ex. via un dialogue avec les partenaires sociaux du secteur ou, si cela s'avère infructueux, via des sanctions et des vérifications ciblées) visant à stopper les pratiques recensées qui consistent à forcer les conducteurs employés à prendre un statut d'indépendant (faux indépendant), bien souvent sans couverture de sécurité sociale appropriée.
- e) Revoir la législation qui peut contribuer à l'abus de relations sous-contractuelles dans le transport routier comme, par exemple, les règles du temps de travail qui ne s'appliquent qu'aux conducteurs employés et non aux indépendants, ce qui peut contribuer à maintenir des conditions de concurrence inégales sur le marché, ainsi que d'autres conséquences indésirables, comme par exemple la détérioration des performances de sécurité routière, etc.
- f) Appliquer des règles strictes pour des relations de responsabilités juridiques transparentes, partagées entre les clients et les expéditeurs, et y sensibiliser ces derniers. Cela réduira les chances de pratiques contractuelles et sous-contractuelles irresponsables selon lesquelles la responsabilité incombe à la partie contractante à la fin de la chaîne, qui est elle-même souvent obligée d'accepter les pires conditions de quantité, de qualité et de prix de *chaque* contrat imposé. Dans tous les cas, la responsabilité des acteurs de la chaîne doit correspondre aux accords contractuels, ce qui, par conséquent, renforcera l'utilisation de contrats, basés autant que possible sur la Convention CMR (pour le transport de marchandises). Encourager les clients du transport de personnes et de marchandises à tenir compte des équipements et des qualités d'un transporteur lorsqu'ils attribuent des contrats.
- g) Renforcer et harmoniser les contrôles (sur la route et dans les locaux des entreprises) visant à vérifier l'application de diverses règles par le biais de contrôles plus étendus, bien coordonnés et intersectoriels, allant des questions sociales aux questions fiscales, techniques et de sécurité du véhicule, afin de s'assurer que le véhicule respecte les normes de sécurité routière, tout en évitant la discrimination entre les plus grandes et les plus petites entreprises.

- h) Envisager l'établissement d'une « liste noire » des entreprises dont la licence a été supprimée (ou au contraire, une « liste blanche » des entreprises qui respectent la loi).
- i) Instaurer des plates-formes de consultation de Partenariat Public-Privé (PPP) avec la participation d'associations professionnelles, afin d'encourager des contrôles et des procédures d'application équitables, et de réunir et publier les meilleures pratiques de contrôle et d'application nationales.

Les associations du transport routier pourraient envisager l'introduction d'exigences de qualité pour leurs adhérents. L'IRU et ses Organisations membres peuvent aider leurs Membres à appliquer une Charte de qualité volontaire (label de qualité) pour la profession, qui indiquerait à tous, grand public comme professionnels, l'orientation de développement choisie (formulation de la mission pour le secteur). D'autres mesures complémentaires pourraient aussi être mises en place par toutes les parties prenantes afin d'améliorer l'image de la profession aux yeux du public.

Les gouvernements, les associations de transporteurs routiers, ainsi que l'IRU, doivent être conscients du haut degré de diversité du secteur du transport routier et doivent y sensibiliser les autres. En effet, celui-ci se compose majoritairement de PME et de propriétaires-conducteurs indépendants honnêtes et sincères, et de certains grands conglomerats. Ce secteur hétérogène dans son intégralité, dont les activités sont devenues indispensables à la mobilité des personnes (autobus/autocars/taxis) et à la logistique moderne de la chaîne d'approvisionnement, doit être orienté de manière à devenir un mode de transport sans cesse plus performant, d'une qualité en constante amélioration.

III. ACTION

Les associations membres de l'IRU présenteront cette Position de l'IRU à leurs Gouvernements tandis que l'IRU fera de même auprès des instances internationales.

SUPPLEMENT TECHNIQUE

PROPOSITION DE L'IRU D'ELARGIR LA PORTEE DE LA LEGISLATION SUR L'ACCES A LA PROFESSION POUR LES TRANSPORTEURS DE PASSAGERS PAR ROUTE AFIN D'Y INCLURE LE SECTEUR DES TAXIS ET DES VOITURES DE LOUAGE AVEC CONDUCTEUR

I. PORTEE

- Les critères d'accès à la profession sont déjà requis pour les entreprises qui proposent des services en autobus et en autocar.
- Les critères d'accès à la profession devraient être exigés pour les entreprises de taxis, y compris pour les « propriétaires-conducteurs ».
- Les critères d'accès à la profession devraient être exigés pour les entreprises qui proposent des services de voitures de louage avec chauffeur, y compris pour les « propriétaires-conducteurs ».
- Les opérateurs qui sont déjà actifs dans ce secteur profiteraient de droits d'antériorité.
- Une personne au moins travaillant dans l'entreprise concernée a un poste a responsabilités pour les opérations de transport, doit être titulaire du Certificat de compétence professionnelle (CCP).

II. CRITERES POUR LES ENTREPRISES DE TAXIS ET DE VOITURES DE LOUAGE AVEC CONDUCTEUR

Ces entreprises doivent respecter trois critères de base :

1. Bonne réputation
2. Compétence professionnelle
3. Bonne situation financière

1. Bonne réputation

- Les autorités nationales doivent déterminer les conditions que les entreprises établies sur leur territoire doivent obligatoirement remplir.
- Les autorités nationales doivent stipuler que les conditions ne sont plus satisfaites si la/les personne(s) :
 - ont été reconnues coupables d'infractions criminelles, y compris les délits de nature commerciale, la consommation de drogue et les délits à caractère sexuel ou en rapport avec le trafic.
 - ont été reconnues inaptes à exercer la profession d'opérateur de taxis ou de voitures de louage avec chauffeur, conformément aux règles en vigueur.
 - ont été reconnues coupables d'infractions sérieuses ou répétées envers les règles en vigueur concernant :
 - les conditions salariales et d'emploi dans la profession,
 - la législation sociale et les règles de sécurité routière et de sûreté du véhicule, la protection de l'environnement et la responsabilité professionnelle.

2. Compétence professionnelle

- La condition portant sur la compétence professionnelle consiste à posséder la connaissance correspondant au niveau de formation vis-à-vis des sujets répertoriés au point IV. Cette connaissance sera établie au moyen d'une épreuve écrite qui peut être complétée par une épreuve orale. Les épreuves sont organisées par les autorités nationales, conformément aux règles énoncées au point V.
- Les autorités compétentes peuvent dispenser les titulaires de certains diplômes avancés ou de diplômes techniques, qui attestent d'une bonne connaissance des sujets répertoriés au point IV, des épreuves portant sur les sujets ciblés par les diplômes. Aucun candidat ne sera entièrement dispensé de l'épreuve.
- Des cours de formation seront organisés en vue d'une préparation aux épreuves. Ils seront indépendants de l'épreuve.
- Les autorités nationales fourniront un certificat attestant de la compétence professionnelle.

3. Bonne situation financière

- Afin de jouir d'une situation financière adéquate, il faudra posséder des ressources disponibles suffisantes pour assurer le lancement et la bonne administration de l'entreprise.
- Afin d'évaluer la situation financière, les autorités nationales auront un droit de regard sur les comptes annuels de l'entreprise, les fonds disponibles, y compris la somme placée à la banque, les facilités de découvert et de prêt, tous les biens y compris la propriété, servant à assurer la sûreté de l'entreprise, les coûts, y compris les achats ou les paiements initiaux destinés aux véhicules, aux locaux, aux installations et aux équipements, ainsi que sur le fonds de roulement.
- Les entreprises doivent disposer d'un capital et de réserves disponibles d'au moins 7500 euros par véhicule.
- Les autorités nationales doivent accepter une garantie bancaire permanente en tant que preuve.
- Les opérateurs qui sont déjà actifs sur le marché bénéficieraient de droits d'antériorité.

III. MISE EN APPLICATION

- Un système de surveillance réel et efficace visant à renforcer la mise en œuvre des exigences doit être introduit et/ou maintenu. Les infractions qui entraînent des sanctions doivent être suivies et, le cas échéant, signalées.
- La réhabilitation d'une bonne réputation dans un pays, alors qu'elle a été perdue dans un autre pays, doit être interdite.
- S'il existe des problèmes avec la situation financière, les autorités peuvent décider d'accorder une période supplémentaire pour s'y conformer, sans que cette période ne dépasse un an, à condition qu'il y ait lieu de penser que l'entreprise en question sera capable de répondre aux conditions de solidité financière dans un futur proche.
- Un système efficace servant à vérifier la situation financière et la disponibilité du capital, sans perturber le travail quotidien, doit être mis en place.

IV. POINTS A EXAMINER DANS LE CADRE DE LA COMPETENCE PROFESSIONNELLE

1. Droit civil, social, commercial et fiscal concernant les aspects importants de la création et de la gestion d'une entreprise de transport routier :

- Responsabilité de l'opérateur ;
- Les principes de droit des sociétés et la connaissance en gestion d'entreprise ;
- Tenue des dossiers ;
- Les principes de droit civil et de droit commercial en général (tout particulièrement le dédommagement, ainsi que la responsabilité envers des services de location tiers) ;
- Droit de la sécurité sociale ;
- Le droit du travail, tout particulièrement en ce qui concerne les conventions collectives, les contrats de travail pour les diverses catégories de travailleurs employés par les entreprises de transport routier (type de contrat, obligations des parties, conditions de travail et heures de travail, congés payés, rémunération, rupture de contrat) ;
- Droit fiscal (TVA, taxe sur les véhicules motorisés, taxes spéciales sur certaines catégories de véhicules, péages, impôts sur le revenu).

2. Gestion professionnelle et financière de l'entreprise :

- Calculs (prix, salaires, chiffre d'affaire, taxes) ;
- Modalités de paiement (lettres de change, billets à ordre, cartes de crédit et autres méthodes de paiement) ;
- Diverses formes de crédit, de charges et d'obligations qui en découlent ;
- Tarifs, prix et négociations ;
- Comptabilité, connaissances en bilans et en facturation, interprétation d'un compte de résultat, préparation du budget, éléments de coût (tout particulièrement la capacité à calculer les coûts par véhicule, par kilomètre, par voyage) ;
- Gestion, rédaction d'organigrammes et de plans de travail ;
- Assurance (responsabilité, assurance contre les blessures accidentelles/assurance vie, assurances générales) et garanties et obligations qui en découlent ;
- Marketing, publicité, relations publiques (préparation de fichiers client, etc.) ;
- Gestion des ressources humaines.

3. Connaissance des rouages du marché du transport de personnes (accès au marché de divers services de transport de personnes, élaboration de plans de transport).

4. Normes techniques et aspects de la gestion :

- Choix des véhicules ;
- Homologation et immatriculation ;
- Entretien des véhicules ;
- Transmission électronique des données pour le transport routier, ainsi que la gestion des centrales d'appel et de réservation, transmissions radio et électroniques.

5. Sécurité routière :

- Qualifications du conducteur ;
- Règles et mesures visant à améliorer la sécurité routière (respect du code de la route permettant de vérifier la conformité du véhicule et des équipements aux conditions de sécurité et établissant les mesures préventives à prendre) ;
- Prévention des accidents et mesures à prendre en cas d'accident,

- Performances écologiques des véhicules,
- Élaboration de plans de maintenance.

V. ORGANISATION DE L'ÉPREUVE

1. **Les autorités nationales organiseront une épreuve écrite obligatoire**, à laquelle ils peuvent ajouter une épreuve orale facultative pour vérifier si les transporteurs routiers candidats ont atteint le niveau de connaissance requis pour les sujets répertoriés au point IV, et tout particulièrement leur capacité à utiliser les instruments et les techniques qui s'y rapportent et à répondre aux devoirs exécutifs et de coordination correspondants.

L'épreuve écrite obligatoire comprendra deux tests, à savoir :

- Soit des questions écrites composées de plusieurs questions à choix multiple (avec 4 réponses possibles), soit des questions qui exigent des réponses directes, soit un mélange des deux systèmes,
- Exercices écrits/études de cas.

La durée minimum pour chaque test est de deux heures.

Lorsqu'elles organisent une épreuve orale, les autorités peuvent stipuler que la participation dépend de la réussite de l'épreuve écrite.

2. **Dans le cas où les autorités organisent aussi une épreuve orale**, elles doivent instaurer, pour les trois épreuves, une pondération des notes d'un minimum de 25% et d'un maximum de 40% du nombre total des notes à attribuer.

Lorsque les autorités n'organisent qu'une épreuve écrite, elles doivent garantir pour chaque test une pondération des notes d'un minimum de 40% et d'un maximum de 60% du nombre total des notes à attribuer.

3. **En ce qui concerne tous les tests**, les candidats doivent obtenir une moyenne d'au moins 60% du total des notes attribuées à obtenir, et pour n'importe quel test, un minimum de 50% du nombre total de notes à attribuer. L'autorité peut réduire cette note de 50% à 40% pour une épreuve seulement.
