

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

SEC(73) 1638 final

Bruxelles, le 8 mai 1973

Report concernant l'application du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil
du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions
en matière sociale dans le domaine des transports par route

Période du 1^{er} octobre 1970 au 30 septembre 1971

Rapport concernant l'application du règlement (CEE) No. 543/69 du Conseil du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route

Période du 1er octobre 1970 au 30 septembre 1971

A. INTRODUCTION

1. En vertu de l'article 17 du règlement (CEE) No. 543/69 du Conseil du 25 mars 1969 (1), la Commission doit adresser tous les ans au Conseil un rapport global concernant l'application dudit règlement par les Etats membres.

Pour permettre à la Commission d'établir ce rapport, les Etats membres doivent lui adresser chaque année les informations nécessaires sur la base du compte rendu type, dont le modèle a été arrêté par la Commission après consultation des Etats membres le 18 juin 1970 (2).

2. Comme pour le premier rapport, portant sur la période du 1er octobre 1969 au 30 septembre 1970, il faut signaler que la plupart des Etats membres ont envoyé leur contribution très tardivement. Après plusieurs lettres de rappel et de nombreux entretiens téléphoniques, le dernier compte-rendu n'est parvenu à la Commission que le 6 décembre 1972. Ces circonstances n'ont permis d'entreprendre la rédaction du rapport global qu'à la fin de l'année 1972.

Le Conseil ne peut ainsi prendre connaissance de l'état d'application du règlement (CEE) No. 543/69 du Conseil qu'un an et demi après la fin de la période de référence. Dans de telles conditions ce rapport perd toute actualité; il ne répond plus guère, de ce fait, à l'esprit de l'article 17 du règlement et ne permet pas au Conseil d'envisager, le cas échéant, en temps utile certaines mesures qui pourraient en améliorer l'application.

(1) J.O. No. L 77 du 29 mars 1969, page 49
(2) J.O. No. L 140 du 27 juin 1970, page 20

Pour qu'il présente quelque utilité, le rapport prévu par l'article 17 devrait donc être établi avec l'entière collaboration de tous les Etats membres. La Commission insiste, dès lors, pour que tous les Etats membres fassent désormais parvenir leurs contributions à la Commission dans un délai raisonnable.

3. La Commission ne peut que souligner à nouveau le caractère peu détaillé, voire même fragmentaire, des informations reçues. Le fait que le modèle de compte-rendu type, qui ne contient que les questions compte cinq pages, alors que les contributions fournies par les Etats membres n'en comportent jamais plus de quatre, donne déjà l'impression que les informations fournies sont peu développées. Cette impression se confirme lorsqu'on prend connaissance du contenu des réponses, qui, trop souvent, se bornent à expliquer longuement qu'aucun renseignement ne peut être donné.

Cette constatation est particulièrement valable en matière de contrôle et de sanctions. A titre d'exemple, la réponse à la question : "Quelles sont les méthodes d'inspection en ce qui concerne le lieu et la fréquence du contrôle?" présente une grande importance pour apprécier la façon dont le règlement est appliqué. Or, seule la France y a donné une réponse quantitative et détaillée. Les Pays-Bas et le Luxembourg ont déclaré que le contrôle est "régulier". L'Allemagne, la Belgique et l'Italie n'ont donné aucune réponse. De plus, les Etats membres se contentent trop souvent de répondre aux grands titres repris sous les chiffres romains, en ignorant les questions subsidiaires.

Par ailleurs, aucun Etat Etat membre n'a fourni de données en ce qui concerne les sanctions appliquées.

Des réponses aussi incomplètes mettent la Commission dans l'impossibilité d'établir un rapport valable.

B. SYNTHÈSE DES INFORMATIONS FOURNIES PAR LES ETATS MEMBRES CONCERNANT L'APPLI-
CATION DU RÈGLEMENT (CEE) No. 543/69.

I. Organisation du contrôle

1. Organisation du contrôle sur le plan administratif

- a) sur la route
- b) au siège de l'entreprise.

Les renseignements tels qu'ils ont été fournis, ne permettent pas de traiter séparément des contrôles sur la route et au siège de l'entreprise.

L'Allemagne, la Belgique, la France et le Luxembourg n'ont pas fourni d'autres renseignements que ceux figurant déjà au rapport précédent. L'Italie confirme que le contrôle est confié aux inspecteurs du travail, mais ajoute que le contrôle au siège des entreprises est organisé par le biais des inspections.

Les Pays-Bas font une distinction entre les deux catégories de contrôles. Sur la route, le "werkmap" (dossier de travail) constitue le moyen de contrôle le plus important. Il comprend une feuille d'identification comportant les renseignements individuels du membre d'équipage, une feuille de justification sur laquelle sont indiquées les données visées à l'article 14 paragraphe 7 du règlement communautaire et un livret individuel de contrôle. On contrôle aussi la carte d'immatriculation du véhicule. Au siège de l'entreprise, le contrôle s'étend aux livrets et rapports hebdomadaires conservés ou à l'horaire et au registre de service visé à l'article 15 du règlement.

2. Agents chargés du contrôle

En ce qui concerne le nombre des agents chargés du contrôle, l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg confirment les données fournies pour le rapport précédent (1). L'Italie chiffre le nombre des inspecteurs du travail à 1.600. Aux Pays-Bas, pour la division contrôle de la "Rijksverkeersinspectie", le nombre d'agents est passé de 118 à 123.

La France n'a pas fourni de renseignements quantitatifs. Quant aux pouvoirs des agents chargés du contrôle il faut s'en référer au rapport précédent pour l'Allemagne, la Belgique, l'Italie et le Luxembourg. La France ne donne aucun renseignement nouveau.

Aux Pays-Bas, les fonctionnaires chargés du contrôle ont le pouvoir, lorsqu'ils constatent des infractions graves au Rijtijdenbesluit, d'empêcher le transport aux frais du transporteur et - après concertation avec le procureur - de saisir le véhicule. Ils ont le droit de pénétrer librement dans les locaux des entreprises, pour autant que l'accomplissement de leur tâche l'exige, et, ils peuvent demander communication de tous les documents nécessaires au contrôle du respect du Rijtijdenbesluit.

3. Méthodes d'inspection

En ce qui concerne le lieu du contrôle, l'Allemagne, la Belgique, la France et le Luxembourg se réfèrent au rapport précédent. Selon les renseignements fournis par l'Italie, le contrôle y est organisé, soit sur la base des documents qui doivent être tenus au siège des entreprises en matière de travail, soit d'après le livret de contrôle et les déclarations du personnel.

Quant à la fréquence du contrôle : la Belgique se réfère au rapport précédent et parle de contrôle "permanent". L'Allemagne a décrit la fréquence des contrôles dans le rapport précédent comme "irrégulière". Elle a mentionné cependant certaines difficultés résultant à la fois d'un manque de connaissance des dispositions du règlement et du fait que, surtout pour les conducteurs des Etats Tiers, les livrets individuels de contrôle communautaires n'étaient pas encore disponibles.

(1) All igne : 2.500

Belgique : 50 contrôleurs de l'administration des Transports et
130 inspecteurs et contrôleurs du Ministère du Travail

Luxembourg: 1 agent contrôleur, 2 inspecteurs adjoints et 1 ingénieur-inspecteur

L'Italie n'a fourni aucune donnée sur la fréquence des contrôles.

Le Luxembourg fait mention des contrôles effectués au siège des entreprises à intervalles "réguliers". En outre, dans certains cas, des vérifications sont opérées aux frontières.

Les Pays-Bas communiquent que des contrôles ont "régulièrement" lieu, tant sur la route qu'au siège des entreprises. La Commission fait observer que les termes "permanent", "régulier" et "irrégulier" ne sont pas adéquats pour se faire une opinion sur la fréquence des contrôles.

Seul la France a, comme pour le rapport précédent, fourni les données quantitatives ci-après :

Sur la route, les inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre des transports ont effectué 290 opérations de contrôle, dont 101 de leur propre initiative et 189 sous la forme d'opérations concertées (l'opération concertée consiste en la réunion sur les lieux du contrôle des inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre des transports, de la gendarmerie, des contrôleurs routiers; ces contrôles, laissés à l'initiative des directeurs de l'équipement dans chaque département, se déroulent suivant un schéma préalablement établi). Parallèlement, les inspecteurs, au cours des visites qu'ils effectuent aux sièges des entreprises dans le but de contrôler l'application de l'ensemble de la législation du travail, ont vérifié 1.492 livrets individuels de contrôle.

II. Infractions et sanctions

Introduction

La Commission ne peut que constater avec regret que les réponses de la plupart des Etats membres, relatives aux infractions, sont insuffisantes pour permettre une analyse systématique au regard des divers points du compte-rendu type. Les informations dont elle dispose ne lui permettent pas de traiter séparément le nombre des infractions constatées et leur importance.

.../...

Par ailleurs, si certains Etats membres ont donné des relevés séparés des infractions commises respectivement par les ressortissants nationaux et les ressortissants non nationaux, aucun Etat membre n'a fourni des indications sur l'importance, c.a.d. la gravité des infractions ce qui empêche tant le Conseil que la Commission de porter un jugement fondé sur l'état d'application du règlement. Les mêmes remarques s'imposent a fortiori en matière de sanctions, aucun Etat membre n'ayant fourni de données concrètes à ce sujet.

1. Nombre des infractions constatées, relevées séparément pour les transports de marchandises, les transports réguliers des voyageurs et les transports occasionnels de voyageurs.
2. Importance des infractions commises par les ressortissants nationaux et les ressortissants non-nationaux.

L'Allemagne n'a pu rassembler des données que depuis la mise en vigueur, en avril 1971, de la loi sur le personnel de conduite qui prévoit les sanctions.

Nombre total des infractions: 18.600 dont: 2.050 pour transports de voyageurs;
16.550 pour transports de marchandises.

En ce qui concerne la répartition des infractions suivant les différentes dispositions du règlement, l'Allemagne s'est limitée à fournir les chiffres suivants:

Nombre total des infractions: 18.600 dont: dispositions en matière des temps de travail : 2.600;
livrets individuels de contrôle: 16.000 .

La majeure partie des infractions avait trait à l'absence du livret individuel de contrôle ou à une tenue incorrecte de celui-ci. Une répartition selon la nationalité du personnel de conduite n'a pas été possible pour la période en question. Toutefois le "Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" examinera les mesures à prendre pour assurer une telle répartition du personnel de conduite selon le pays d'origine.

Après avoir rappelé la suspension temporaire des sanctions par un arrêté royal du 14 janvier 1971, rapporté le 24 septembre 1971 à la suite de la procédure d'infraction ouverte par la Commission, la Belgique déclare que, de ce fait, pratiquement aucune sanction n'a été prise au cours de la période considérée et que le contrôle a été purement éducatif. C'est ainsi que d'octobre 1970 à janvier 1971, 42 infractions ont été relevées. Aucune autre donnée n'a été fournie. Ce nombre, extrêmement bas, ne permet certes pas de conclure que les entreprises belges respectent mieux le règlement que leurs collègues des autres Etats membres. La Commission estime plutôt que ce chiffre reflète une insuffisance notoire du contrôle dans ce pays. Quant au caractère uniquement éducatif du contrôle, qui figurait déjà dans le premier rapport, une telle attitude est incompatible avec le règlement qui prescrit un contrôle réel, allant de pair avec des sanctions. Le maintien d'une telle situation créerait une distorsion grave des conditions de concurrence au détriment des transporteurs des autres Etats membres où le contrôle est plus effectif. La Commission invite donc instamment la Belgique à remédier à cet état de choses.

La France a fourni les chiffres très détaillés ci-après :

1) Equipages contrôlés

a) sur route

Français	4.285		
C.E.E.	233	dont (R.F.A.	87
		(Belgique	67
		(Italie	44
		(Pays-Bas	35
		(Luxembourg	5

b) dans les entreprises

Français 1.492

2) Equipages en règle

a) sur route

Français.....2.356 soit 55 %
CEE..... 119 soit 51 %
dont (RFA..... 52 soit 63 %
Belgique... 26 soit 39 %
Italie..... 13 soit 30 %
Pays-Bas... 25 soit 71 %
Luxembourg. 3 soit 60 %

b) dans les entreprises

Français.....1.031 soit 70 %

3) Nombre d'infractions constatées

a) sur route

Français.....4.575 soit 107 % par rapport aux membres
d'équipages contrôlés
CEE..... 151 soit 65 % par rapport aux membres
d'équipages contrôlés
dont (RFA 32 soit 40 %) (par rapport
Belgique . 60 soit 90 %) aux membres
Italie ... 35 soit 80 %) d'équipages
Pays-Bas . 19 soit 54 %) contrôlés)
Luxembourg 5 soit 100%)

b) dans les entreprises

Français.....1.453 soit 98 % par rapport aux membres
d'équipages contrôlés

4) Nombre d'infractions relevées par procès-verbal

a) sur route

Français.....3.027 soit 66 % par rapport aux
infractions constatées
CEE..... 110 soit 73 % ---d---
dont (RFA 21 soit 66 %) (par rapport
Belgique . 34 soit 57 %) aux infractions
Italie ... 34 soit 97 %) constatées)
Pays-Bas . 17 soit 90 %)
Luxembourg 4 soit 80 %)

b) dans les entreprises

Français.....887 soit 61 % par rapport aux infractions
constatées.

.../...

5) Nombre de procès-verbaux dressés

a) sur route

Français	1.039			
CEE	85	dont	(RFA	17
			Belgique ..	31
			Italie	27
			Pays-Bas ..	8
			Luxembourg	2

b) dans les entreprises

Français

225

6) Détail des infractions constatées

Français (ensemble contrôles sur route et à l'entreprise)

Nombre total d'infractions constatées

4575 + 1453 = 6.028

a) Excès de durée journalière de conduite : 1786 soit 29,6 % du total

dont (véhicules article 6 : 1.116
(autres véhicules: 670

b) Excès de durée de conduite continue .. : 918 soit 15,2 %

dont (véhicules article 6 : 576
(autres véhicules: 342

c) Repos journaliers insuffisants : 716 soit 11,8 %

d) Défaut de documents :1078 soit 17,8 %

dont (défaut livret individuel de contrôle

.....	766
défaut horaire de service	137
défaut registre de service	117
autres véhicules	58

e) Tenue non conforme du livret

individuel de contrôle:1072 soit 17,8 %

f) Excès de durée hebdomadaire de conduite 131

g) Interruptions insuffisantes: 69

h) Divers

258

Total:6028

CEE

Nombre total des infractions constatées : 151, dont :

1) Défaut de documents	88
2) Tenue non conforme du livret individuel de conduite	33
3) Excès de durée journalière de conduite	17
4) Repos journaliers insuffisants ..	5
5) Autres infractions	8

Pas plus que pour le premier rapport l'Italie n'est à même de fournir des données qui, elle le reconnaît, permettraient de porter un jugement sur l'application du règlement. Comme les sanctions ne sont pas encore arrêtées, la période envisagée a été considérée comme une période de rodage. De ce fait, le personnel chargé du contrôle s'est limité à faire connaître et à expliquer les dispositions communautaires. L'Italie annonce par ailleurs que des mesures ont été prises pour relever à l'avenir, séparément, les infractions selon la nationalité des personnes qui les ont commises. Sans donner un aperçu des infractions réparties d'après les articles du règlement, elle constate que ces infractions avaient trait notamment à l'article 7 § 1, § 2, § 3, § 4, à l'article 9 point a, b, c, d et aux articles 14 et 15. En ce qui concerne l'article 14, 15 % des conducteurs seulement étaient porteurs du livret individuel de contrôle. De plus, quelques inspecteurs ont exprimé des doutes quant à l'exactitude des inscriptions portées dans ces livrets. La situation étant analogue à celle exposée pour la Belgique, les mêmes remarques s'imposent et la Commission demande instamment que l'Italie remédie à cet état de choses.

Le Luxembourg a fourni un relevé des infractions constatées qui concerne exclusivement ses ressortissants nationaux effectuant des transports internationaux de marchandises au moyen de véhicules visés à l'article 6 du règlement. Ce relevé, repris ci-après, est donc très incomplet.

.../...

a) Limitations de la distance (450 Kms) pour certaines catégories de véhicules lorsqu'il n'y a pas deux conducteurs à bord dès le début du voyage (art. 6)

Nombre d'infractions : 894

b) Durée de la conduite continue (articles 7 § 1 et 9 § a)

- véhicules visés à l'article 6 : 4 h.

Nombre d'infractions: 861

- autres véhicules : 4.30 h.

Pas de données disponibles

c) Interruptions de la conduite (art. 8)

Pas de données disponibles

d) Durée journalière de la conduite (art. 7 §§ 2 et 3 et art. 9 b et c)

- véhicules visés à l'article 6 : 8 h.

Nombre d'infractions : 854

- autres véhicules

Pas de données disponibles

e) Durée hebdomadaire de la conduite (art. 7 § 4 et art. 9 d)

- véhicules visés à l'art. 6 : 48 h.

Nombre d'infractions 32

- autres véhicules

Pas de données disponibles

f) Repos journalier (art. 11)

1. transports de marchandises :

- 11 heures sur les 24 heures précédentes avec dérogation de 2 x 9 heures par semaine au lieu de stationnement ou de 2 x 8 heures en dehors du lieu de stationnement

Nombre d'infractions : 1.053

2. transports de voyageurs:

Pas de données disponibles

g) Repos hebdomadaire (art. 12)

Aucune infraction

h) Livret de contrôle (art. 14 et annexes)

Il a été constaté lors des contrôles effectués que les conducteurs des plus importantes entreprises de transports de marchandises du pays se trouvaient porteurs du livret.

La tenue du livret par les conducteurs de transports de voyageurs a été jugée dans l'ensemble satisfaisante.

i) Contrôle des services réguliers (art. 15)

Le contrôle des services réguliers a fait apparaître que tant l'obligation pour l'exploitant d'établir un horaire de service et un registre de service que l'obligation pour chaque membre de l'équipage d'être porteur d'une copie ou d'un extrait de ces pièces a été respectée, quelques rares exceptions mises à part.

Il y a lieu de faire observer que le Luxembourg ne disposait pas non plus pour la période considérée de mesures d'application concernant les sanctions (1).

Les données fournies par les Pays-Bas permettent de répartir les infractions suivant les différents articles du règlement comme suit :

.../...

(1) : La question a été régularisée par un arrêté Grand-ducal du 23 décembre 1972.

1.

	ARTICLE	TRANSPORTS DE MARCHANDISES	TRANSPORTS DE VOYAGEURS	
			REGULIERS	OCCASIONNELS
a.	6	22	-	-
b.	7/1	24	-	-
	9/a	-	-	-
c.	8	-	-	-
d.	7/2	137	-	2
	7/3	-	50	-
	9/b	-	-	-
	9/c	3	-	-
e.	7/4	9	-	-
	9/d	-	-	-
f.	1) 11/1	51	-	-
	2) 11/2	-	49	1
g.	12	-	4	-
h.	1) 14/1	256	-	24
	2) 14/2	138	-	12
i.	15	-	1	-

2.	Total	640			104		39
	ARTICLE	PAYS-BAS	BELG.	ALLEMAGNE	FRANCE	ITALIE	LUXEMBOURG
a.	6	17	1	4	-	-	-
b.	7/1	20	-	4	-	-	-
	9/a	-	-	-	-	-	-
c.	8	-	-	-	-	-	-
d.	7/2	138	1	-	-	-	-
	7/3	50	-	-	-	-	-
	9/b	-	-	-	-	-	-
	9/c	-	3	-	-	-	-
e.	7/4	9	-	-	-	-	-
	9/d	-	-	-	-	-	-
f.	1) 11/1	46	1	4	-	-	-
	2) 11/2	50	-	-	-	-	-
g.	12	4	-	-	-	-	-
h.	1) 14/1	51	147	68	6	3	5
	2) 14/2	64	45	34	6	-	1
i.	15	-	1	-	-	-	-
	Total	449	199	114	12	3	6

.../...

3. Sanctions appliquées pour les infractions relevées

L'Allemagne se borne à déclarer que la ventilation des sanctions, selon la nationalité, s'est heurtée à des difficultés telles qu'il a fallu y renoncer. Toutefois, indépendamment de cette question de nationalité, ce pays n'a fourni aucune donnée sur les sanctions appliquées.

En Belgique il n'y a pratiquement pas eu de sanctions pendant la période considérée.

La France passe la question des sanctions sous silence.

L'Italie et le Luxembourg n'avaient pas encore adopté les dispositions législatives prévoyant des sanctions.

Aux Pays-Bas il n'est pas encore possible de donner un aperçu des sanctions, mais un système a été mis sur pied, avec le Ministère de Justice, qui permettra de fournir des données pour la période octobre 1972 - septembre 1973.

La Commission attire l'attention toute particulière du Conseil sur l'aperçu ci-dessus des sanctions appliquées, qui, confirme que, dans la plupart des cas, l'application du règlement ne peut être considérée comme satisfaisante. Elle invite les Etats membres à prendre des mesures pour améliorer cette situation qu'elle considère comme particulièrement grave.

III. Assistance multilatérale entre Etats membres et communication des infractions

(article 18, paragraphe 2 et 3)

Sur ce point l'Allemagne a signalé qu'elle s'efforce de se mettre en rapport avec les Etats voisins, afin de faciliter l'assistance multilatérale. Des contacts bilatéraux sont en cours à ce sujet.

La France n'a pas donné d'informations sur ce point. Tous les autres Etats membres ont répondu par "néant".

IV. Conclusions et suggestions

Certaines réponses ne respectant pas l'ordre prévu dans le compte-rendu type, il est difficile de traiter de cette question suivant un plan rigoureux.

1. Appréciation d'ensemble sur l'application des dispositions du règlement

Si la Belgique n'a pas répondu à la question, l'Allemagne ne donne pas non plus une appréciation d'ensemble, pas plus que la France. Celle-ci constate toutefois que la mise en oeuvre du règlement a donné lieu à de nombreuses difficultés qui seraient dues à l'absence de dérogations à la durée journalière de conduite.

L'Italie constate que l'application du règlement a été limitée.

Le Luxembourg estime que des progrès certains ont pu être enregistrés dans l'application des dispositions du règlement, mais que cette application reste encore très fragmentaire, principalement à cause de l'absence de sanctions.

Quant aux Pays-Bas, ils font observer que 54 % des infractions constatées ont trait à l'absence et à la non-tenue du livret individuel de contrôle. Ils ont l'impression que parfois les membres d'équipage "oublient" le livret afin de camoufler des infractions.

2. a) Difficultés attachées à l'utilisation du livret individuel de contrôle

La Belgique et la France n'ont donné aucune réponse directe à cette question tandis que l'Italie déclare ne pouvoir fournir aucune donnée et que le Luxembourg ne signale aucune difficulté.

L'Allemagne fait état de difficultés considérables pour les transports effectués par des véhicules immatriculés dans des pays tiers.

Les Pays-Bas n'ont pas éprouvé de difficultés avec le livret mais, lorsque les membres de l'équipage ne sont pas porteurs du livret, le contrôle prend beaucoup de temps ou devient même impossible.

b) Solutions à apporter aux difficultés exposées sous a)

La Belgique, la France, l'Italie et le Luxembourg n'ont rien communiqué à ce sujet.

L'Allemagne propose une information des entrepreneurs et du personnel des pays tiers par l'intermédiaire des gouvernements de ces pays, ainsi que l'édition de livrets dans la langue de ces pays par ces mêmes gouvernements (1). A cette fin, la Communauté devrait entamer des négociations avec les gouvernements concernés sur la base de l'article 3 du règlement communautaire.

En outre, l'Allemagne a signalé certaines difficultés avec les véhicules suisses et a demandé que la Commission agréé le livret de contrôle suisse (2) en application de l'article 4 du Règlement (CEE) no. 514/72 du Conseil du 25/2/72 (3).

Enfin, selon les Pays-Bas, les instances compétentes des Etats membres devraient veiller, avec une attention particulière, au respect de l'obligation d'être porteur d'un livret et de le remplir convenablement.

(1) : Entretiens un projet de document reprenant dans une forme simple les principales dispositions du règlement a été mis au point avec les experts gouvernementaux.

(2) : Une consultation des Etats membres a eu lieu à ce sujet le 21-12-1972. L'examen est en cours.

(3) : J.O. no. L 67 du 20 mars 1972, page 1.

3. Propositions d'adaptation du schéma pour le compte-rendu type.

Ni l'Allemagne, ni la France ni le Luxembourg n'ont fait des propositions à ce sujet.

La Belgique a proposé de faire correspondre désormais la période qui fait l'objet du rapport avec l'année civile, au lieu de prendre la période du 1er octobre au 30 septembre suivant.

L'Italie propose de simplifier le compte-rendu type (1).

Les Pays-Bas se réfèrent aux propositions faites au cours de la réunion des experts gouvernementaux tenue à Bruxelles, les 29 février et 1er mars 1972. Ces propositions visaient essentiellement la simplification du modèle de compte-rendu type et la désignation, par chaque Etat membre, d'une instance nationale à laquelle les autres gouvernements peuvent s'adresser pour obtenir l'assistance prévue à l'article 18 du règlement communautaire (2).

4. Propositions de mesures qui pourraient être envisagées pour améliorer ou faciliter l'application du règlement

En dehors des propositions reprises sous 2, l'Allemagne a proposé une action tendant à harmoniser les sanctions.

La Belgique a proposé l'adoption de l'année civile (voir sous 3.).

(1) : Entretiens, après consultations des Etats membres, le compte-rendu type a été simplifié. Le nouveau modèle sera utilisé dès le prochain rapport (J.O. no. L 250 du 6-11-72 p. 16).

(2) : Les Etats membres ont procédé à cette désignation et la Commission en a informé tous les Etats membres de la Communauté.

La France n'a pas fait de propositions formelles, mais émet l'opinion que l'introduction de dérogations à la durée journalière de conduite pour les véhicules longs et lourds constituerait une amélioration qui pourrait favoriser une meilleure application du règlement par une profession dont l'exercice implique des horaires de travail variables.

L'Italie et le Luxembourg n'ont pas fait de propositions.

Les Pays-Bas se réfèrent aux propositions qu'ils ont faites en vue du rapport prévu par l'article 13 du règlement communautaire. Elles concernent de nouvelles dérogations qui devraient être prévues.

Les propositions allemandes et belges sont à l'étude.

En ce qui concerne les propositions françaises et néerlandaises qui ont pour objet la création de nouvelles possibilités de dérogations, la Commission considère que de nombreuses raisons de caractère social et de sécurité routière s'opposent à une prise en considération de ces propositions. Les règlements (CEE) no. 514/72 et no. 515/72 modifiant le règlement (CEE) no. 543/69 ont dès à présent répondu d'une façon adéquate aux nécessités d'un assouplissement. Aller plus loin dans ce sens serait incompatible avec les objectifs fondamentaux du règlement lui-même.

.../...

CONSIDERATIONS FINALES.

Même si les résultats recensés dans le présent rapport laissent apparaître quelques progrès par rapport à la période antérieure, la situation telle qu'elle se présentait à la fin de l'année 1971, ne peut être considérée comme satisfaisante. Les instances communautaires ainsi que les Etats membres doivent dès lors mettre tout en oeuvre pour assurer une meilleure application de la réglementation en cause.

Depuis 1969, la Commission n'a cessé de veiller à ce que les Etats membres prennent, comme le leur impose l'article 18 du règlement, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution dudit règlement, particulièrement en matière de contrôle et de sanctions. Dans plusieurs cas elle a eu recours à la procédure prévue par l'article 169 du Traité en matière d'infraction. A ce jour, seule l'Italie n'a pas encore pris les mesures nécessaires et la Commission se verra éventuellement contrainte de saisir la Cour de Justice de ce manquement persistant.

Cependant, même là où les dispositions nécessaires ont été arrêtées, leur application pratique ne semble généralement pas répondre à ce que l'on serait en droit d'attendre. Le degré d'application en est variable d'un Etat à l'autre, tant en ce qui concerne les contrôles que les sanctions.

Il faut, par ailleurs, rappeler que les informations nécessaires à la rédaction du présent rapport sont parvenues à la Commission avec un retard considérable de sorte que cette dernière n'a pas été en mesure de présenter ce rapport sur la période 1970-71 avant le début de 1973. La Commission tout en s'efforçant d'obtenir des Etats qu'ils communiquent ces informations dans les délais beaucoup plus brefs, s'est elle préoccupée de faire tout ce qui était en son pouvoir pour rechercher une solution à certaines difficultés que semblaient poser l'application du règlement en cause.

C'est ainsi que, en ce qui concerne l'application du règlement à certaines catégories de transports à courte distance et conformément au vœu des Etats membres, la Commission a transmis au Conseil une proposition tendant à assouplir la réglementation pour ces catégories de transports. Le Conseil a arrêté ce règlement le 28 février 1972 en même temps qu'un autre qui doit permettre la coexistence du règlement (CEE) No. 543/69 avec l'A.E.T.R. en voie de ratification.

Bien qu'elle ne dispose guère de moyens d'intervention directe dans ce domaine, la Commission s'est en outre efforcée dès le début de 1972, comme elle l'exposera en détail dans les prochains rapports, de promouvoir et de faciliter l'application des dispositions du règlement dans les Etats membres et une certaine harmonisation des situations nationales. Elle a notamment organisé en mars et novembre 1972 des réunions d'experts des Etats membres qui ont conduit dès à présent aux résultats suivants :

1. Simplification du compte-rendu type, prévu par l'article 17 paragraphe 2 du règlement (CEE) No. 543/69.
2. Désignation des instances centrales des divers Etats membres habilitées à assurer l'assistance mutuelle entre ces Etats, prévue par les paragraphes 2 et 3 de l'article 18 du règlement (CEE) No. 543/69.
3. Organisation de réunions de consultation bilatérales en présence de représentants de la Commission.
4. Mise à l'étude des possibilités, du point de vue pratique, d'assurer une certaine harmonisation des sanctions, compte tenu des difficultés juridiques qu'une telle action peut rencontrer. Une attention spéciale sera apportée à l'attitude commune à prendre vis-à-vis du conducteur qui n'est pas en possession du livret de contrôle, ainsi qu'à l'élimination des doubles sanctions.

5. Examen des problèmes qui se posent avec certains pays tiers, pour lesquels des négociations pourraient être engagées par la Communauté en application de l'article 3 du règlement (CEE) No. 543/69.

La Commission poursuivra l'action ainsi entreprise, d'accord avec les experts gouvernementaux, en vue de promouvoir, avec la collaboration de tous les Etats membres, une meilleure application du règlement par une harmonisation du contrôle et des sanctions et par l'adoption d'une attitude commune à l'égard des problèmes qui peuvent se poser.