

PARLEMENT EUROPÉEN

DOCUMENTS DE SÉANCE

1967 - 1968

---

16 MARS 1967

DOCUMENT 31

---

Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur la proposition de la Commission de la C.E.E. au  
Conseil (doc. 102/66) concernant un règlement relatif à  
l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale  
dans le domaine des transports par route

**Rapporteur: M. R. Laan**

Par lettre du 29 juillet 1966, le président du Conseil a consulté le Parlement européen sur la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil concernant un règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

La proposition de règlement a été distribuée comme doc. 102/66. Le 12 août 1966, le Parlement européen a désigné la commission des transports comme compétente au fond et la commission sociale comme commission saisie pour avis.

La commission des transports a désigné, le 16 septembre 1966, M. Laan comme rapporteur.

La commission sociale a désigné M. Carcaterra comme rédacteur de l'avis. Cet avis a été adopté au cours de la réunion de la commission sociale du 21 février 1967.

La commission des transports a examiné le présent rapport au cours de ses réunions du 26 janvier, du 17 février, des 2 et 15 mars 1967. Au cours de cette dernière réunion, elle a adopté le rapport ainsi que la proposition de résolution y afférente à l'unanimité moins une abstention.

Étaient présents : MM. Laan, président et rapporteur, Brunhes, vice-président, Richarts, vice-président, Apel, De Gryse, Faller, Ferrari, Memmel, Riedel et Seifriz.

## Sommaire

I — Considérations générales . . . . .	2	III — Conclusions . . . . .	8
Les dispositions cadres de mai 1965 . . . . .	2	Proposition de résolution . . . . .	9
La proposition de règlement . . . . .	3		
Sécurité de la circulation, conditions de travail et position concurrentielle . . . . .	3	Annexes :	
Contrôle et sanctions . . . . .	4	I — Comparaison entre les principales dispositions de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.) et la proposition de la Commission de la C.E.E. (doc. 102/66).	16
Accord sur les conditions de travail dans le secteur des transports par route . . . . .	4	II — Avis de la commission sociale . . . . .	18
II — Remarques sur les différents articles . . . . .	5		

### I — Considérations générales

#### Les dispositions cadres de mai 1965

1. En mai 1965, le Conseil de ministres de la C.E.E. a arrêté une décision relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable<sup>(1)</sup>. Sur des points substantiels le texte de la décision diffère de la proposition de la Commission de la C.E.E. et de la version proposée par le Parlement<sup>(2)</sup>. Le document contient néanmoins des dispositions cadres importantes dont notamment un calendrier pour la suppression des disparités artificielles des coûts, c'est-à-dire, des disparités qui résultent de prescriptions spécifiques aux transports et qui existent, d'une part, entre les différents modes de transport dans les six pays et, d'autre part, d'un pays à l'autre à l'intérieur d'un même mode de transport.

Cette décision répartit les dispositions qui sont à l'origine de ces disparités artificielles en trois catégories : dispositions en matière fiscale, dispositions concernant certaines interventions des États et dispositions en matière sociale.

2. Cette dernière catégorie, celle des dispositions sociales, fait l'objet des articles 10 à 13 de la décision de mai 1965 dont le contenu se résume comme suit :

- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1966, il sera procédé au rapprochement dans le progrès, des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives aux conditions de travail applicables dans les trois modes de transport<sup>(1)</sup> ;
- ce rapprochement des dispositions relatives aux conditions de travail devra également se réaliser entre les différents modes de transport ;
- l'unification des dispositions concernant la composition des équipages dans les trois modes de transport devra être achevée le 31 décembre 1968 ;
- à la même date, les régimes des temps de travail et des temps de repos ainsi que des heures supplémentaires devront être harmonisés ;
- il sera institué un livret de contrôle individuel à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1967 dans le secteur

(1) J.O. n° 88 du 24 mai 1965, page 1500/65.

(2) Cf. rapport de M. Rademacher, doc. 23, 1964-1965.

(1) Cette disposition n'affecte en rien la compétence des partenaires sociaux quant à la conclusion de conventions collectives de travail.

des transports par route et à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1967 dans le domaine des transports par voie navigable.

### *La proposition de règlement*

3. Le projet de règlement<sup>(1)</sup> que la Commission de la C.E.E. vient de soumettre au Conseil, se limite à une proposition tendant à l'harmonisation de certaines dispositions d'ordre social dans le domaine des transports par route. Il vise essentiellement à supprimer les distorsions de concurrence. C'est là en effet l'objectif qui est explicitement assigné à la décision du Conseil du 13 mai 1965. Bien entendu, la mise en oeuvre de cette décision exige que l'on tienne compte aussi des impératifs de la sécurité de la circulation et des aspects sociaux. Il est cependant indéniable que la priorité revient à l'élimination des mesures qui faussent la concurrence. C'est pourquoi, en ce qui concerne ses compétences dans l'examen du projet de règlement, votre commission ne partage pas l'avis de la commission sociale<sup>(2)</sup>.

A première vue, la portée de cette proposition pourrait paraître fort limitée : elle ne concerne pas l'ensemble des dispositions sociales qui faussent la concurrence ; en outre, ces dispositions ne sont pas la source unique ni peut-être même la plus importante des écarts artificiels entre les coûts ; enfin, la proposition ne s'applique qu'aux transports par route. Les dispositions du règlement ont pour objet « la composition des équipages (âge minimal, aptitudes physiques et professionnelles, nombre de membres de l'équipage), l'imputation des frais de retour au lieu de résidence, les temps de conduite, le repos journalier, le contrôle et les sanctions »<sup>(3)</sup>. Ont été exclus de la proposition : « l'amplitude, la durée du travail, le repos hebdomadaire, les jours fériés et les congés payés, ainsi que le régime des heures supplémentaires »<sup>(4)</sup>. Il est d'autre part regrettable que le projet n'apporte pas davantage une solution au problème de la responsabilité civile des membres de l'équipage en cas d'accident.

En fait, cependant, la proposition revêt une grande importance et cela pour quatre raisons : elle peut apporter une contribution réelle à l'accroissement de la sécurité des transports ; elle améliorera, dans différents pays, les conditions de travail du personnel ; elle supprimera, on l'a déjà dit, une partie des écarts artificiels entre les coûts des transports par route des États membres et — mais ceci est le revers de la médaille — elle provoquera dans un certain nombre d'entreprises de transports un accroissement des

coûts, accroissement qui, d'ailleurs, constitue un facteur positif dans la mesure où il contribue à l'assainissement de l'exploitation<sup>(1)</sup>.

4. Ces différents points seront traités d'une manière plus approfondie lorsque nous examinerons la proposition, article par article. En attendant, voici quelques considérations d'ordre général.

Bien que l'on puisse regretter que la Commission de la C.E.E. n'ait pas encore présenté des propositions tendant à assurer le rapprochement des dispositions sociales applicables dans les trois modes de transport, on lui sera reconnaissant de ne pas avoir voulu surseoir plus longtemps à l'harmonisation de celles qui, dans les États membres, régissent le secteur des transports par route. La divergence entre les conditions sociales, d'ailleurs le plus souvent peu satisfaisantes, qui prévalent dans ce secteur est à l'origine d'une situation confuse qui appelle la mise en oeuvre dans les plus brefs délais d'une réglementation communautaire. L'attention devra tout d'abord se porter sur les règlements concernant les amplitudes et les temps de conduite autorisés et leur contrôle. En effet, les réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de repos ont, en vue de l'amélioration de la sécurité routière, une importance qu'on ne saurait sous-estimer. A lui seul, cet objectif constitue un motif plus que suffisant pour envisager sérieusement le rapprochement « dans le sens du progrès » des dispositions de caractère social dans le secteur des transports routiers et le contrôle de leur stricte application.

### *Sécurité de la circulation, conditions de travail et position concurrentielle*

5. Dans bien des cas, les conditions de travail dans les transports par route laissent à désirer. La proposition de règlement de la Commission de la C.E.E. pourrait y apporter une amélioration notable pourvu, bien entendu, que, dans la pratique, les dispositions mises en vigueur soient effectivement respectées. Les salaires et les charges sociales représentant une partie non négligeable des frais d'exploitation des entreprises de transport routier<sup>(2)</sup>, les firmes dont les conditions sociales restent en deçà de celles prévues dans le projet de règlement devront fatalement faire face à une augmentation de leurs coûts au moment de son application. Votre commission regrette de ne pas avoir pu disposer de toutes les statistiques nécessaires pour se faire

(1) Doc. 102/66.

(2) Cf. doc. PE 16.458/déf. paragraphes 2 et 3.

(3) Doc. 102/66, page 2.

(4) Idem.

(1) Cf. aussi le paragraphe 6.

(2) Dans un exposé fait devant votre commission le 17 février 1967, M. Schaus parlait du point de vue que les coûts salariaux représentaient environ 17 à 20 % des prix de revient dans le transport de marchandises à longue distance.

une idée précise des conséquences que la mise en vigueur du règlement aura sur le plan économique. Seuls les employeurs ont publié des chiffres qui en donnent d'ailleurs une image assez sombre. Cependant, à la demande de votre commission, M. Schaus, membre de la Commission de la C.E.E. a fourni, lors de la réunion du 17 février 1967, des informations qui présentent de la situation une vue toute différente.

6. Selon les calculs des services de la Commission de la C.E.E. l'application du projet de règlement ne devrait entraîner qu'une légère hausse du coût de transport par route. De l'avis de M. Schaus, la stabilité économique du secteur des transports ne s'en trouverait en tout cas pas compromise.

A cela s'ajoute que c'est cet accroissement des coûts qui, dans un certain sens, constitue l'objectif même du projet de règlement. Il obligera en effet les entreprises qui ont réussi à prendre pied sur le marché en travaillant dans des conditions qui, comparées à celles qui prévalent dans d'autres entreprises de transport, sont relativement mauvaises, à cesser leurs activités. Actuellement, les coûts d'exploitation de ces entreprises sont maintenus à un niveau artificiellement bas qui fausse les conditions de concurrence. La mise en œuvre du projet de règlement aura donc pour résultat que les entreprises travaillant dans des conditions sociales normales obtiendront le volume de transport auquel elles peuvent prétendre en vertu de la qualité de leur gestion. Dans ce sens, toute tentative de calculer l'accroissement des coûts est hors de propos.

7. Votre commission estime que la proposition de règlement doit avant tout être examinée à la lumière des considérations suivantes : les dispositions en matière sociale doivent être améliorées d'urgence ; dans la mesure où il est démontré que les structures de l'entreprise et la sécurité de la circulation ont tout à gagner de cette amélioration, celle-ci mérite une priorité absolue. Sinon, un équilibre doit être trouvé entre les exigences d'ordre économique des transports par route et celles auxquelles doivent répondre les conditions de travail du personnel. Cette tâche incombe, de toute évidence, aux partenaires sociaux du secteur des transports routiers.

#### *Contrôle et sanctions*

8. Dans le secteur des transports routiers, le contrôle de l'application des dispositions sociales doit répondre à des exigences spéciales, premièrement, en raison du caractère mobile des transports et, deuxièmement, parce que la sécurité d'un grand nombre de personnes en dépend. Or, dans la pratique, un contrôle efficace n'est possible que moyennant la coopération des em-

ployeurs et des travailleurs<sup>(1)</sup>. Il ne faut pas entendre par là leur participation directe aux tâches de contrôle, mais bien leur concours à une application adéquate des prescriptions en vigueur. Une organisation syndicale américaine écrit à ce sujet : « En ce qui concerne le contrôle des transports par route, il faudrait, à notre avis, accorder une attention particulière au problème de la coopération volontaire. Nous ne connaissons aucune méthode garantissant un contrôle efficace à un prix raisonnable, sans une participation volontaire des intéressés<sup>(2)</sup> ».

Or, on ne pourra compter sur la collaboration de ces derniers que si les formalités qu'ils doivent remplir pour assurer un contrôle efficace (tenue du livret de contrôle, etc) sont simples et brèves. Les intéressés doivent en outre avoir la certitude que d'une manière générale les dispositions arrêtées sont respectées dans leur pays comme dans les autres États membres. Aussi, un contrôle efficace doit-il être effectué en ce qui concerne sa fréquence aussi bien que son objet et la nature des sanctions dont les infractions sont assorties. On peut se demander si un tel contrôle est actuellement garanti dans la même mesure dans les six pays. Si son efficacité diffère considérablement de pays en pays si bien que d'une façon générale le règlement est respecté dans un État membre alors qu'il ne l'est que fort imparfaitement dans un autre, son application non seulement n'aura, dans ce dernier, aucun effet salutaire sur la sécurité de la circulation, mais pourrait même dans certains cas, accentuer les écarts artificiels entre les coûts<sup>(3)</sup>. Il faut donc accorder au problème du contrôle et des sanctions une importance toute particulière. Et c'est précisément sur ce point que le règlement contient peu d'éléments propres à nous assurer qu'il sera mis en œuvre d'une manière généralement correcte.

#### *Accord sur les conditions de travail dans le secteur des transports par route*

9. La proposition de la Commission de la C.E.E. n'est pas la première tentative visant à harmoniser, dans un contexte international, les dispositions sociales régissant le secteur des trans-

(1) Voir aussi les paragraphes 23 et s.

(2) *Inspection du travail dans les transports par route*, page 51, Organisation internationale du travail, 1957.

(3) Sur un autre plan encore le règlement pourrait accentuer les disparités artificielles des coûts. L'amélioration des dispositions sociales dans le secteur des transports par route affectera plus durement les entreprises d'un pays que celles d'un autre aussi longtemps que n'auront pas été supprimés les écarts artificiels résultant des dispositions divergentes relatives aux dimensions et aux poids des véhicules utilitaires. Toutes autres conditions restant égales, la part du coût de la main-d'œuvre dans le coût global d'exploitation sera plus ou moins élevée selon que l'entreprise sera implantée dans un pays admettant un poids relativement faible ou dans un pays où le poids total admis est plus important. Les charges supplémentaires entraînées par une amélioration des conditions de travail seront donc ressenties différemment d'un pays à l'autre.

ports par route. En effet, l'Organisation internationale du travail ainsi que la commission économique pour l'Europe fonctionnant au sein des Nations unies se sont déjà penchées sur la question.

Il convient de citer également l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.). Cet accord, qui a été signé en 1962 dans le cadre de l'E.C.E., n'est cependant pas encore entré en vigueur.

La Conférence européenne des ministres des transports ayant adopté le 2 décembre 1966 une résolution incitant les pays qui n'ont pas encore ratifié cet accord à faire le nécessaire à bref délai, des voix se sont élevées pour demander qu'une priorité soit accordée à l'A.E.T.R. et que le règlement de la C.E.E. soit provisoirement abandonné.

A ce propos, votre commission tient à signaler expressément que l'accord en question ne peut pas se substituer purement et simplement à la proposition de la Commission de la C.E.E. En effet, l'A.E.T.R. ne concerne que les transports internationaux par route, et ne porte dès lors que sur une fraction, que l'on peut évaluer à 10 % des transports intracommunautaires par route.

La mise en vigueur de l'A.E.T.R. aboutirait à une situation absurde: la majeure partie des transports luxembourgeois par route et seulement un pourcentage minime des transports italiens par route tomberaient sous le coup des dispositions internationales; celles-ci s'appliqueraient aux transports entre, par exemple, Anvers et Rotterdam, mais non par à des transports sur des distances beaucoup plus longues effectuées à l'intérieur des grands pays de la C.E.E.

D'autres inconvénients de l'A.E.T.R. résident dans le fait qu'il peut être dénoncé unilatéralement et qu'il est déjà dépassé sur certains points.

En revanche, tout notre intérêt doit porter sur les efforts tendant à rendre d'actualité l'A.E.T.R. et à l'appliquer aux transports intracommunautaires, dans la mesure où le critère du poids maximal devient obligatoire.

## II — Remarques sur les différents articles

10. Il ne paraît pas indispensable de passer en revue tous les articles de la proposition de règlement. Votre commission se limitera à relever les points les plus importants et les plus controversés. Dans l'ensemble, elle est très favorable à la proposition de la Commission de la C.E.E., qui du point de vue social et de la sécurité de la circulation mérite d'être qualifiée d'opportune. Sur certains articles, cependant, les milieux professionnels intéressés ont des opinions divergentes

que votre commission se doit de prendre en considération, d'autant plus qu'à défaut de la collaboration des personnes directement concernées, une mise en œuvre adéquate des dispositions sociales relatives aux transports par route ne peut être garantie (1).

Ces divergences de vue se reflètent notamment dans un accord que les employeurs et les travailleurs viennent de conclure au sein du Comité économique et social. En outre, dans le cadre de l'A.E.T.R., dont il est question ci-dessus, certains problèmes ont reçu un traitement différent de celui que leur applique la proposition de l'exécutif. Votre commission n'est pas à même de se prononcer d'ores et déjà définitivement sur les diverses thèses en présence.

11. C'est la raison pour laquelle elle estime qu'il est indispensable que dans un délai de deux ans à partir de la mise en vigueur de la proposition de règlement de la Commission de la C.E.E., ses dispositions soient soumises à un nouvel examen. En attendant les résultats de cet examen, la proposition de règlement de l'exécutif peut être appliquée, étant entendu que le texte devrait être simplifié sur certains points en vue d'assurer, au cours de la période de démarrage, une exécution suffisamment souple ainsi qu'un contrôle efficace. Votre commission espère d'ailleurs que durant cette période transitoire de deux ans, les divers points de vue auront l'occasion de se rapprocher.

12. Il importe à cet effet que le comité consultatif pour les questions sociales dans le domaine des transports par route, qui vient d'être créé auprès de la Commission de la C.E.E., puisse jouer un rôle essentiel au cours de la période transitoire. Ce comité doit être mis en mesure, avant la fin de cette période, de faire connaître ses vues sur un règlement définitif en matière de conditions sociales.

13. Le règlement s'applique à tous les transports par route effectués sur le territoire de la Communauté; il s'applique donc aussi aux transports effectués à l'intérieur de la Communauté au moyen de véhicules immatriculés dans les États tiers (article 2).

14. L'article 5 concerne l'âge minimal des conducteurs, convoyeurs et receveurs affectés aux transports de personnes et de marchandises. Pour ce qui est des transports de marchandises, il est proposé un âge minimal de 18 ans pour les conducteurs de véhicules dont le poids maximal autorisé est de 7,5 tonnes. Cette limite est portée à 15 tonnes pour les conducteurs porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle. Si un conducteur âgé de 18 ans est porteur d'un tel certificat et fait partie d'un équipage de deux con-

(1) Cf. paragraphe 8.

ducteurs dont l'autre est âgé de 21 ans au moins, il est autorisé à conduire tout type de véhicule.

Il est hors de doute que la formation professionnelle revêt une importance capitale. La valeur d'un conducteur est fonction non seulement de ses capacités professionnelles mais aussi de son aptitude physique et psychique, de son expérience et de son âge. Il faut considérer que la formation professionnelle a plus d'importance que l'âge. Aussi votre commission marque-t-elle son accord sur le texte de l'article 5. Toutefois, cette disposition présente un inconvénient : la valeur du certificat d'aptitude professionnelle varie d'un pays à l'autre. Dès lors, il convient de spécifier également les exigences auxquelles doit répondre les examens.

Pour tout transport de marchandises non cité ci-dessus et pour tous les transports de personnes, l'âge minimum du conducteur est fixé à 21 ans. En ce qui concerne le transport de voyageurs, ce minimum est à l'heure actuelle requis dans cinq États membres (1). Pour ce qui est du transport de marchandises, la réglementation diffère dans les six États. A l'exception de la France, tous les États membres connaissent les deux âges minima retenus par la proposition de la C.E.E. : 18 et 21 ans. En Belgique, en république fédérale d'Allemagne et au Luxembourg, le poids du véhicule est le seul critère valable : en Italie, il est également tenu compte de la composition du véhicule alors qu'aux Pays-Bas une distinction est faite selon la nature du transport : pour les transports nationaux l'âge minimal est de 18 ans, tandis que pour les transports internationaux, le conducteur doit avoir 21 ans au moins. En France, l'âge minimal est fixé à 18 ans pour tous les conducteurs de camions.

15. Si les dispositions nationales présentent donc assez bien de divergences, il ne fait pas de doute qu'elles sont susceptibles d'un rapprochement. La Commission de la C.E.E. a proposé une moyenne que l'on peut certes considérer comme raisonnable. Votre commission s'élève néanmoins contre le fait que l'âge soit le seul critère retenu pour les transports de personnes. Un conducteur ne devrait être autorisé à transporter des voyageurs qu'à la condition de pouvoir se prévaloir d'un an d'expérience au moins dans le transport de marchandises ou d'une formation professionnelle conférant des aptitudes d'un niveau équivalent.

Le paragraphe 4 de l'article 5 permet aux États membres de surseoir à l'application de l'article 5 pour les personnes qui possèdent déjà leur permis de conduire à la date d'entrée en vigueur du règlement. Du point de vue social, cette disposition est évidemment fort opportune.

(1) En république fédérale d'Allemagne, la limite est fixée à 23 ans.

16. Il n'est question à l'article 5 que de l'âge minimal, aucun âge maximal n'étant fixé. En Italie, il existe un âge limite de 60 ans pour les conducteurs effectuant des transports de personnes et des transports de marchandises par véhicules lourds. Les réflexes des conducteurs âgés étant souvent diminués, il est sans doute souhaitable, sinon de fixer une limite absolue, du moins d'obliger les conducteurs âgés de 60 ans et plus à se soumettre à une visite médicale annuelle portant entre autres sur la rapidité de leurs réactions. L'article 6, paragraphe 4, stipule qu'une décision devra être arrêtée, au plus tard à la fin de 1969, sur la périodicité de l'examen médical qui sera instauré à partir de 1971. Votre commission tient à signaler dès maintenant qu'elle considère comme absolument indispensable que les conducteurs en général et les conducteurs âgés en particulier se soumettent chaque année à une visite médicale approfondie.

17. L'article 7 dispose que certains types de véhicules effectuant des transports sur une distance supérieure à 300 km doivent avoir deux conducteurs à bord. Deux critères sont donc pris en considération : d'une part, le type de véhicule et son affectation, d'autre part, la distance à parcourir. Si le premier de ces critères n'appelle aucune critique, il n'en est pas de même du second.

Du point de vue de la sécurité routière et de la protection des travailleurs, il importe en effet moins de connaître la distance parcourue en un jour que de savoir le nombre d'heures que le conducteur a passé au volant de son véhicule. En faveur du critère choisi par la Commission de la C.E.E. on peut dire notamment qu'il est plus facile de prévoir le chemin à couvrir que la durée du voyage. L'employeur connaît le nombre de kilomètres à parcourir mais on ne peut exiger de lui qu'il connaisse approximativement le temps nécessaire pour effectuer le trajet ; trop de facteurs incertains entrent en jeu. Ni le critère de la durée, ni celui de la distance ne donnent entièrement satisfaction.

18. Il serait préférable de procéder à une combinaison des différents critères qui permettrait de nuancer davantage les dispositions. Toutefois, étant donné les inconvénients liés au critère de la distance ainsi que les divergences de vues qui subsistent à son sujet dans les milieux professionnels, votre commission estime que, pour le moment, il convient de ne pas trop l'accentuer. C'est pourquoi votre commission propose de porter la distance à 450 km pour une période transitoire de 2 ans. Au cours de cette période et sur la base des expériences faites, la Commission de la C.E.E. pourra alors présenter une proposition remaniée prévoyant soit une modification de la distance, soit l'application de l'A.E.T.R. révisé, soit une combinaison de ces deux possibilités.

19. L'article 9 fixe la durée maximale de conduite continue à 4 heures et trente minutes. Le temps de conduite doit être suivi d'une pause de 30 minutes ou de deux interruptions de 20 minutes ou de trois interruptions de 15 minutes. Cette disposition peut être considérée comme une adaptation utile dans le sens du progrès. Mais on peut se demander si l'on peut raisonnablement attendre de l'équipage qu'il inscrive ces trois interruptions de 15 minutes chacune dans le livret de contrôle et surtout s'il est possible de contrôler l'application de prescriptions aussi détaillées. On peut d'autant plus en douter que le règlement ne rend pas encore obligatoire l'emploi de l'appareil mécanique de contrôle appelé tachygraphe (1).

20. L'article 10 régit la durée journalière de conduite. Dans la proposition de la C.E.E., celle-ci est limitée à 9 heures pour le transport de marchandises et à 8 heures pour le transport de personnes ; deux fois par semaine, ces périodes peuvent être prolongées d'une heure (2).

On peut se demander si, à cet égard, il est indiqué d'établir une distinction entre transports de marchandises et transports de personnes. Un chauffeur d'autocar porte une responsabilité qui est peut-être plus lourde que celle d'un conducteur de camion, mais en revanche, la conduite d'un véhicule combiné n'exige certainement pas un effort moins considérable que celle d'un autobus moderne.

21. A l'article 11, la Commission de la C.E.E. propose d'accorder au personnel un repos journalier d'au moins 11 heures consécutives. C'est plus qu'il n'est prévu dans l'A.E.T.R. et les réglementations actuellement en vigueur dans la plupart des États membres.

En Belgique, en république fédérale d'Allemagne, en Italie et aux Pays-Bas, le repos journalier peut être écourté à certaines conditions. Il existe en outre dans tous les pays des réglementations plus souples en ce qui concerne les équipages comprenant, entre autres, deux conducteurs. Des dispositions analogues ont été reprises dans la proposition de règlement de la Commission de la C.E.E. Les législations nationales et les conventions collectives de travail restent en général en deçà des propositions de la Commission de la C.E.E.

22. En principe, votre commission peut se rallier à la proposition de fixer le temps de conduite journalier à neuf heures, le temps de repos journalier à onze heures consécutives. Cependant, vu les difficultés techniques et d'organisation qui, au début, se présenteront fatalement

et cela notamment en matière de contrôle (1), elle estime qu'il serait préférable, durant une période de transition de deux ans, d'appliquer ces prescriptions avec toute la souplesse voulue. Autrement dit, il ne serait pas opportun, au cours de cette période de transition, de viser à une exécution rigoureuse des principales dispositions qui font l'objet des articles 10 et 11 et que votre commission entend laisser intactes.

C'est pour ces raisons que votre commission souscrit aux modifications que les partenaires sociaux ont proposé d'apporter à ces articles, étant entendu toutefois que, de même que la commission sociale, elle tient à ce que l'article 11, paragraphe 1, a) et d) du règlement de la Commission de la C.E.E. soit maintenu.

23. Après les réglementations, généralement satisfaisantes, des titres I à VI, le règlement contient, au titre VII (articles 14 à 18) qui traite du contrôle et des sanctions, plusieurs dispositions fort décevantes.

D'une part, le contrôle dans les transports routiers est plus difficile à assurer que dans la plupart des autres branches ; de l'autre, ce contrôle est des plus nécessaires dans ce secteur, le non-respect des prescriptions constituant un danger pour la sécurité.

Dans les transports par route, le contrôle peut s'effectuer en cours de trajet ainsi qu'à l'entreprise. Le contrôle sur route s'exerce principalement au moyen du livret individuel de contrôle (article 14) (2) et du tachygraphe (article 16), un appareil qui enregistre automatiquement les temps de conduite et la vitesse du véhicule.

L'avantage de cet appareil sur les livrets de contrôle (3) est de rendre la fraude plus difficile, comme la Commission de la C.E.E. le fait remarquer dans ses considérations sur l'article 16. Un inconvénient du tachygraphe est qu'il ne peut fournir aucune explication sur les données qu'il enregistre (4). Néanmoins, il s'agit là d'un appa-

(1) Cf. paragraphes 23 et s.

(2) Selon la décision du Conseil du mois de mai 1965, l'usage du livret de contrôle communautaire aurait dû être instauré dès le 1<sup>er</sup> janvier 1967.

(3) Les inconvénients de ces livrets qu'en Suisse on appelle parfois, non sans raison, les « Lügebüchli » (livrets de mensonges), ont été évoqués par votre commission dans le rapport fait par M. Kapteyn en 1961 et dans le rapport élaboré par M. Rademacher en 1964. Voici ce qu'en dit un expert en matière de contrôle dans un document publié par l'Organisation internationale du travail : « Nous avons dû déployer des efforts considérables et exécuter de nombreux contrôles pour en arriver à ce que 50 % du personnel tiennent convenablement ces livrets de contrôle... Il est à craindre qu'avec ce résultat, on ait pratiquement atteint le plafond... (Inspection du travail dans les transports par route, page 143, Organisation internationale du travail) ».

(4) Au cours de la réunion de votre commission du 17 février 1967, un représentant de la Commission de la C.E.E. a déclaré que le tachygraphe moderne permettait de faire la distinction entre les temps de travail et les temps de repos. Il répondrait donc aux exigences de l'article 14 paragraphe 1 a), b) et c). Mais cet appareil ne peut pas enregistrer séparément le temps durant lequel le personnel est resté à la disposition de l'entreprise. Il peut enregistrer des données concernant deux conducteurs, mais pas simultanément. Un autre problème se pose lorsqu'un chauffeur change de véhicule.

(1) Cf. paragraphe 23.

(2) Pour apprécier correctement les différents minima, il faut savoir que l'amplitude — dont il n'est pas encore question dans ce règlement — constitue une notion plus large que la durée journalière de conduite.

reil très utile dont la technique a été portée à un haut degré de perfection et dont l'usage c'est déjà introduit dans la Communauté. Le tachygraphe ne peut se substituer entièrement au livret individuel ; ces deux instruments de contrôle se complètent l'un l'autre.

24. On s'étonne dès lors de constater que la Commission de la C.E.E. n'entend pas rendre l'utilisation généralisée du tachygraphe obligatoire dans l'immédiat. « Au plus tard le 31 décembre 1968, le Conseil fixera, sur proposition de la Commission, les caractéristiques techniques d'un appareil mécanique de contrôle... » (1). Le Conseil devra en même temps fixer la durée de la période de transition qui devra précéder l'utilisation obligatoire de cet appareil. En d'autres termes, cette question est renvoyée aux calendes grecques.

La Commission de la C.E.E. a déclaré que pour l'heure elle renonce à définir les caractéristiques du tachygraphe afin de ne pas avantager les quelques entreprises qui dès à présent fabriquent cet appareil. Elle estime qu'il serait plus équitable de donner à l'industrie l'occasion de se préparer à produire ces appareils en grande série. Cet argument ne peut cependant pas convaincre votre commission du bien fondé des vues de la Commission de la C.E.E. En effet, il n'est pas indispensable de spécifier les caractéristiques techniques du tachygraphe, dans le règlement. Elle propose donc de modifier l'article 16.

25. L'article 17 oblige les États membres à présenter chaque année à la Commission un relevé des infractions au règlement. Ces relevés permettront sans aucun doute à l'exécutif de se faire une idée sinon de la gravité et de l'importance des infractions commises, du moins de la qualité du contrôle.

A l'époque, votre commission a estimé qu'il serait « peut-être nécessaire d'accorder à un organisme européen un droit de contrôle » (2).

Elle se rend néanmoins compte que cette solution se heurte à de nombreuses difficultés d'ordre pratique. Aussi admet-elle que pendant une période de mise en route, le contrôle soit assuré par les services des États membres. Le contrôle exercé dans les différents États membres devra toutefois être d'un niveau comparable au point de vue de la fréquence et de l'intensité aussi bien que des capacités professionnelles du personnel qui en est chargé.

Les moyens d'instaurer un contrôle communautaire devront être étudiés d'un commun accord avec les partenaires sociaux. Il est surprenant que dans la proposition de règlement la Commission de la C.E.E. ne fasse aucune allusion

à cette question. Votre commission invite donc l'exécutif à faire connaître sa position sur ce point.

26. L'article 18 est le seul à traiter de sanctions. La Commission de la C.E.E. adressera aux États membres des recommandations « en vue d'une harmonisation des sanctions applicables aux cas d'infractions aux dispositions du présent règlement » (ces sanctions devront être déterminées avant la fin de l'année 1968 par les États membres, après consultation de la Commission). Votre commission espère que ces recommandations seront adressées aux États membres dans les plus brefs délais pour que ces sanctions puissent être définies avant le 31 décembre 1967 plutôt qu'avant le 31 décembre 1968. C'est aussi le point de vue de la commission sociale qui, dans son avis, fait remarquer avec raison que le délai énoncé à l'article 18 doit coïncider avec la date d'entrée en vigueur du règlement.

### III — Conclusions

27. Dans sa proposition de règlement, la Commission de la C.E.E. développe quelques dispositions de la décision que le Conseil a arrêtée au sujet de l'harmonisation de certaines mesures ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Il s'agit en l'occurrence d'un certain nombre de prescriptions de caractère social applicables aux transports par route. Les réserves que votre commission se doit de faire sur la proposition de l'exécutif s'expliquent moins par le fait que celle-ci ne prévoit pas l'harmonisation de toutes les dispositions sociales du secteur des transports routiers qui pourraient fausser la concurrence, que par la constatation qu'une application générale et correcte du règlement ne paraît pas suffisamment garantie.

28. Votre commission estime que dans les transports pour compte d'autrui il importe surtout de définir des critères communautaires réglementant l'accès à la profession de conducteur. L'organe par excellence pour l'étude de ce problème semble être le comité consultatif paritaire pour les questions sociales dans le domaine des transports par route.

Votre commission considère en outre qu'il est souhaitable d'exiger des conducteurs affectés au transport de voyageurs qu'ils aient une certaine expérience de la conduite des véhicules utilisés pour le transport des marchandises. Aussi propose-t-elle de compléter en ce sens les dispositions relatives à l'âge minimal. En outre, il conviendrait de subordonner la délivrance du permis de conduire à la présentation par l'intéressé d'une attestation d'aptitude mentale.

(1) Article 16 du règlement.

(2) Cf. le rapport de M. Rademacher, doc. 23/64, p. 27.

29. A l'article 7 de la proposition de règlement, la Commission de la C.E.E. a tenté de résoudre la question très épineuse de l'équipage composé de deux conducteurs ; elle a recours à deux critères : distance à parcourir, type et affectation du véhicule. L'application du premier critère présente certains inconvénients. Il convient donc d'y accorder moins d'importance que ne lui en confère la proposition de la C.E.E.

30. En ce qui concerne cet article 7 ainsi que les articles 10 et 11, votre commission estime pour des raisons exposées ci-dessus qu'il serait opportun, au cours d'une période de transition de deux ans durant laquelle une solution plus définitive devait être recherchée, de mettre en œuvre une réglementation plus simple qui permette d'appliquer les dispositions en cause avec plus de souplesse et d'exercer un contrôle plus efficace.

Si, sur certains points, elle estime devoir s'écarter de la proposition de l'exécutif, c'est qu'elle est d'avis qu'au cours d'une période transitoire de deux ans l'expérience pratique indispensable peut être acquise et que les divers points de vue peuvent se rapprocher. A l'expiration de cette période, il conviendra d'instaurer un régime qui créera, en principe sur la base de la proposition de la C.E.E., les conditions nécessaires à l'instauration de rapports sociaux et économiques les plus favorables possible dans le domaine des transports par route, compte tenu des exigences de la sécurité de la circulation.

Dans cet ordre d'idée, votre commission fait une nouvelle fois remarquer que le comité paritaire susmentionné aura un rôle important à jouer lors de l'élaboration de cette réglementation. Elle se félicite de ce que ce comité procède

à l'heure actuelle à des échanges de vues sur l'harmonisation des dispositions sociales dans le domaine des transports routiers qui ne font pas l'objet du projet de règlement à l'examen.

Enfin, votre commission exprime l'espoir que la Commission de la C.E.E. présentera rapidement d'autres propositions en vue de l'application de la décision du Conseil de mai 1965 concernant l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

31. Dans l'ensemble, on peut dire que la Commission de la C.E.E. a élaboré un règlement qui du point de vue de la sécurité de la circulation, de la protection des travailleurs et de la position concurrentielle des transports par route répond à des exigences raisonnables. Mais en ce qui concerne le contrôle et les sanctions, ses dispositions demeurent manifestement en deçà de ce qu'on eût pu attendre. On a l'impression qu'en présentant ce projet de règlement, l'exécutif vise surtout à exercer une pression morale, à indiquer une ligne de conduite au secteur des transports par route, tout en estimant que le moment n'est pas encore venu de tirer les ultimes conséquences de ces propositions. Il est évident que la Commission de la C.E.E. craint — avec raison probablement — que, même dans sa forme actuelle, sa proposition ne se heurte à des résistances. Si la solution conçue par la Commission ne manque pas d'élégance, elle n'est pas non plus entièrement satisfaisante.

Dès lors, votre commission invite le Parlement à adopter la proposition de résolution dont le texte suit.

#### **Proposition de résolution**

**portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil concernant un règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route**

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil (1),
- consulté par le Conseil de la C.E.E. (doc. 102/66),
- vu le rapport de la commission compétente (doc. 31/67),

1. Constate que la proposition de règlement marque les débuts de l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, harmonisation que le Conseil a décidée en mai 1965 ;

2. Souligne que la mise en œuvre de la proposition de l'exécutif serait également de nature à favoriser l'assainissement de l'économie des transports routiers et à améliorer sensiblement les conditions sociales, le plus souvent insuffisantes, qui prévalent dans ce secteur ;

(1) J.O. n° 185 du 17 octobre 1966, p. 3195/66.

3. Estime souhaitable, pour des raisons d'ordre pratique, de modifier l'article 7 en ce sens que pour les prestations de transport énumérées dans cet article, la présence de deux conducteurs serait requise si, entre deux périodes consécutives de repos journalier, une distance de plus de 450 km est parcourue et que son alinéa 2 serait remplacé par une disposition indiquant la manière dont, à l'expiration de la période transitoire visée à l'article 19, une réglementation définitive doit être arrêtée ;

4. Est d'avis, pour les mêmes raisons, que les principales dispositions des articles 10 et 11, énoncées respectivement aux paragraphes 1 et 1 a) de ces articles, doivent être appliquées avec souplesse et propose dès lors de simplifier les autres dispositions de ces articles, étant entendu qu'il convient de maintenir l'article 11, paragraphe 1 d) ;

5. Déclare cependant assortir la mise en œuvre des mesures préconisées aux paragraphes 3 et 4 de la condition que deux années au plus tard après l'entrée en vigueur du règlement, les dispositions de ce règlement fassent l'objet d'une révision et insiste pour que, lors des travaux préparatoires à cette révision, le comité consultatif paritaire pour les questions sociales dans le domaine des transports par route soit entendu ;

6. Estime qu'il est souhaitable que le comité consultatif paritaire pour les questions sociales dans le domaine des transports par route élabore des normes communautaires pour l'accès à la profession de conducteur affecté au transport de personnes et de marchandises et invite instamment la Commission de la C.E.E. à présenter des propositions en ce sens avant le 1<sup>er</sup> juillet 1968 ;

7. Préconise qu'un certificat d'aptitude physique et psychique soit rendu obligatoire pour les conducteurs et que seules soient autorisées à assurer le transport de voyageurs pour compte d'autrui aussi bien que pour compte propre, les personnes ayant exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté au transport de marchandises ou ayant reçu une formation professionnelle qui puisse être considérée comme conférant des capacités d'un niveau équivalent ;

8. Exprime son inquiétude quant au fait que la proposition de règlement offre des garanties insuffisantes en ce qui concerne la stricte observation de ses dispositions ;

9. Insiste dès lors pour que, pour tous les véhicules qui après le 1<sup>er</sup> janvier 1969 sont admis pour la première fois à la circulation et tombent sous le coup du projet de règlement, un appareil mécanique de contrôle soit rendu obligatoire et que pour tous les autres véhicules auxquels s'appliquent les dispositions de ce règlement, cette obligation intervienne à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970 ;

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

11. Invite sa commission compétente à contrôler attentivement si la Commission de la C.E.E. reprend dans sa proposition initiale les propositions de modification présentées par le Parlement européen et, le cas échéant, à lui faire rapport à ce sujet ;

12. Invite son président à transmettre au Conseil et à la Commission de la C.E.E. la présente résolution et le rapport auquel elle fait suite.

Article 5

1. L'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de marchandises est fixé à :

- a) dix-huit ans révolus pour les véhicules dont le poids maximal autorisé est égal ou inférieur à sept tonnes et demie ;
- b) dix-huit ans révolus pour les véhicules dont le poids maximal autorisé est inférieur à 15 tonnes ou dont l'équipage comprend un autre conducteur âgé de plus de 21 ans et à condition que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'un cours de formation de conducteur de transports de marchandises par route reconnu par un des États membres.

La Commission arrêtera au plus tard, le 31 décembre 1968, le programme minimal de ces cours ;

- c) vingt et un ans révolus dans les cas non visés aux litt. a) et b).

2. L'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de personnes est fixé à vingt et un ans révolus.

3. L'âge minimal des convoyeurs ou des receveurs est fixé à seize ans révolus.

4. Chaque État membre peut, pour ses résidents qui, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, sont déjà détenteurs du permis de conduire requis, surseoir à l'application des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3, pour les transports effectués sur son territoire.

Article 6

1. Les conducteurs affectés au transport de marchandises ou de personnes doivent être détenteurs et porteurs d'un permis de conduire délivré ou agréé par les autorités nationales de l'État membre sur le territoire duquel le véhicule circule, pour la conduite d'un tel véhicule.

2. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1967, la délivrance, la prorogation et le renouvellement du permis de conduire par les autorités nationales des États membres sont subordonnés à la détention d'un certificat médical d'aptitude physique délivré à

Article 5

1. Inchangé

2. L'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de personnes est fixé à 21 ans révolus ; sont seuls autorisés à assurer le transport de personnes, les conducteurs ayant exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté au transport de marchandises ou ayant reçu une formation professionnelle qui puisse être considérée comme conférant des capacités d'un niveau équivalent.

3. Inchangé

4. Inchangé

Article 6

1. Inchangé

2. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1971, la délivrance, la prorogation et le renouvellement du permis de conduire par les autorités nationales des États membres sont subordonnés à la détention d'un certificat médical d'aptitude physique délivré à

(1) Texte complet voir J.O. n° 135 du 17 octobre 1966, p. 3195/66.

la suite d'un examen médical par un médecin agréé à cet effet.

la suite d'un examen médical par un médecin agréé à cet effet.

La délivrance du permis de conduire est en outre subordonnée, à partir de la même date, à la présentation par l'intéressé d'un certificat d'aptitude physique et psychique établi à la suite d'un test ; ce certificat est également à produire par les personnes âgées de 60 ans et plus en cas de renouvellement ou de prorogation du permis de conduire.

3. Des mesures appropriées seront adoptées par les États membres en faveur des conducteurs déclarés inaptes à la conduite d'un véhicule à la suite de l'examen médical prévu au paragraphe 2, soit en favorisant leur réemploi et leur réadaptation soit par tout autre moyen propre à garantir la stabilité de leur revenu.

3. Inchangé

4. Au plus tard le 31 décembre 1969, le Conseil arrêtera, sur proposition de la Commission :

4. Inchangé

- a) les conditions à remplir pour l'obtention du permis de conduire, ainsi que les conditions de sa délivrance, prorogation et renouvellement par les États membres ;
- b) les conditions ainsi que la périodicité de l'examen médical visé au paragraphe 2 ;
- c) les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre des mesures visées au paragraphe 3.

#### Article 7

#### Article 7

1. Pour les transports dont la distance parcourue entre deux périodes consécutives de repos journalier dépasse 300 kilomètres, doit avoir à bord deux conducteurs :

1. Pour les transports dont la distance parcourue entre deux périodes consécutives de repos journalier dépasse 450 kilomètres doit avoir à son bord deux conducteurs :

- a) tout véhicule composé d'une automobile ou d'un tracteur et de plus d'une remorque ou semi-remorque ;
- b) tout véhicule affecté aux transports de personnes, composé d'une automobile ou d'un tracteur et d'une remorque ou d'une semi-remorque, lorsque le poids maximal autorisé de cette remorque ou de cette semi-remorque dépasse cinq tonnes ;
- c) tout véhicule affecté aux transports de marchandises, composé d'une automobile ou d'un tracteur et d'une remorque ou d'une semi-remorque, lorsque le poids maximal autorisé de l'ensemble est supérieur à vingt tonnes.

a) inchangé

b) inchangé

c) inchangé

2. La distance prévue au paragraphe 1 est fixée à 400 kilomètres pour une période transitoire de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Dans un délai de deux ans à compter de la mise en vigueur du présent règlement, la Commission présente, conformément à l'article 19, de nouvelles propositions visant soit à la modification du nombre de kilomètres, soit à l'application d'un règlement A.E.T.R. révisé, soit à une combinaison de ces deux possibilités.

(1) Texte complet voir J.O. n° 185 du 17 octobre 1966, p. 3195/66.

Article 10

1. La durée totale des temps de conduite entre deux périodes consécutives de repos journalier, dénommée ci-après « durée journalière de conduite » ne peut dépasser 9 heures pour les transports de marchandises et 8 heures pour les transports de voyageurs.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, la durée journalière de conduite peut être portée, deux fois au plus au cours d'une semaine, à 10 heures pour le transport de marchandises et à 9 heures pour le transport de voyageurs.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, la durée de conduite ne peut dépasser ni 54 heures pour les transports de marchandises et 50 heures pour les transports de voyageurs au cours d'une semaine, ni 90 heures pour les transports de marchandises et 80 heures pour les transports de voyageurs au cours de deux semaines consécutives.

Article 11

1. a) Tout membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier de onze heures consécutives au moins, au cours de la période de vingt-quatre heures précédant tout moment où il exerce une des activités visées à l'article 14, paragraphe 1, litt. c), d) et e).

b) Le repos journalier visé sous litt. a), peut être réduit à 10 heures consécutives, deux fois au plus au cours d'une semaine.

c) dans les transports de personnes comportant une interruption prévue à l'horaire d'une durée ininterrompue d'au moins quatre heures ou deux interruptions d'une durée ininterrompue d'au moins deux heures, le repos journalier visé sous litt. a) peut être réduit, deux fois par semaine, à dix heures consécutives, et deux fois par semaine, à neuf heures consécutives à condition qu'au cours de ces interruptions, les membres de l'équipage n'exercent aucune des activités visées à l'article 14, paragraphe 1, litt. c), d) et e) ou tout autre travail à titre professionnel.

Article 10

1. La durée totale du temps de conduite entre deux périodes consécutives de repos journalier, dénommée ci-après « durée journalière de conduite » ne peut dépasser 9 heures.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, la durée journalière de conduite peut être portée à 10 heures, deux fois au plus au cours d'une semaine.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, la durée de conduite ne peut dépasser ni 54 heures au cours d'une semaine, ni 96 heures au cours de deux semaines consécutives.

Article 11

1. a) inchangé

b) Le repos journalier visé sous litt. a) peut être réduit à 9 heures, deux fois au plus au cours d'une semaine, pour autant que ce repos soit pris au lieu de stationnement de l'équipage (lieu de stationnement du véhicule) ou à 8 heures, deux fois au cours d'une semaine, pour autant que ce repos soit pris en dehors du lieu de stationnement de l'équipage (lieu de stationnement du véhicule).

c) Pour les équipages des véhicules affectés aux transports de personnes, le repos journalier comporte 10 heures consécutives.

(1) Texte complet voir J.O. n° 185 du 17 octobre 1966, p. 3195/66.

d) Les réductions de la durée du repos journalier, visées ci-dessus sous litt. b) et c), sont compensées intégralement, dans un délai de quatre semaines, par un repos supplémentaire s'ajoutant à la durée normale du repos journalier fixée, ci-dessus, sous litt. a).

d) inchangé

2. S'il y a deux conducteurs à bord et lorsque le véhicule ne comporte pas de couchettes permettant aux membres de l'équipage qui n'exercent aucune activité de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins dix heures consécutives pendant la période de vingt-six heures précédant tout moment où il exerce une des activités visées à l'article 14, paragraphe 1, litt. c), d) et e).

2. Inchangé

3. S'il y a deux conducteurs à bord et lorsque le véhicule comporte une couchette permettant aux membres de l'équipage qui n'exercent aucune activité de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins huit heures consécutives pendant la période de vingt-huit heures précédant tout moment où il exerce une des activités visées à l'article 14, paragraphe 1, litt. c), d) et e).

3. Inchangé

4. Le repos journalier doit être pris hors du véhicule. Toutefois si le véhicule comporte une couchette, il peut être pris sur celle-ci à condition que le véhicule soit à l'arrêt.

4. Inchangé

*Article 16*

*Au plus tard le 31 décembre 1968, le Conseil fixera, sur proposition de la Commission, les caractéristiques techniques d'un appareil mécanique de contrôle qui remplacera le livret individuel de contrôle visé à l'article 14. Il fixera simultanément les modalités d'homologation, d'utilisation et de contrôle de cet appareil mécanique ainsi que la durée et les conditions de la période de transition à prévoir pour sa mise en service.*

*Article 16*

**Tous les véhicules qui, après le 1<sup>er</sup> janvier 1969, sont admis pour la première fois à la circulation et tombent sous le coup du présent règlement, doivent être équipés d'un appareil mécanique de contrôle; dans tous les autres véhicules auxquels s'appliquent les dispositions du présent règlement cet appareil doit se trouver installé à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970.**

*Article 17*

1. Au 31 décembre de chaque année, les États membres établissent un relevé annuel des infractions aux mesures contenues dans le présent règlement constatées sur leur territoire, et les communiquent, avant le 30 juin de l'année suivante, à la Commission. Ce relevé indiquera, séparément pour les transports de marchandises et pour les transports de personnes, par article le nombre des infractions commises.

*Article 17*

1. Inchangé

(1) Texte complet voir J.O. n° 185 du 17 octobre 1966, p. 3195/66.

2. Après avoir reçu les informations de la part des États membres la Commission adresse un rapport global au Conseil dans un délai de trois mois.

*Article 18*

1. Les États membres déterminent, après consultation de la Commission et avant le 31 décembre 1968, les sanctions appropriées applicables aux entrepreneurs de transports, aux membres des équipages, ainsi qu'à toutes autres personnes, responsables d'infraction aux obligations imposées par le présent règlement.

2. La Commission adressera aux États membres toute recommandations appropriées en vue d'une harmonisation des sanctions applicables aux cas d'infractions aux dispositions du présent règlement.

2. Inchangé

3. Si la Commission le juge nécessaire sur la foi du rapport visé au paragraphe 2, elle adresse aux États membres des recommandations appropriées en vue d'assurer la comparabilité des méthodes de contrôle et de leur intensité dans les divers États membres.

*Article 18*

1. Les États membres déterminent, après consultation de la Commission et avant le 31 décembre 1967, les sanctions appropriées applicables aux entrepreneurs de transports, aux membres des équipages, ainsi qu'à toutes autres personnes, responsables d'infraction aux obligations imposées par le présent règlement.

2. Inchangé

*Article 18 bis*

Deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission saisit le Conseil de propositions tendant à la révision de ce règlement.

(1) Texte complet voir J.O. n° 185 du 17 octobre 1966, p. 3195/66.

## ANNEXE I

### Comparaison entre les principales dispositions de l'« accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route » (A.E.T.R.) et la proposition de la Commission de la C.E.E. (doc. 102/66)

---

A.E.T.R.

C.E.E.

---

#### 1. Champ d'application

Transport international par route (article 2).

Transport par route à l'intérieur de la Communauté.

#### 2. Âge minimal

21 ans (article 5).

##### a) transport de marchandises

- 18 ans jusqu'à 7,5 tonnes ;
- 18 ans jusqu'à 15 tonnes, à condition d'avoir un certificat d'aptitude professionnelle ;
- 18 ans pour tout véhicule dont l'équipage comprend un second conducteur âgé de 21 ans ou plus ;
- 21 ans dans les autres cas.

##### b) transport de personnes

21 ans.

#### 3. Équipage

Doit avoir à bord deux conducteurs (ou 1 conducteur et 1 convoyeur) :

- tout véhicule tracteur auquel est attelée plus d'une remorque ou semi-remorque,
- tout véhicule tracteur affecté au transport de voyageurs auquel est attelée une remorque, lorsque le poids maximal autorisé de cette remorque dépasse 2,5 tonnes,
- tout véhicule tracteur auquel est attelée une remorque dont le poids maximal autorisé dépasse 5 tonnes lorsque le poids maximal autorisé de l'ensemble dépasse 15 tonnes (article 16).

Pour des distances de plus de 300 km<sup>(1)</sup> par jour, doit avoir à bord 2 conducteurs :

- tout véhicule composé d'un tracteur et de plus d'une remorque ou semi-remorque,
- tout véhicule affecté aux transports de personnes composé d'un tracteur et d'une remorque ou d'une *semi-remorque*, lorsque le poids maximal autorisé de la remorque ou de la *semi-remorque* dépasse 5 tonnes,
- tout véhicule affecté au transport de marchandises, composé d'un tracteur et d'une remorque ou d'une *semi-remorque* lorsque le poids maximal autorisé de l'ensemble est supérieur à 20 tonnes (article 7).

#### 4. Durée de conduite continue

5 heures (article 7).

4½ heures (article 9).

#### 5. Interruption après une durée de conduite continue

30 minutes (article 7).

30 minutes (article 9).

(1) 400 km pendant les deux premières années suivant l'entrée en vigueur du règlement.

**6. Durée de conduite journalière**

9 heures <sup>(1)</sup> (article 7).

a) *transport de marchandises*

9 heures <sup>(2)</sup>.

b) *transport de personnes*

8 heures <sup>(3)</sup>.

**7. Repos journalier**

au moins 10 heures consécutives <sup>(4)</sup> (article 6).

11 heures consécutives au moins <sup>(4)</sup> (article 11).

(1) Cette durée peut être prolongée en cas de force majeure ou de retard imprévu.

(2) Peut être portée, deux fois au plus au cours d'une semaine, à 10 heures.

(3) Peut être portée, deux fois au plus au cours d'une semaine, à 9 heures.

(4) Des dérogations sont autorisées dans un nombre limité de cas.

**Avis de la commission sociale**

Rédacteur : M. Carcaterra

La commission sociale a été chargée, le 12 août 1966, de l'examen pour avis de la proposition d'un règlement du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (doc. 102/66).

La commission sociale a désigné, le 19 septembre 1966, M. Carcaterra comme rédacteur de l'avis à transmettre à la commission des transports, compétente au fond.

La commission sociale a examiné la proposition de règlement et le texte de l'avis élaboré par M. Carcaterra au cours de ses réunions du 6 décembre 1966, 24 janvier 1967 et des 20 et 21 février 1967.

Au cours de sa réunion des 20 et 21 février 1967, la commission sociale a adopté l'avis à l'unanimité.

Étaient présents : MM. Müller, vice-président, Angioy, vice-président, Carcaterra rédacteur, Dittrich, Mme Gennai Tonietti, MM. Gerlach, Hansen, Merchiers, Sabatini, Springorum.

*Considérations générales*

*Compétence de la commission sociale*

1. Le président du Parlement européen a transmis, par lettre du 12 août 1966, le projet de règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (doc. 102/66), à la commission des transports, compétente au fond, et à la commission sociale, saisie pour avis. Le président du Parlement européen a attiré l'attention sur la nécessité pour l'Assemblée de donner le plus rapidement possible son avis au Conseil.

2. L'examen du document a cependant amené la commission sociale à reconsidérer la distribution des compétences. Le projet de règlement concerne en effet uniquement des mesures de caractère social ou des mesures qui, fussent-elles de caractère technique et administratif, tendent à avoir une incidence sur le domaine social. Nous devons franchement avouer notre stupéfaction devant cette restriction des compétences de la commission sociale à un simple avis. Nous estimons en effet que la commission sociale devrait être considérée comme étant compétente au fond.

Si nous avons affaire à un règlement contenant une série de dispositions de nature différente, dont quelques-unes seulement auraient trait au secteur social, nous estimerions que le fait d'avoir saisi la commission sociale uniquement pour avis se justifie pleinement.

Mais si nous lisons la décision du Conseil n° 271 du 13 mai 1965 (cf. J.O. n° 88 du 24 mai 1965, p. 1500 à 1503), décision sur laquelle se fonde le règlement soumis à notre examen, nous sommes frappés par le fait que cette décision était « relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence

sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable », parmi lesquelles figurent des dispositions en matière sociale (section III de la décision citée ci-dessus, articles 10 à 13).

3. La commission sociale a décidé, après avoir eu des contacts avec la commission des transports, de ne pas soulever cette fois de conflit de compétence, aux termes de l'article 38, paragraphe 1, du règlement du Parlement européen, cela surtout pour éviter qu'on enregistre des retards dans la procédure et par conséquent dans l'application pratique des mesures proposées, retards qui seraient entièrement préjudiciables aux travailleurs.

Elle a cependant jugé nécessaire d'attirer l'attention du bureau sur le fait qu'elle tenait dorénavant à être consultée, au fond, et pas seulement pour avis, sur tous les aspects typiquement sociaux de la politique des transports.

Dans sa réponse à la lettre que lui avait envoyée M. Troclet, au nom de la commission sociale, pour lui faire part de la position de celle-ci sur ce point, M. Poher a donné l'assurance qu'à l'avenir il fera en sorte que la commission compétente soit consultée d'une manière qui réponde aux considérations formulées par la commission sociale.

*Le Parlement européen et la politique sociale dans le domaine des transports*

4. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler, fût-ce brièvement, ce qui a été fait jusqu'à présent en matière de politique sociale dans les transports, et les occasions dans lesquelles la commission sociale est intervenue.

5. Le traité n'offre qu'une bien mince base pour la réalisation d'une politique sociale dans les trans-

ports. Il convient toutefois de dire que les dispositions sociales générales doivent être directement applicables aux transports ; mais il est évident que comme il s'agit en l'occurrence d'un secteur dans lequel les prestations et les conditions de travail présentent presque toujours des caractéristiques particulières, il est nécessaire de prévoir certaines adaptations ; et c'est là qu'intervient ce que l'on appelle communément la politique sociale des transports.

6. Nous trouvons une première allusion à cette politique dans le mémorandum élaboré par la Commission de la C.E.E. en avril 1961 (référence : APE n° 105/61) dans lequel il était question de politique sociale au titre II, chapitre I E : « L'action sociale de la Communauté dans les transports », pages 56 à 58.

7. De son côté, le Parlement s'est prononcé à maintes reprises sur les répercussions de caractère social de la politique des transports, même si, il faut le reconnaître, il la considérait au début davantage sous l'aspect particulier des tarifs réduits pour certaines catégories de personnes (cf. le rapport élaboré par M. Kapteyn — doc. 74. n° 106/61, paragraphe 92). Le rapport Kapteyn indiquait déjà aux paragraphes 280 à 285 « les facteurs influençant les coûts des transports routiers qui entrent en ligne de compte pour l'harmonisation » (cf. paragraphe 283). Ces facteurs sont :

- la durée maximale du travail journalier,
- la durée maximale du travail hebdomadaire,
- le temps de conduite maximal,
- les interruptions obligatoires durant le trajet,
- le temps de pause obligatoire,
- les exigences minimales en matière de formation professionnelle,
- les exigences minimales en matière de condition physique,
- les autres dispositions relatives à la sécurité (trousse de secourisme, extincteurs, etc.),
- l'inspection du travail.

8. La commission sociale qui avait, le 25 janvier 1962, désigné M. Preti rapporteur sur la politique sociale des transports, désigna, dès le mois de mars 1962, Mme Elsner pour le remplacer. Celle-ci élaborera un questionnaire qu'elle adressa, le 3 avril 1962, à la Commission de la C.E.E. (cf. APE 75-74). MM. Levi Sandri et Schaus, membres de l'exécutif de la C.E.E., chargés respectivement des affaires sociales et des transports, répondirent le 25 septembre 1962 à ce questionnaire (le texte de cette lettre est contenu dans la communication aux membres du 27 septembre 1962, PE 8445).

Au cours de sa réunion des 7 et 8 juin 1962, la commission sociale eut un échange de vues avec l'exécutif de la C.E.E., sur la base du questionnaire élaboré par Mme Elsner. A cette occasion, l'accent fut mis sur la nécessité de prévoir une harmonisation spéciale pour la sécurité sociale, ainsi que pour les dispositions sur la composition de l'équipage, la durée du travail et du repos.

En juillet 1962, la commission sociale élaborera un document de travail sur les accords multilatéraux en matière sociale dans le secteur des transports internationaux.

Dans le rapport élaboré par M. Müller-Hermann (cf. doc. 18/62), il était insisté sur la nécessité d'améliorer et d'harmoniser les conditions de vie et de travail dans les six pays (pages 9, 26, 41 et 42 du texte français).

Il était demandé au point 10 de la résolution adoptée à la suite du rapport Müller-Hermann par le Parlement européen au cours de sa session de mai 1962 « que par ailleurs soient harmonisées au préalable les conditions sociales dans le domaine des transports, en relation avec la politique sociale générale de la Communauté et en vue d'une amélioration du niveau de vie des travailleurs de l'industrie des transports ; à ce propos, la Commission de la C.E.E. devrait, à l'avenir également, étudier en contact permanent avec les organisations de travailleurs et d'employeurs, les problèmes sociaux propres aux transports ».

9. En mai 1962, la Commission de la C.E.E. a présenté un programme d'action en matière de politique commune des transports (cf. doc. VII/COM (62) 88/déf.). Le chapitre 3 C de ce programme est consacré à l'harmonisation dans le domaine social (pages 81 à 96).

Le programme d'action représentait un sérieux pas en avant — ou aurait dû le représenter — du fait qu'il contenait également en matière sociale un véritable calendrier de mise en œuvre (ce calendrier figurait en annexe au document déjà cité).

Pour les transports par route par exemple — c'est là le secteur qui en ce moment nous intéresse le plus — les mesures suivantes étaient prévues :

- adoption d'un calendrier pour la réalisation de l'harmonisation des dispositions concernant la durée du travail et du repos (1963) ;
- mise en vigueur des premières mesures d'harmonisation concernant la durée du travail et du repos (1964) ;
- mise en vigueur de dispositions communes concernant l'introduction obligatoire de l'équipage de deux personnes pour certaines catégories de transports (1965) ;
- mise en vigueur de mesures d'harmonisation des taux de rémunération des heures supplémentaires (1965) ;
- achèvement de l'harmonisation de la durée du travail et du repos (1968) <sup>(1)</sup>.

10. Allant ainsi au devant des requêtes du Parlement européen et de la commission sociale, la Commission de la C.E.E. publia, en septembre 1962, un document intitulé « projet d'enquête sur les conditions de travail dans le domaine des transports par route dans les pays de la Communauté » (cf. V/VII/4674/62), qui ne présentait pas seulement un panorama des dispositions législatives et administratives et de la situation dans les différents pays, mais

(1) Cf. doc. cité paragraphe 194, p. 95, ainsi qu'annexe passim.

offrait de surcroît, dans une première partie (pages 1 à 50) une analyse complète des conditions de travail. Ce projet est donc le bilan le plus complet dont nous disposons depuis 1962.

11. Le Parlement s'est prononcé sur le programme d'action dans le rapport élaboré par M. Brunhes en février 1963 (cf. doc. 132/62 — J.O. n° 32 du 4 mars 1963).

Dans son paragraphe 33, le rapport Brunhes invite l'exécutif à « accorder une certaine priorité aux nécessités de l'harmonisation ».

L'amendement au calendrier proposé par l'exécutif demandait de mettre à l'étude le problème de l'harmonisation des dispositions relatives :

- à la durée maximale du travail journalier ;
- à la durée maximale du travail hebdomadaire ;
- au temps de conduite maximal ;
- aux interruptions obligatoires durant le trajet ;
- au temps de pause obligatoire ;
- aux exigences minimales en matières de formation professionnelle ;
- aux exigences minimales en matière de condition physique ;
- à la sécurité ;
- à l'inspection du travail ;
- à la composition numérique des équipages (1).

12. En décembre 1963, la Commission de la C.E.E. a organisé une table ronde sur les problèmes sociaux dans le secteur des transports à laquelle ont participé quelques membres de la commission sociale.

13. Le 17 avril 1964, la commission sociale a eu un échange de vues sur les aspects sociaux de la politique commune des transports avec M. Levi Sandri, qui a fourni, à cette occasion, des indications utiles sur l'état des travaux dans le secteur à l'étude (pour ces déclarations, cf. procès-verbal PE 11.693 — p. 6 à 8).

Au cours de cette même réunion, Mme Elsner a renoncé au mandat qui lui avait été confié en matière de politique sociale dans le secteur des transports, et la commission a chargé son président de prendre contact avec les groupes politiques en vue de désigner un nouveau rapporteur.

14. Lors de sa réunion du 16 juillet 1964, la commission chargea M. Krier d'étudier cette matière en vue d'examiner la possibilité d'élaborer un rapport sur la politique sociale dans le secteur des transports. Ce rapport n'a pas été élaboré, entre autres parce que M. Krier, devenu ministre du gouvernement luxembourgeois, ne fait plus partie de la commission sociale. D'ailleurs, la commission sociale n'avait reçu aucune autorisation à ce sujet ; il y avait eu simplement un échange de lettres (lettre adressée par M. Troclet, président de la commission sociale,

à M. Duvieusart, le 23 juillet 1964, et lettre adressée par M. Duvieusart au président de la commission, le 18 septembre 1964). Pendant ce temps, la Commission de la C.E.E. avait élaboré une proposition de décision du Conseil, relative à certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (cf. doc. 43/63), au sujet de laquelle le Parlement européen s'est prononcé dans le rapport élaboré par M. Rademacher au nom de la commission des transports (cf. doc. 23/64 et J.O. n° 81 du 27 mai 1964, p. 1280 à 82). En annexe au rapport Rademacher figure un avis de la commission sociale, élaboré par M. Pêtre, et adopté à l'unanimité par la commission sociale lors de sa réunion du 5 novembre 1963.

C'est là bien la seule fois qu'une prise de position de la commission sociale figure dans un document officiel et il s'agit là également de l'antécédent direct de l'avis que la commission sociale est invitée à donner actuellement.

15. Tout en acceptant dans les grandes lignes la proposition de décision élaborée par la Commission de la C.E.E. la commission sociale a formulé, dans l'avis élaboré par M. Pêtre, quelques observations fort importantes dont nous rappelons en particulier les deux suivantes :

- la nécessité de consulter les représentants des partenaires sociaux ;
- la nécessité de ne pas considérer les objectifs sociaux comme « un corollaire de la politique commune dans le secteur économique », mais comme « le résultat d'un choix de politique sociale menée dans l'intérêt des travailleurs de ce secteur » (cf. paragraphe 10 de l'avis Pêtre, doc. 23/64, déjà cité).

16. Donnant suite à l'avis du Parlement européen et du Comité économique et social, le Conseil a publié, le 13 mai 1965, la décision n° 65/271/C.E.E., à laquelle nous avons fait allusion plus haut.

Parmi d'autres dispositions, cette décision indique 4 points relatifs au domaine social qui devront faire l'objet d'une harmonisation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1967, sur la base de normes communautaires :

- unification des dispositions concernant la composition des équipages dans les différents modes de transport ;
- harmonisation des dispositions en matière de temps de travail et de temps de repos ;
- harmonisation des régimes des heures supplémentaires ;
- institution d'un livret permettant d'assurer un contrôle individuel du respect des dispositions en matière de temps de travail.

17. Dans le rapport élaboré par M. De Gryse au nom de la commission des transports (cf. doc. 115/65), est soulignée une fois de plus la nécessité de procéder, parallèlement à l'introduction du régime des prix, à l'harmonisation des secteurs technique, social et fiscal (cf. paragraphe 26 du doc. cité).

Cette longue parenthèse sur l'activité déployée par les institutions communautaires en faveur d'une

(1) Cf. rapport cité, p. 18.

politique sociale dans le secteur des transports ne donne pas seulement des indications utiles à l'élaboration éventuelle d'un rapport plus détaillé sur cette matière, elle permet également de renouer le fil des initiatives quelque peu dispersées, surtout en ce qui concerne l'activité propre de la commission sociale ; mais elle veut montrer aussi l'intérêt qu'il y a, en plus du projet de règlement actuellement à l'étude et qui se réfère uniquement à l'harmonisation de certaines dispositions limitées aux seuls transports par route, à élaborer un rapport sur l'ensemble de la politique sociale des transports afin de remplir ainsi le mandat confié successivement à différents rapporteurs. Des documents cités jusqu'à présent émergent en outre différentes considérations relatives précisément aux aspects et aux problèmes de certaines dispositions du règlement à l'étude. En effet, seule une réglementation harmonieuse et uniforme des différents modes de transport permettra d'apprécier à sa juste valeur la disposition (article 5) relative à l'âge minimal fixé pour la conduite des véhicules automobiles et l'exception prévue, par ce même article (alinéa 3), pour les convoyeurs.

Dans l'ensemble, le règlement actuel se propose uniquement d'harmoniser certaines dispositions sociales déjà en vigueur dans les États membres pour le secteur des transports par route. Certes, cette harmonisation est non seulement nécessaire, mais (ainsi que notre commission et notre Parlement ont tenu à le souligner à plusieurs reprises) elle doit également être portée au niveau le plus élevé déjà atteint dans certains pays. Mais il est tout aussi évident que certaines dispositions pourraient être comprises différemment et prendre une autre signification, si elles faisaient partie d'un règlement harmonisant les aspects sociaux de tous les modes de transport. Et il arrive, comme il est naturel, que les différents moyens de transport se fassent concurrence entre eux, et cette situation risque de s'aggraver avec une réglementation partielle.

Dans sa forme actuelle si limitée, la proposition de l'exécutif ne fait aucune allusion à ces problèmes.

18. La commission sociale a fait remarquer que la matière traitée dans le règlement à l'examen ne peut être considérée isolément, mais bien dans un contexte plus vaste et dans le cadre de la politique sociale générale. La commission sociale ne peut s'empêcher d'exprimer une fois encore son regret pour le fait que les aspects sociaux sont davantage considérés comme des répercussions de dispositions techniques ou économiques, que d'une manière indépendante, en raison de leur importance intrinsèque. Malheureusement, ce n'est que lorsque la concurrence l'exige que l'on se sent poussé à s'intéresser, cette réflexion s'applique plus particulièrement au domaine des transports, aux implications sociales de la politique commune des transports.

19. D'un point de vue plus général, on peut se référer au vœu exprimé par la commission sociale dans l'avis de M. Pêtre (cf. rapport Rademacher, doc. 23/64, p. 29) pour demander à l'exécutif pourquoi il n'a pas prévu de dispositions relatives au « problème très important de la responsabilité civile des membres de l'équipage en cas d'accident » : il s'agit d'un problème intimement lié aux mesures générales concernant les équipages. Là encore, une harmonisation non partielle aurait pu réglementer la matière.

Un fonctionnaire de l'exécutif a fait remarquer à ce propos que la Commission a estimé que la solution du problème de la responsabilité civile des membres de l'équipage en cas d'accident, s'imposait avec moins d'urgence.

Avant de mettre un terme à ces considérations générales, il faut encore souligner que le secteur des transports en général et la politique sociale des transports en particulier ont subi un retard considérable, même si ce retard peut s'expliquer par des raisons bien connues d'ordre politique. En fait, l'article 163 du programme d'action 1962 prévoyait que dans le secteur des transports par route, les premières mesures d'harmonisation concernant le temps de travail et de repos entreraient en vigueur en 1964 ; il prévoyait pour 1964 « l'adoption d'un calendrier pour l'harmonisation des dispositions relatives à la composition des équipages, à la durée du travail et à la durée du repos » ; pour l'année 1965, il prévoyait l'application de mesures d'harmonisation de la sécurité sociale pour les trois modes de transport.

20. Consciente de la difficulté des problèmes à résoudre et de l'importance de l'opinion exprimée par les milieux les plus directement intéressés, la commission sociale a organisé, en accord avec la commission des transports, une réunion avec les partenaires sociaux, à laquelle participaient un certain nombre de membres des deux commissions, parmi lesquels ceux des bureaux et les rapporteurs. Cette réunion s'est tenue à Bruxelles, le 20 décembre 1966. Pour les discussions qui ont eu lieu à cette occasion, nous renvoyons au compte rendu des travaux (cf. PE 17.075/Ann.). Nous rappellerons seulement que les problèmes les plus discutés ont été ceux des deux conducteurs, de la durée du temps de conduite et du repos journalier ; sans oublier la nécessité d'étendre sans cesse davantage la formation professionnelle afin de pouvoir satisfaire aux besoins en personnel qualifié qui, dans l'état actuel des choses, est totalement insuffisant.

Les représentants des employeurs ont également insisté sur les graves conséquences économiques que provoquerait l'application du règlement à l'examen, dans son texte actuel.

Les discussions sur les points susmentionnés se sont ensuite poursuivies, à un autre niveau, entre les représentants des travailleurs et des employeurs. Selon les informations que nous avons pu obtenir, ces conversations auraient conduit à un compromis. On ignore toutefois l'accueil que lui réservera la Commission.

#### *Examen de la proposition de règlement*

21. La proposition de règlement est divisée en deux parties : le texte des différents considérants et des articles et l'exposé des motifs qui est, à son tour, divisé en considérations générales et considérations particulières. En annexe figure un modèle du livret individuel de contrôle. Des considérations générales, il faut retenir les observations suivantes :

— ce premier règlement est limité à la composition des équipages, aux temps de conduite, à la durée du repos journalier, au contrôle et aux sanctions ; en sont exclus : la durée du travail journalier, le

repos hebdomadaire, les jours fériés et les congés payés, ainsi que les régimes des heures supplémentaires ;

- les représentants des partenaires sociaux se sont prononcés eux aussi en faveur de l'exclusion de ces questions ;
- l'accent est mis sur l'importance de la sécurité de la circulation à côté des problèmes de concurrence, dans le cadre desquels la décision du 13 mai 1965 faisait entrer également les dispositions à prendre en matière sociale.

Nous n'entendons pas nous arrêter d'une façon particulière aux différents considérants qui reflètent presque littéralement le contenu des divers articles. Nous dirons toutefois quelque chose à propos des IX<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> considérants au moment de traiter les articles auxquels ils se réfèrent.

Par souci de clarté, il serait peut-être bon d'examiner la proposition de règlement article par article :

22. L'article 1 contient plusieurs définitions qui, à l'exception de celle concernant le « convoyeur » dont il est question au paragraphe 3 litt. b), n'ont donné lieu à aucune contestation. Certains membres ont fait remarquer que cette définition pourrait influencer sur les limites de la responsabilité du convoyeur. Il est ressorti de la discussion que cette définition ne doit pouvoir s'appliquer que dans le cadre du règlement à l'examen, et que de toute façon elle ne peut avoir de conséquence technique ou juridique. Notons seulement que ces définitions sont en grande partie empruntées à l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route du 19 janvier 1962 (A.E.T.R.) et à la convention sur la circulation routière du 19 septembre 1949.

23. Les articles 2, 3 et 4 ont trait au champ d'application du présent règlement. L'article 2 nous apprend que le règlement à l'examen s'applique aux transports par route à l'intérieur de la Communauté, même si le véhicule est immatriculé dans un État tiers. Nous jugeons cette disposition parfaitement applicable. Nous entendons seulement relever que parmi les motifs qui justifient cette disposition — mais il s'agit là d'une observation que l'on pourrait faire pour l'ensemble du règlement — ceux qui ont trait à la concurrence et à la sécurité de la circulation sont mentionnés d'abord, et que ceux de caractère social ne viennent qu'ensuite, en troisième lieu. Toutefois, jamais il n'est dit sur lequel de ces différents critères se fondent directement les différentes dispositions du règlement. Et en effet, quelques-unes de ces dispositions (comme le déclare l'exécutif lui-même) contiennent des atténuations répondant à des critères différents (par exemple à des critères économiques).

24. L'article 3 prévoit que la Commission engagera des négociations avec les États tiers, en vue d'étendre l'application des dispositions du présent règlement aux transports à destination ou en provenance d'un État membre, pour la partie du parcours effectuée sur le territoire des États tiers, quelle que soit l'immatriculation du véhicule. Cette disposition a une valeur économique et sociale dont on ne peut minimiser l'importance. En effet, l'article 3 envisage deux cas distincts : le premier est celui de

véhicules, immatriculés dans des États tiers, qui effectuant des transports qui leur font franchir les frontières de la Communauté ; l'autre concerne les véhicules immatriculés dans les États membres qui franchissent nos frontières en direction d'un pays tiers. Dans un cas comme dans l'autre, il est souhaitable que les dispositions sociales communautaires soient appliquées. Il est évident qu'outre des motifs d'ordre économique et concurrentiel, il en est d'ordre social qui sont décisifs en la matière. C'est pourquoi on espère que les pourparlers seront immédiatement engagés et qu'ils pourront être menés à bon terme. Ce serait pour nous surtout un motif de légitime satisfaction européenne de voir des dispositions sociales qui nous sont propres, également étendues à des équipages de pays tiers.

25. L'article 5 peut être accepté à l'exception de son troisième paragraphe qui fixe l'âge minimal des convoyeurs ou des receveurs à seize ans révolus. Si l'on entend demander au convoyeur, même en se tenant à la lettre de l'article 1 du présent règlement, d'effectuer, avec ou en remplacement du conducteur, des manœuvres qui exigent une certaine responsabilité, nous jugeons totalement insuffisant l'âge de seize ans que nous admettons en revanche pour les receveurs.

L'amendement proposé par M. Laan au paragraphe 2 (dans le projet de rapport élaboré au nom de la commission des transports, doc. PE 16.870), qui exige des conducteurs affectés aux transports de personnes une expérience professionnelle d'un an au moins, nous semble également recevable.

La commission sociale a en effet souligné que le critère de l'âge ne suffit pas pour rendre quelqu'un apte à la conduite, mais qu'il est nécessaire de prévoir en outre une formation professionnelle appropriée des conducteurs. Pour les receveurs et les convoyeurs, la limite d'âge a été considérée comme un peu basse, mais on constate cependant que c'est là un progrès par rapport à la situation qui existe dans certains pays.

26. En ce qui concerne l'article 6, il conviendrait de demander à l'exécutif pourquoi il n'a pas voulu fixer dès à présent les modalités de la constatation de l'aptitude physique qui représente cependant l'élément primordial de la sécurité de la circulation, tout en étant également un critère social. La commission sociale estime pouvoir adopter l'amendement proposé par M. Laan, qui prévoit la constatation de l'aptitude mentale au moyen d'un examen psychotechnique qui toutefois ne peut être utilisé que d'un point de vue négatif.

A l'issue d'une discussion sur le paragraphe 3 de cet article, la commission sociale a décidé de le modifier en remplaçant « soit par tout autre moyen propre à garantir le stabilité de leur revenu » par « soit en garantissant la stabilité de leur revenu ».

27. Les articles 7 (relatif aux deux conducteurs), 10 (relatif à la durée du temps de conduite) et 11 (concernant le repos journalier) ont donné lieu à des discussions entre les représentants des travailleurs et des employeurs, comme nous l'avons déjà indiqué plus haut.

Si nous nous référons aux informations que nous avons pu recueillir, le compromis réalisé tend à demander les modifications suivantes au texte :

- *article 7* : la distance maximale parcourue entre deux périodes consécutives de repos journalier est portée de 300 à 450 km, et la période transitoire est supprimée (cette modification équivaut donc à demander la suppression du paragraphe 2 de l'article 7) ;
- *article 10* : a) toute différence de traitement entre les transports de personnes et de marchandises est supprimée, et la durée quotidienne de conduite est portée à 9 heures dans les deux cas ; b) la dérogation bi-hebdomadaire à la durée journalière de conduite est portée à 10 heures (au lieu de 9 heures) ; c) la durée de conduite maximale au cours de deux semaines consécutives est portée de 90 à 96 heures ;
- *article 11* : a) la réduction bi-hebdomadaire du repos journalier est portée à 9 heures et à 8 heures (au lieu de 10 heures et de 9 heures), le repos journalier pour les équipages affectés aux transports de personnes restant de 10 heures ; b) la lettre d qui prévoyait, en cas de réductions de la durée du repos journalier, une compensation, dans un délai de quatre semaines, par un repos supplémentaire, est supprimé ;
- *un nouvel article 19 est proposé* qui prévoit que l'exécutif devra présenter un rapport après les trois premières années d'application du règlement, en vue de réviser éventuellement les normes qu'il contient.

28. Comme il a été dit plus haut, la commission sociale est d'avis qu'à l'instar d'autres problèmes, ce problème doit être considéré dans le cadre d'une harmonisation plus générale, et en rapport avec d'autres éléments de politique sociale et économique générale. La commission prend acte de l'accord intervenu entre les partenaires sociaux, intéressés au premier chef, mais ne peut s'empêcher d'attirer l'attention, en raison des reponsabilités politiques qui sont les siennes, sur la nécessité de réaliser de véritables progrès en faveur des travailleurs.

Il est vrai qu'une harmonisation trop poussée vers le haut peut manquer de réalisme et même produire des effets contraires à ceux qu'on en attendait, si elle a pour conséquence de mettre les entreprises dans une situation difficile et de provoquer des perturbations sur le marché du travail. La commission sociale se sent toutefois dans l'obligation de réagir contre les conditions de travail trop peu favorables, proposées par l'exécutif dans son règlement.

Certes, après plus mûre réflexion, il peut ne plus sembler indispensable d'exiger la présence de deux conducteurs, mais la commission sociale estime qu'il conviendrait d'examiner s'il est plausible de faire dépendre l'introduction du second conducteur du parcours d'un certain nombre de kilomètres, ou s'il ne serait pas préférable de choisir d'autres critères qui ne devraient cependant en aucune façon entraîner une augmentation des heures de conduite et une diminution des heures de repos.

La commission sociale ne peut accepter d'autre part la suppression de la lettre d de l'article 11 qui prévoit une compensation aux réductions des temps de repos, sous forme d'un repos supplémentaire à

attribuer dans un délai de quatre semaines. Elle estime en effet que cette suppression va à l'encontre des intérêts des travailleurs.

29. On est également en droit de se demander pourquoi la Commission, se fondant sur les travaux préparatoires des dernières années, n'a pas dès à présent fixé toutes les conditions d'application du présent règlement, en renvoyant à des dispositions ultérieures de mise en œuvre. Il faut en effet se souvenir que le présent règlement constitue déjà la mise en œuvre d'une décision-cadre, à savoir celle du 13 mai 1965.

30. Le texte de l'article 12 peut être accepté, bien qu'il requière une petite observation. En effet, si l'on craint certains abus dans le recours aux dérogations admises dans cet article, il serait bon de prévoir des contrôles adéquats, en plus de l'obligation dont il est fait état au second paragraphe.

31. Les articles 14, 15, 16, 17 et 18 relatifs au livret individuel de contrôle et aux sanctions à appliquer en cas d'infraction, peuvent être acceptés. En ce qui concerne plus particulièrement l'article 16 qui prévoit qu'au plus tard le 31 décembre 1968, le Conseil fixera, sur proposition de la Commission, les caractéristiques techniques d'un appareil mécanique de contrôle qui remplacera le livret individuel, il convient de noter qu'il faudra accepter un appareil mécanique qui donne de véritables garanties de contrôle. La commission sociale demande d'ailleurs que l'on entende à ce sujet les syndicats des travailleurs, d'autant plus que les représentants des différentes catégories sociales et même les experts gouvernementaux se sont opposés à l'application simultanée des deux instruments de contrôle, ce qui contribue à démontrer que cette matière demande à être réexaminée.

La commission sociale peut accepter l'amendement à l'article 16 du règlement, proposé par M. Laan, rapporteur de la commission des transports, et qui prévoit l'introduction obligatoire du tachygraphe à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1970.

32. La commission sociale devrait en outre demander que le rapport dont il est fait état au second paragraphe de l'article 17 soit transmis, non seulement au Conseil, mais également au Parlement.

La commission sociale se doit de s'associer à la requête formulée dans l'amendement à l'article 17, paragraphe 3, qui tend à assurer la comparabilité des méthodes et de la fréquence du contrôle dans les divers États membres.

Elle estime également nécessaire d'harmoniser les sanctions appliquées dans les différents États.

33. A propos de l'article 18, il convient de remarquer que pour assurer une application efficace du présent règlement, il faudrait avancer le terme prévu pour la fixation, par les États membres, des sanctions opportunes applicables aux cas d'infractions aux obligations imposées par le présent règlement. L'article 18 prévoit le 31 décembre 1968 comme terme ; ce terme pourrait être avancé au 1<sup>er</sup> janvier 1968, qui est également la date de l'entrée en vigueur du présent règlement. En effet, l'article 19 prévoit, après la formule rituelle : « le présent règlement est obligatoire . . . », qu'il entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1968.

La commission sociale est d'accord sur le principe d'entreprendre une révision du règlement après un certain laps de temps, conformément à la proposition des partenaires sociaux qui se trouve exposée dans un nouvel article 19 (l'actuel article 19 devenant dans ce cas l'article 20), mais estime qu'il conviendrait de fixer ce laps de temps à deux ans et non pas à trois comme il a été proposé.

#### Conclusions

34. On peut conclure de l'examen des différents articles et des considérations ci-dessus que le présent règlement constitue sans aucun doute une initiative digne d'éloges, et que, compte tenu des observations qui précèdent, la commission sociale donne un avis favorable sur le projet de règlement en question.

Nous ne croyons pas qu'il faille ajouter grand-chose aux considérations émises par la commission

sociale, celle-ci ayant donné son opinion et les observations nécessaires sur les différents points.

La commission sociale tient toutefois pour indispensable de rappeler qu'il faut, dans l'intérêt des travailleurs, éviter les solutions qui peuvent entraîner d'importantes perturbations, et s'efforcer, au contraire, de défendre des conditions de travail saines et acceptables dans une société moderne en développement continu.

A notre avis, la nécessité de résoudre les problèmes de l'emploi dans les transports, dans un cadre qui englobe à la fois la politique générale de l'emploi et la politique économique et sociale générale qui, pour notre Communauté, est tracée par le programme quinquennal de développement, mérite une attention toute particulière. Il convient de prendre dans ce cadre, en faisant usage des instruments communautaires disponibles, à condition évidemment que la volonté politique de s'en servir existe, des initiatives résolues visant à assurer une formation professionnelle adéquate des conducteurs et de l'ensemble du personnel des transports.