

PARLEMENT EUROPÉEN

Documents de séance

1971 - 1972

17 novembre 1971

DOCUMENT 170/71

Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil
(doc. 82/71) relative a un règlement modifiant le règlement (CEE) n° 543/69 du
Conseil, du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en
matière sociale dans le domaine des transports par route

Rapporteur: M. Pierre-Bernard COUSTÉ

Par lettre en date du 22 juin 1971 le Président du Conseil des Communautés européennes a demandé l'avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil relative à un règlement modifiant le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Cette proposition de règlement a été imprimée et distribuée en tant que document de séance n° 82/71.

Le Président du Parlement a renvoyé cette proposition le 5 juillet 1971 à la commission des transports, compétente au fond, et à la commission des affaires sociales et de la santé publique, saisie pour avis.

Le 7 octobre 1971, la commission des transports a nommé M. Cousté rapporteur. Elle a examiné cette proposition au cours de sa réunion du 4 novembre 1971.

Au cours de cette même réunion, la commission a adopté la proposition de résolution ainsi que l'exposé des motifs à l'unanimité, moins une voix contre.

Etaient présents : MM. Jozeau-Marigné, président f.f., Kollwelter, vice-président, Cousté, rapporteur, Bourdellès, De Gryse, De Winter (suppléant M. Pintus), Faller, Koch (suppléant M. Seefeld), Meister, Noe', Notenboom, Terrenoire.

L'avis de la commission des affaires sociales et de la santé publique est joint au présent rapport.

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
A - Proposition de résolution.....	5
Proposition de règlement	6
B - Exposé des motifs.....	6
I. Observations générales.....	6
II. Observations sur les différents articles.....	7
Avis de la commission des affaires sociales et de la santé publique.....	10

A.

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

PROPOSITION DE RESOLUTION

portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil relative à un règlement modifiant le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil (1),
 - consulté par le Conseil conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E. (doc. 82/71),
 - vu le rapport de la commission des transports (doc. 170/71),
1. constate que la proposition de la Commission permet à la Communauté de mettre en vigueur, dans les Etats membres, "l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)" qui a été ouvert le 1er juillet 1970 à la signature dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, sans abroger pour autant les dispositions fixées dans le règlement n° 543/69 et entrées en vigueur depuis le 1er octobre 1970;
 2. estime que les disparités qui peuvent se présenter temporairement entre les dispositions relatives aux transports intracommunautaires et celles relatives aux transports avec les pays tiers ne sont pas d'une importance telle qu'elles ne puissent être acceptées;
 3. recommande donc d'approuver, sans modification, la proposition de la Commission;
 4. charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

(1) J.O. n° C

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU CONSEIL modifiant le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispo- sitions en matière sociale dans le domaine des transports par route

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté Economique Européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité Economique et Social,

- I. Considérant qu'en vertu de l'article 2 du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil ce règlement s'applique, avec effet du 1er octobre 1970, à tous les transports par route effectués à l'intérieur de la Communauté par des véhicules immatriculés tant dans un Etat membre que dans un pays tiers;
2. que cet article, dans sa version actuelle, n'est pas compatible avec l'application, à l'intérieur de la Communauté, de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.), fait à Genève, le 1er juillet 1970 dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe, pour ce qui concerne les transports en provenance et/ou à destination des pays tiers effectués par des véhicules immatriculés dans un pays tiers partie contractante à cet accord; qu'en vue de permettre la conclusion par la Communauté de l'A.E.T.R. il y a lieu de modifier en conséquence l'article 2 du règlement;
3. Considérant par ailleurs que certaines disparités existent entre le régime institué par le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil et le régime qui résultera de l'entrée en vigueur de l'A.E.T.R.; qu'une modification de certaines dispositions du règlement relatives au repos hebdomadaire, à la durée journalière de conduite et à la tenue du livret individuel de contrôle est de nature à éviter les inconvénients résultant de ces disparités;

A ARRETE LE PRESENT REGLEMENT :

Article I

Le texte de l'article 2 du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil est complété par l'alinéa suivant :

" Toutefois, à partir de l'entrée en vigueur de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.), les dispositions dudit accord s'appliqueront aux transports internationaux par route en provenance et/ou à destination des pays tiers parties contractantes à cet accord, lorsqu'ils sont effectués par des véhicules immatriculés dans un pays tiers, partie contractante à l'accord."

Article 2

Le texte de l'article 12 du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil est complété comme suit :

"Toutefois, pendant la période du 1er avril au 30 septembre inclus, le repos hebdomadaire visé à l'alinéa précédent peut être remplacé, pour les membres d'équipage de véhicules affectés au transport international par route de voyageurs, par un repos d'au moins 60 heures consécutives, à prendre entièrement avant l'expiration de toute période maximum de 14 jours consécutifs. Ce repos doit être précédé ou suivi immédiatement d'une période de repos journalier conforme aux dispositions de l'article 11 du présent règlement."

Article 3

L'article 14, paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil est complété par l'alinéa suivant :

"Toutefois, pour une période allant jusqu'au 1er octobre 1972, la Commission, après consultation des Etats membres, pourra agréer, pour les conducteurs de véhicules immatriculés dans un pays tiers, un livret de contrôle d'un modèle différent de celui figurant en annexe, pour autant que ce modèle ne s'écarte pas du modèle communautaire sur des points essentiels et qu'il fournisse les renseignements nécessaires pour permettre un contrôle efficace de l'application des dispositions du présent règlement."

Article 4

Le texte de l'article 19 du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil est complété par le paragraphe suivant :

"4. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 2 et jusqu'au 1er octobre 1972, la durée journalière de conduite ne peut dépasser 9 heures, quel que soit le type de véhicule, pour les véhicules immatriculés dans un pays tiers et effectuant des transports en provenance et/ou à destination de pays tiers."

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

EXPOSE DES MOTIFSI. Observations générales

1. L'harmonisation des dispositions sociales dans le domaine des transports par route est un élément important de la politique commune des transports. Elle vise à éliminer les distorsions de concurrence dans le trafic entre les Etats membres de la Communauté ainsi que les distorsions de coûts dans l'ensemble de l'économie. De ce fait, elle est une des bases de la réglementation des contingents et des prix dans les transports internationaux, mais aussi de la politique des prix dans le domaine des transports par route à l'intérieur des différents Etats membres.
2. En mai 1965, le Conseil 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 (J.O. n° 88 du 24 mai 1965). La proposition présentée à cet effet par la Commission avait été examinée par le Parlement européen sur la base d'un rapport de M. Rademacher (doc. 23/64).
3. Le 25 mars 1969, le Conseil a arrêté le règlement n° 543/69 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (J.O. n° L 77 du 29 mars 1969). La proposition présentée à cet effet par la Commission avait été examinée par le Parlement européen sur la base d'un rapport de M. Laan (doc. 31/67). Les dispositions du règlement n° 543/69 sont entrées en vigueur dans la Communauté le 1er octobre 1970.
4. Entre-temps toutefois, après de longues années de négociations, "l'accord européen relatif au travail des équipages de véhicules effectuant des transports internationaux par route" (AETR), a été mené à bonne fin dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies à Genève. Il a été ouvert à la signature le 1er juillet 1970.
5. Les Etats membres n'ayant pas - comme ils l'auraient dû en vertu du traité de la C.E.E. - chargé la Commission de conduire les négociations à Genève, celle-ci s'est vue obligée d'introduire un recours contre le Conseil, à la Cour de justice des Communautés européennes. En outre, la Commission n'a pas donné suite au désir exprimé par le Conseil de lui présenter des propositions de modification afin d'adapter à l'AETR, la réglementation communautaire qui venait d'entrer en vigueur.
6. Le Parlement européen a soutenu la Commission, car il s'agissait plus particulièrement dans ce cas d'une question de principe qu'il importait de clarifier, celle du rapport entre les deux institutions intéressées de la Communauté. La Cour de justice ayant prononcé son arrêt le 31 mars 1971, dans lequel elle donnait en principe raison à la Commission tout en tranchant dans l'affaire en faveur du Conseil, il n'y a plus de raison de revenir sur la portée institutionnelle générale de cette affaire.
7. Au cours de sa 107e session, le 20 mars 1970, le Conseil a constaté qu'il n'était pas nécessaire d'adapter l'ensemble de la réglementation communautaire aux dispositions de l'AETR, mais qu'il y avait moyen de trouver une voie qui laisserait subsister côte à côte l'AETR et la réglementation communautaire.

La Commission s'est ralliée à cette manière de voir. Sa proposition part du principe que la réglementation communautaire doit être maintenue pour le trafic entre les Etats membres et le trafic intérieur de ceux-ci ainsi que pour le trafic de véhicules immatriculés dans les Etats membres, vers les pays tiers, alors que les dispositions de l'AETR doivent être appliquées aux véhicules immatriculés dans des Etats tiers, qui, en effectuant des transports internationaux, pénètrent sur le territoire de la Communauté.

8. Votre commission est d'avis que cette réglementation représente un compromis acceptable de part et d'autre. Le fait que pendant un temps limité il existera une réglementation divergente sur certains points de détail pour les véhicules immatriculés dans les pays de la Communauté et les véhicules immatriculés dans les pays tiers peut être accepté, car ces disparités ne sont pas particulièrement importantes.

II. Observations sur les différents articles

Article 1

9. Cet article exclut du champ d'application de l'ensemble de la réglementation communautaire tous les véhicules qui sont immatriculés dans des pays tiers. Il en résulte donc une réglementation différente selon qu'un véhicule est immatriculé dans un pays de la Communauté ou dans un pays tiers. Cependant, cette différence n'existe que pour les parcours à l'intérieur de la Communauté, la réglementation communautaire pour les véhicules immatriculés dans la Communauté (de même que pour ceux qui sont immatriculés dans les pays tiers) n'étant pas applicable aux parcours effectués en dehors de la Communauté.

Article 2

10. La modification proposée dans cet article permet, uniquement pour le transport international par route de voyageurs, d'adapter, pendant le semestre d'été, le temps de repos hebdomadaire aux dispositions de l'AETR.

Articles 3 et 4

11. Ces deux dispositions ne sont applicables que jusqu'au 1er octobre 1972, date à laquelle des dispositions analogues à celles de la réglementation communautaire (livret de contrôle et durée journalière de conduite) seront également mises en vigueur par l'AETR.

AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES
ET DE LA SANTE PUBLIQUE

Rapporteur pour avis : M. Wolfgang Schwabe

Le 6 juillet 1971, la commission des affaires sociales et de la santé publique a nommé M. Schwabe rapporteur pour avis.

En sa réunion du 26 octobre 1971, elle a examiné le projet d'avis et l'a adopté à l'unanimité le 9 novembre 1971.

Etaient présents : MM. Müller, Président, Merchiers, Vice-Président, Schwabe, rapporteur, Berthoin, Bourdellès, Brégégère, Califice, Mme Caretoni, MM. Couveinhes, Dittrich, van der Gun, Jahn, Jarrot, Ricci.

1. Le 19 janvier 1962, a été signé à Genève, dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, par les six Etats membres de la C.E.E. et un certain nombre d'autres Etats européens, l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

Cet accord n'est cependant pas entré en vigueur, faute d'un nombre suffisant de ratifications.

2. En 1967, des négociations ayant pour objet la révision de cet accord ont été reprises dans le cadre, d'abord de la Conférence européenne des ministres des transports à Paris, ensuite de la Commission économique pour l'Europe à Genève.

3. Des travaux poursuivis parallèlement sur le plan communautaire en matière d'harmonisation des durées de conduite et de repos des conducteurs de véhicules effectuant des transports par route ont abouti au règlement n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (1).

4. Par ailleurs, les négociations sur le nouvel AETR ont été conclues le 4 avril 1970 dans le cadre du sous-comité des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe.

Cet accord a été ouvert à la signature des Etats par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, le 1er juillet 1970.

5. Il existe certaines divergences entre le règlement n° 543/69 et l'AETR.

Le règlement communautaire repose sur le principe de la territorialité, l'AETR sur celui de la nationalité. L'AETR ne peut donc être appliqué dans la Communauté que moyennant une restriction du champ d'application du règlement n° 543/69 remettant en cause le principe général de la territorialité et comportant l'abandon de l'uniformité de régime à l'intérieur de la Communauté.

D'autre part, sur le plan du contenu, plusieurs dispositions de l'AETR s'écartent des dispositions correspondantes du règlement.

(1) J.O. n° L 77 du 29 mars 1969, p. 49.

6. La comparaison des articles de l'AETR et de ceux du règlement communautaire montre que ce dernier prévoit des dispositions sociales plus strictes sur certains points. (1)

Cela s'explique en partie par le progrès social réalisé depuis 1962 et par le fait qu'il s'agit de six pays industrialisés dotés en général d'une législation sociale plus favorable.

Les conditions de travail dans le domaine des transports suivent l'évolution des conditions de travail qui s'accomplit dans les autres secteurs de l'industrie.

La législation sociale dans ce domaine évolue comme évoluent les techniques (véhicules de plus en plus rapides), les moyens de contrôle (tachygraphe) et les prescriptions de sécurité.

7. Au cours de sa session du 20 mars 1970, le Conseil a constaté que pour permettre aux Etats membres d'assumer les obligations découlant du texte de l'AETR, le règlement n° 543/69 devait être modifié de manière à faciliter la coexistence des deux réglementations.

Le Conseil a invité la Commission à lui soumettre les propositions permettant les adaptations nécessaires de ce règlement à l'AETR. Le projet de proposition de règlement examiné est établi dans ce sens.

8. L'article premier comporte une restriction au principe de territorialité du règlement communautaire n° 543/69, en faveur des pays tiers parties contractantes à l'AETR. Cette disposition semble fondée.

9. Les articles suivants (2, 3 et 4) tiennent compte des principales disparités existant entre le régime institué par le règlement n° 543/69 et celui résultant de l'AETR.

Certaines dispositions du règlement sont modifiées pour supprimer les inconvénients découlant de ces disparités.

(1) Voir "comparaison entre les principales dispositions de l'AETR et la proposition de la Commission de la C.E.E." dans le rapport fait au nom de la commission des transports du Parlement européen sur "la proposition de la Commission au Conseil concernant un règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route" - Rapporteur : M. Laan, doc. 31/67, pages 16 et 17.

L'article 2 vise le repos hebdomadaire de 24 heures, qui peut être remplacé par un repos d'au moins 60 heures consécutives à prendre dans les 14 jours.

L'article 3 concerne la tenue du livret individuel de contrôle et l'article 4 la durée journalière de conduite.

Jusqu'au 1er octobre 1972, un livret de contrôle différent du modèle communautaire peut être agréé, s'il fournit les renseignements nécessaires.

Jusqu'à la même date du 1er octobre 1972, la durée journalière de conduite peut être portée à 9 heures, au lieu de 8 heures.

10. Pour les motifs indiqués, les mesures proposées paraissent justifiées et peuvent être acceptées.

Il convient cependant de bien noter que si la commission des affaires sociales et de la santé publique accepte une détérioration de certaines conditions sociales c'est parce que celle-ci est temporaire.

La Communauté est en avance sur les autres pays. Cependant il faut se rendre compte que même dans nos pays la situation est loin d'être idéale. Aussi faut-il prévoir la possibilité d'améliorer les conditions de travail des chauffeurs de poids lourds et d'assurer une plus grande sécurité des personnes.

