

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE
EUROPÉENNE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DU CHARBON ET DE L'ACIER

PARLEMENT EUROPÉEN
DOCUMENTS DE SÉANCE

1965-1966

17 MARS 1965

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

DOCUMENT 9

Rapport

fait au nom de

la commission des transports

sur

la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil
(doc. 30/III, 1964-1965)

relative

à un règlement concernant l'introduction de règles communes
pour les transports internationaux de voyageurs par route

Rapporteur: M. P. J. Lardinois

RAPPORT

sur la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil
(doc. 30-III, 1964-1965) relative à un règlement concernant l'introduction de
règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route

Rapporteur : M. Lardinois

Monsieur le Président,

PREMIÈRE PARTIE

Considérations générales sur une réglementation communautaire du régime applicable aux transports routiers de voyageurs

1. Les transports de voyageurs par route entrent, sans contestation possible, dans le cadre de la politique commune des transports. La commission des transports et la Commission de la C.E.E. n'ont cessé de défendre ce point de vue, bien que les commentaires et développements consacrés à la question n'aient jamais donné lieu à des propositions et bien que l'accent ait toujours été mis sur les problèmes soulevés par les transports de marchandises.

L'article 74 du traité stipule que la Communauté doit se préoccuper aussi du régime à appliquer aux transports de voyageurs. A cet égard, il y a lieu de relever que l'argumentation avancée dans l'exposé des motifs présenté par la Commission de la C.E.E. ne paraît pas fondée⁽¹⁾. En effet, la dernière phrase de l'alinéa signalé par le renvoi en bas de page pourrait amener le lecteur non averti à inférer que c'est uniquement parce qu'un accord n'a pas été conclu dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe que la Commission de la C.E.E. a été amenée à proposer une réglementation dans le cadre de la Communauté. Cette manière de présenter le problème va à l'encontre d'une optique véritablement communautaire, selon laquelle l'action des organes de la Communauté doit procéder des traités et de l'existence de la C.E.E. et non pas simplement remédier à la carence d'autres institutions ou à l'insuffisance de leur action.

2. Votre commission estime cependant qu'il est logique que la Commission de la C.E.E. tienne

compte des études qui ont déjà été menées à bien par d'autres institutions internationales dont font partie, par ailleurs, la plupart des États membres de la C.E.E.

La commission des transports estime cependant qu'il est peu opportun, tout au moins sous l'angle politique, de faire apparaître dans un document officiel que les travaux de l'exécutif de la C.E.E. se trouvent excessivement influencés par le fait que d'autres institutions internationales n'ont pas procédé à certaines définitions. Cette remarque de votre commission s'inspire de sa tendance traditionnelle à vouloir attribuer à la Commission de la C.E.E. un rôle déterminant et dynamique dans le processus d'intégration européenne.

Dans sa note préparatoire au règlement de la C.E.E., votre commission avait demandé à l'exécutif de l'informer sur le régime qui, aux États-Unis, est applicable aux transports de voyageurs par route entre États et à l'intérieur de ces derniers.

Au cours de la réunion du 14 octobre 1964, la Commission de la C.E.E. s'est déclarée disposée à transmettre le plus rapidement possible à la commission parlementaire les éléments d'information dont elle dispose à ce sujet.

3. L'inclusion d'une réglementation des transports de voyageurs par route, dans l'arsenal législatif de la Communauté, se justifie par ailleurs du fait de leur importance économique. Malheureusement, il est trop difficile de se faire une idée très précise et chiffrée de l'importance économique des transports routiers, étant donné que les statistiques en ce domaine sont bien loin d'être satisfaisantes. On ne sait rien, ou presque, sur le nombre de passages aux frontières, sur le nombre des passagers transportés, sur les lignes desservies ou les circuits empruntés. Pourtant, pour peu que l'on soit attentif à la circulation routière, on est amené instinctivement à se rendre compte de la très grande importance des

⁽¹⁾ Cf. Considérations générales, paragraphe 2, alinéa 2.

transports routiers de voyageurs, tant au point de vue des activités de transports proprement dits qu'au point de vue de l'économie générale.

La commission des transports a réaffirmé plus d'une fois le rôle fondamental que jouent les statistiques dans la politique des transports : la situation actuelle ne peut que susciter de vives préoccupations au sein de votre commission. C'est pourquoi, une fois encore, votre commission exhorte l'exécutif à intensifier sa collaboration avec les services compétents des autres organisations internationales qui s'intéressent aux transports.

A la demande de votre commission, l'exécutif a fait savoir qu'il agissait en étroit contact avec l'Office statistique des Communautés européennes, afin de parvenir, le plus rapidement possible, à la rédaction d'un programme général d'études statistiques sur tous les transports internationaux de voyageurs.

La commission des transports est heureuse d'apprendre qu'un tel programme est en voie de rédaction et invite l'exécutif à poursuivre ses efforts dans cette voie et aussi sa collaboration avec les autres organismes internationaux, afin que les statistiques sur les transports soient toujours plus précises, détaillées et mises à jour.

Votre commission estime qu'une telle collaboration de l'exécutif avec les autres organismes internationaux peut, en fait, mettre en évidence la nécessité d'une coordination toujours plus rapide et plus efficace des statistiques sur les transports.

4. Une dernière raison qui rend nécessaire une action de la Communauté en matière de transport de voyageurs par route est le fait que ces transports posent de délicats problèmes de concurrence : concurrence entre modes de transport d'abord, concurrence entre les différentes formes de transport de voyageurs par route ensuite, et enfin concurrence entre transporteurs de différentes nationalités.

Pour ces trois raisons, on ne peut qu'approuver la Commission de la C.E.E. d'avoir mis à l'étude un régime communautaire applicable aux transports de voyageurs par route.

DEUXIÈME PARTIE

Examen de la proposition de règlement

5. La logique du traité, et en particulier ses dispositions en matière de droit d'établissement, ainsi que la position traditionnelle du Parle-

ment — récemment encore exposée dans les rapports de MM. Rademacher, Posthumus et Bech, malgré l'existence de nuances qui proviennent avant tout des particularités inhérentes aux problèmes de l'harmonisation, de la tarification et des contingents routiers ainsi que des problèmes spécifiques des différents modes de transport — indiquent très clairement que l'un des objectifs finals de la politique commune des transports est d'aboutir à l'instauration d'un régime unique valable pour tous les transports de voyageurs par route dans l'ensemble de la Communauté.

En analysant la proposition de règlement de la Commission de la C.E.E., on s'aperçoit qu'elle se limite avant tout à formuler certaines règles qui concernent l'accès au marché pour les transports *internationaux* de voyageurs.

Dans sa note préparatoire à la proposition de règlement, la commission des transports s'était posé la question — et l'avait posée par la même occasion à la Commission de la C.E.E. — de savoir s'il n'y avait pas lieu, dans les conditions actuelles de l'intégration, d'insister pour que fût réalisé, dans le même temps, un régime unique pour tous les transports de voyageurs par route.

Le représentant de la Commission de la C.E.E. a fait savoir que l'exécutif avait estimé que, dans le cadre de la réalisation progressive du marché commun, il était plus opportun de réserver une certaine priorité aux mesures tendant à faciliter l'intégration communautaire par la définition de règles communes applicables aux transports internationaux, et avait conclu à la nécessité de réfléchir assez longuement sur la possibilité d'une intervention de la Communauté dans les transports nationaux de voyageurs.

De son côté, votre commission avait estimé qu'il n'était pas opportun, dans les conditions actuelles, que la Communauté intervînt dans tous les transports de voyageurs, nationaux et internationaux, mais qu'il était préférable que l'on se limitât pour l'instant à l'adoption exclusive de règles pour les transports internationaux de voyageurs, et que l'on étudiat sérieusement la possibilité de parvenir à un régime unique par le biais d'un règlement ultérieur sur les transports nationaux de voyageurs.

6. Comme nous venons de le dire, la proposition de règlement en question ne concerne que l'accès au marché des transports internationaux de voyageurs par route.

Dans sa méthode de travail, la Commission de la C.E.E. paraît s'être conformée à la procédure législative des États membres, procédure

qui consiste à examiner par compartiments étanches les dispositions relatives à l'accès au marché, celles relatives à la sécurité, aux questions fiscales et sociales, etc.

Votre commission estime qu'il est opportun de rappeler qu'au début de son programme d'action, l'exécutif de la C.E.E. précisait que ce programme était caractérisé par un parallélisme « se manifestant dans la synchronisation des mesures concernant l'accès au marché, la réalisation du système tarifaire et l'harmonisation des conditions de concurrence » (1).

Commentant cette attitude de l'exécutif de la C.E.E. dans le rapport de M. Brunhes, la commission des transports se ralliait sans réserve à ces principes qui éliminent les fâcheuses discussions autour des préalables. Elle estime cependant que le parallélisme exige qu'il y ait dans la mise en œuvre des différentes mesures un équilibre dans le rythme de la mise en œuvre et dans l'importance des mesures (2).

La commission des transports estime que l'actuel travail de mosaïque, c'est-à-dire l'actuelle procédure adoptée par l'exécutif de la C.E.E., tout en représentant d'incontestables avantages pratiques, risque de créer certains déséquilibres dans l'ensemble des mesures de la politique commune des transports. Fidèle à la logique de ses considérations qui précèdent, votre commission avait demandé à l'exécutif, en sa réunion du 15 octobre 1964, si en ce qui concerne l'accès au marché, le domaine limité envisagé dans la proposition de règlement tenait suffisamment compte des problèmes d'harmonisation et de tarification.

La Commission de la C.E.E. avait répondu en déclarant qu'en matière d'harmonisation « la proposition de décision relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine du transport par chemin de fer, par route et par voie navigable » s'appliquait également aux transports de voyageurs par route ; on avait estimé opportun de compléter la proposition de règlement par un article où il serait dit explicitement que ces mesures d'harmonisation étaient également d'application pour les transports de voyageurs par route. En conclusion, la Commission de la C.E.E. déclarait que la proposition d'harmonisation constituait une « décision-cadre » en exécution de laquelle on aurait dû élaborer et définir des dispositions d'application, qui auraient dû tenir

compte des aspects spécifiques des transports de voyageurs par route.

Tout en admettant la validité de la thèse présentée par l'exécutif, votre commission estime cependant qu'il est opportun d'éclaircir dans l'actuelle proposition de règlement certaines connexités entre la proposition de règlement et la décision relative à l'harmonisation ou qu'en tout cas, il faut dire explicitement dans les dispositions d'application qui seront élaborées à la suite de la décision-cadre sur l'harmonisation, que cette décision est d'application pour les transports internationaux de voyageurs par route.

7. A propos, plus particulièrement de l'harmonisation des conditions techniques de sécurité dans le cas des transports de voyageurs, plus importante encore qu'elle ne l'est dans le cas des transports de marchandises, la Commission de la C.E.E. a déclaré qu'elle collaborait étroitement avec les experts nationaux pour résoudre tous les problèmes qui se posent en cette matière. Certains de ces problèmes, comme par exemple ceux qui concernent les freins et les installations électriques, se trouvent déjà pratiquement résolus. Dans ce domaine, l'exécutif estime pouvoir faire d'ici peu des propositions au Conseil.

Votre commission invite l'exécutif à poursuivre ses travaux et à présenter des conclusions dans les délais les plus brefs, afin d'éviter qu'un délai assez long ne vienne s'intercaler entre l'adoption des règles qui font l'objet du présent règlement et celle des propositions éventuelles sur les conditions techniques de sécurité pour les transports de voyageurs.

Aussi la commission des transports propose-t-elle de compléter la présente proposition de règlement par un article qui pourrait être libellé comme suit :

« Avant le 1^{er} janvier 1968, le Conseil, en conformité des dispositions prévues à l'article 75 du traité instituant la C.E.E., établira tant dans le secteur technique que social des règles de sécurité uniformes applicables aux véhicules immatriculés dans les pays de la Communauté et affectés aux transports internationaux de voyageurs par route, ceci afin de garantir la plus grande marge possible de sécurité aux voyageurs. »

8. Le problème de l'harmonisation des conditions de travail dans le secteur des transports a retenu à plusieurs reprises l'attention de la commission des transports ; en effet, un marché sain des transports est conditionné par la solution de tous les problèmes sociaux y afférents. Au cours de l'examen du présent rapport, la commission des transports avait demandé à l'exécutif s'il n'estimait pas opportun de prévoir

(1) Cf. paragraphe 10 du programme d'action.

(2) Rapport Brunhes, doc. 132, 1962-1963, page 6.

dans le texte du règlement la solution des problèmes sociaux relatifs aux transports, et plus particulièrement aux temps de travail et de repos, à l'alternance au volant, aux ouvriers auxiliaires et ainsi de suite.

La Commission de la C.E.E. a fait remarquer que ces problèmes ont déjà été traités dans la directive relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports, et plus précisément à l'article 12 de cette directive qui stipule :

- « 1. A partir du 1^{er} janvier 1965 et avant la fin de la période de transition, il sera procédé, à l'intérieur de chaque mode de transport, au rapprochement dans le progrès, des dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.
2. Le rapprochement visé au paragraphe premier devra être complété par le rapprochement dans le progrès entre elles des dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans les trois modes de transport, compte tenu des différences des techniques utilisées et des fonctions remplies. »

Lors de l'examen de cette proposition de l'exécutif sur l'harmonisation, la commission des transports s'était ralliée au texte de l'article 12 ; elle estime toutefois devoir insister pour que soient obtenus, le plus vite possible, des résultats appréciables en ce domaine et pour qu'il ne puisse faire de doute que les mesures de nature sociale devront porter non seulement sur le secteur des transports professionnels, mais sur l'ensemble des transports routiers de voyageurs, c'est-à-dire y compris les transports pour compte propre.

9. En matière de tarification, la Commission de la C.E.E. a fait savoir, à la demande de votre commission, qu'elle estimait que l'actuel système des prix (prix fixes) devrait être maintenu pour les services réguliers de transports de voyageurs, vu que ces transports bénéficient en règle générale d'une position de monopole.

Pour ce qui est des transports occasionnels ou du trafic touristique, votre commission est d'avis que le régime applicable actuellement dans les États membres tient largement compte du principe de la concurrence et qu'aucune modification ne s'impose dès lors dans ce secteur.

10. Dans le rapport de M. Brunhes, la commission des transports, examinant les mesures proposées par la Commission de la C.E.E. dans le programme d'action et plus particulièrement les mesures concernant la suppression des restrictions aux transports internationaux de voyageurs, faisait remarquer qu'elle acceptait le texte des propositions de la C.E.E., « sauf protection à étudier en commun des transports réguliers de voyageurs sur les itinéraires communs » (1).

Après avoir lu la proposition de règlement de l'exécutif, votre commission lui a demandé si cette protection à laquelle il était fait allusion dans le rapport de M. Brunhes ne pourrait pas être assurée par une série de mesures tarifaires qui seraient déclenchées au cas où la libération des transports occasionnels risquerait de perturber la marche des transports réguliers.

L'exécutif a écarté la possibilité de recourir à des mesures tarifaires, la protection des services réguliers ne pouvant être assurée que par l'intermédiaire des contrôles relatifs au respect de la définition des services occasionnels et par des mesures de libération.

Il est évident que l'exécutif de la C.E.E. doit exercer un contrôle actif et permanent et il est de même évident qu'il pourrait prévoir et prévenir les difficultés éventuelles en rédigeant de manière appropriée le règlement d'application qui fera suite au présent règlement.

*Précisions à apporter au texte de la
Commission de la C.E.E.*

11. Un certain nombre de notions utilisées dans la proposition de la Commission de la C.E.E. devraient être définies. C'est notamment le cas des notions suivantes :

- transports pour compte propre ;
- véhicules.

Dans le rapport précité de M. Brunhes, la commission des transports rappelait à l'exécutif de la C.E.E. qu'il était nécessaire de « délimiter pour les transports de voyageurs, comme cela est prévu pour les transports de marchandises, les notions de transport pour compte propre et de transport pour compte d'autrui » (2).

Votre commission s'étonne que, dans sa proposition de règlement au Conseil, l'exécutif ait négligé de définir la notion de transport de voyageurs pour compte propre. Elle estime que cette

(1) Doc. cité, page 21, paragraphe 8.

(2) Idem, paragraphe 9.

notion devrait absolument figurer dans le présent règlement.

Votre commission invite l'exécutif à proposer — sur la base de l'article 149 du traité de la C.E.E. — un amendement à l'article 7 de la proposition de règlement en question pour y inclure les transports de voyageurs pour compte propre.

12. La commission des transports estime qu'il ne suffit pas de mettre au point une réglementation communautaire concernant exclusivement les transports de voyageurs effectués par autocars et qu'il est opportun que le secteur limité, actuellement visé par les règles dont il est question dans le règlement, soit complété le plus rapidement possible par une autre série de règles sur les transports effectués par d'autres catégories de véhicules, comme par exemple les taxis, les voitures de location, etc.

Interrogée à ce propos, la Commission de la C.E.E. a indiqué qu'elle partageait l'avis de la commission parlementaire et a rappelé que dans les considérations générales qui précèdent le texte du règlement, elle avait déjà souligné que « l'adoption de règles communes pour les transports internationaux effectués au moyen d'autres véhicules doit faire l'objet d'une action ultérieure » (doc. 30, 1964-1965, 3^e partie, page 4).

13. Dans son avis définitif, le Comité économique et social propose de modifier l'article 1, paragraphe 3, du règlement de la Commission de la C.E.E. visant à instaurer une nouvelle catégorie de transports, à savoir les « services spéciaux ».

Il propose de remplacer l'article 1, paragraphe 3, par un nouvel article 1 *bis*, rédigé comme suit :

« Les services spéciaux sont organisés pour assurer le transport de certaines catégories de personnes, à l'exclusion d'autres voyageurs, avec régularité et sur un itinéraire donné ; ils fonctionnent uniquement pour les fins pour lesquelles ils ont été créés. Ces services assurent notamment le transport d'ouvriers de leur domicile à leur lieu de travail et le transport d'écoliers de leur domicile à leur école. »

Le Comité économique et social justifie la nécessité de créer cette nouvelle catégorie en faisant remarquer que les services spéciaux prévus ne répondent pas entièrement aux caractéristiques des services réguliers prévus à l'article 1, paragraphe 1, et ne doivent pas être confondus avec ceux-ci.

14. Votre commission reconnaît que certaines des raisons invoquées par le Comité économique et social pour justifier la demande d'un nouvel article 1 *bis* sont valables : que l'on pense par exemple à l'article 1, paragraphe 1, qui dit textuellement que :

« ... ces services peuvent prendre ou déposer des personnes à des arrêts préalablement fixés ».

Dans le cas du transport d'ouvriers et d'écoliers, cette condition ne peut pas toujours être remplie ; en effet, dans ce cas, en dehors des lieux de départ et d'arrivée, les arrêts ne sont pas toujours préalablement fixés.

15. Votre commission n'estime pourtant pas qu'il soit opportun d'insérer dans le règlement une nouvelle catégorie de services. Toutefois, l'exécutif pourrait essayer de définir ultérieurement, dans le futur règlement d'application, les services prévus à l'article 1, paragraphe 3, ainsi que les conditions dans lesquelles ils devront fonctionner.

16. Par ailleurs, s'agissant des *exceptions* prévues dans différents articles du texte du règlement proposé par la Commission de la C.E.E. au Conseil, votre commission a essayé d'associer l'exécutif à la procédure d'autorisation, voulant ainsi permettre à ce dernier d'exercer un contrôle déterminant sur le processus de libération et éviter en outre que les États membres ne diminuent ou n'annulent même la portée du présent règlement par le biais des exceptions.

17. A propos de la définition des transports occasionnels donnée par l'exécutif de la C.E.E. à l'article 3 de la proposition de règlement, votre commission, tout en reconnaissant sa valeur pratique, estime qu'il serait opportun de la préciser par la suite afin d'éliminer toute équivoque possible sur l'étendue de son application. Votre commission pense qu'il serait en tout cas indispensable, dans le présent règlement, de différencier les services réguliers des services occasionnels, et elle se réfère à l'article 3 qui, en effet, stipule que ces derniers doivent être effectués sur *demande* de l'utilisateur ou de celui qui organise le transport. Cela permettrait de distinguer deux types de services en leur élément essentiel, à savoir que les services réguliers sont effectués d'office, alors que les services occasionnels ne le sont pas.

Dans le règlement d'application qui suivra le présent règlement, l'exécutif de la C.E.E. pourra mieux tenir compte des suggestions de la commission des transports en matière de services occasionnels.

18. La Commission de la C.E.E. a prévu à l'article 9 du règlement que «... à partir du 1^{er} janvier 1965 jusqu'au 31 décembre 1967, un document de contrôle en double exemplaire doit être rempli ».

La commission des transports est d'avis que la date d'échéance mentionnée au paragraphe 1 de l'article 9, c'est-à-dire le 31 décembre 1967, ne devrait pas figurer dans le règlement, parce

qu'une date aussi proche de celle de l'entrée en vigueur du règlement pourrait être une source d'importantes difficultés sur le plan concurrentiel.

Partant, la commission des transports propose que la date du 31 décembre 1967 soit supprimée à l'article 9 et qu'à la suite de cette suppression l'article 10 du règlement soit éliminé du texte définitif.

Proposition de résolution

portant avis du Parlement européen sur la proposition de règlement de la Commission de la C.E.E. au Conseil concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route

Le Parlement européen

- consulté par le Conseil de la C.E.E. (document 30/III, 1964-1965) ;
- ayant pris connaissance de la proposition de règlement de la Commission de la C.E.E. au Conseil concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route ;
- ayant pris connaissance du rapport de sa commission des transports (document 9) ;

rappelle les avis exprimés précédemment dans les rapports de MM. Kapteyn (doc. 106, 1961-1962), Müller-Hermann (doc. 18, 1962-1963), Brunhes (doc. 132, 1962-1963) et Rademacher (doc. 23, 1964-1965) sur la matière qui fait l'objet du présent règlement ;

insiste sur la nécessité de respecter, dans la mise en œuvre de règles de politique commune en matière de transport, un équilibre qui tienne compte du rythme de leur réalisation ainsi que de leur importance ;

estime que ne peut exister un marché des transports sain et efficace aussi longtemps que ne seront pas résolus les problèmes sociaux qui s'y rapportent ;

invite la Commission de la C.E.E. à multiplier ses efforts pour mettre en œuvre le plus rapidement possible une politique commune des transports qui soit réelle et efficace ;

réitère son avis dans les modifications suivantes à la proposition de règlement du Conseil.

**Proposition de règlement du Conseil
concernant l'introduction de règles communes pour les
transports internationaux de voyageurs par route
(présentée par la Commission au Conseil)**

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE
EUROPÉENNE,

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE
EUROPÉENNE,

vu les dispositions du traité instituant la
C.E.E. et notamment son article 75 ;

inchangé

vu la proposition de la Commission ;

inchangé

vu l'avis du Comité économique et social ;

inchangé

vu l'avis du Parlement européen ;

inchangé

considérant que l'instauration d'une politique
commune des transports nécessite l'adoption de
définitions uniformes pour les différentes caté-
gories de transports internationaux de voyageurs
par route effectués par autocars ;

inchangé

considérant que cette politique commune
comporte entre autres l'établissement de règles
communes applicables aux transports internatio-
naux de voyageurs par route, au départ ou à
destination du territoire d'un État membre, ou
traversant le territoire d'un ou de plusieurs
États membres ;

inchangé

considérant que ces règles communes doivent
viser à une coordination entre les différentes
formes de transports internationaux de voya-
geurs ;

considérant que ces règles communes doivent
viser à une coordination entre les différentes
formes de transports internationaux de voya-
geurs **effectués par tous les modes de transport ;**

considérant que pour favoriser la concurrence
dans le secteur des services occasionnels inter-
nationaux de voyageurs par route, il convient,
dans le cadre de l'établissement de règles com-
munes, d'harmoniser et d'élargir en premier
lieu les mesures de libération existant actuelle-
ment dans ce secteur ; *que ces mesures doivent
être réalisées en deux étapes, en tenant compte
des mesures d'harmonisation et de rapproche-
ment des conditions de concurrence ;*

considérant que pour favoriser la concurrence
dans le secteur des services occasionnels inter-
nationaux par route, il convient, dans le cadre
de l'établissement de règles communes :

— d'harmoniser et d'élargir en premier lieu les
mesures de libération existant actuellement
dans ce secteur,

— **de réaliser ces mesures en deux étapes,**

— **de poursuivre, avec l'équilibre nécessaire, la
réalisation des mesures d'harmonisation et de
rapprochement des conditions de concurrence
en cherchant à résoudre — si possible simul-
tanément — les problèmes sociaux y affé-
rents ;**

considérant qu'il convient de prévoir, en
outre, dans un proche avenir, l'établissement de
règles communes pour les services réguliers in-

inchangé

ternationaux ; que, compte tenu de l'accroissement des échanges de main-d'œuvre entre les États membres, résultant de l'intégration économique progressive de la Communauté, il importe d'accorder, dans ce cadre, une priorité à l'établissement de règles communes pour les transports des ouvriers entre leur domicile et leur lieu de travail, sous la forme de services réguliers spécialisés ;

inchangé

considérant qu'il y a lieu d'envisager également l'établissement de règles communes pour les services internationaux de navette ; que les services de navette se sont particulièrement accrus dans le cadre de l'augmentation considérable des voyageurs internationaux ;

inchangé

considérant qu'il convient de créer un document de contrôle uniforme, à utiliser par les services occasionnels lors de l'exécution d'un parcours effectué dans le cadre des mesures de libération envisagées au cours de la première étape, afin d'éviter que des transports qui seront libérés seulement au cours de la deuxième étape, ne soient effectués sans l'autorisation requise ; qu'à partir de la libération totale des services occasionnels internationaux au cours de la deuxième étape, l'autorisation nationale d'effectuer des services occasionnels est suffisante comme document de contrôle,

inchangé

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

SECTION I

SECTION I

Définitions et portée

Définitions et portée

Article 1

Article 1

1. Les services réguliers sont ceux qui assurent le transport de personnes effectué selon une fréquence et sur une relation déterminée, ce service pouvant prendre ou déposer des personnes à des arrêts préalablement fixés.

1. inchangé

2. Un règlement d'exploitation ou des documents en tenant lieu, approuvés par les pouvoirs publics compétents des États membres et publiés à l'avance par le transporteur, définissent les conditions de transport, notamment la fréquence, les horaires, les tarifs et l'obligation de transporter dans la mesure où ces conditions ne se trouvent pas précisées par un texte légal ou réglementaire.

2. inchangé

3. Sont également considérés comme services réguliers ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion

3. Sont également considérés comme services réguliers ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion

d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au paragraphe 1. De tels services — assurant notamment le transport de travailleurs *entre leur domicile et leur lieu de travail et le transport d'écoliers entre leur domicile et leur établissement d'enseignement* — sont dénommés « services réguliers spécialisés ».

Article 2

1. Les services de navette sont organisés pour transporter en plusieurs allers et retours, d'un même lieu de départ à un même lieu de destination, des voyageurs préalablement constitués en groupes. Chaque groupe, composé de voyageurs ayant accompli ensemble le voyage aller, est ramené au point de départ au cours d'un voyage ultérieur ; toutefois, les autorités compétentes respectives peuvent admettre pour certains voyageurs de ne pas effectuer le retour avec leur groupe.

2. Il est interdit à ces services de prendre ou de laisser des voyageurs en cours de route ; toutefois, les autorités compétentes respectives peuvent admettre des exceptions quant au lieu de départ ou de destination.

3. Le premier voyage de retour et le dernier voyage aller de la série des navettes auront lieu à vide ; toutefois, les autorités compétentes peuvent admettre des exceptions.

Article 3

Les services occasionnels sont ceux qui ne répondent ni à la définition du service régulier selon l'article 1, ni à la définition du service de navette selon l'article 2. Ils ne peuvent ni prendre ni laisser de voyageurs en cours de route entre les lieux de départ et de destination, sauf exception autorisée par les autorités compétentes de l'État membre intéressé.

Article 4

1. Les dispositions du présent règlement sont applicables aux transports internationaux de voyageurs par route exécutés :

- au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres ;
- au moyen de véhicules qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes

d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au paragraphe 1. De tels services — assurant notamment **le transport des travailleurs au lieu de travail et de celui-ci vers leur domicile et le transport des écoliers aux établissements d'enseignement et de ceux-ci vers leur domicile** — sont dénommés « services réguliers spécialisés ».

Article 2

1. inchangé

2. Il est interdit à ces services de prendre ou de laisser des voyageurs en cours de route ; toutefois les autorités compétentes respectives peuvent, **en accord avec la Commission de la C.E.E.**, admettre des exceptions quant au lieu de départ ou de destination.

3. Le premier voyage de retour et le dernier voyage aller de la série des navettes auront lieu à vide ; toutefois, les autorités compétentes peuvent admettre des exceptions, **en accord avec la Commission de la C.E.E.**

Article 3

Les services occasionnels sont ceux qui ne répondent ni à la définition du service régulier selon l'article 1, ni à la définition du service de navette selon l'article 2 **et qui sont effectués sur demande**. Ils ne peuvent ni prendre ni laisser de voyageurs en cours de route entre les lieux de départ et de destination, sauf exception autorisée par les autorités compétentes de l'État membre intéressé, **en accord avec la Commission de la C.E.E.**

Article 4

inchangé

à transporter plus de neuf personnes — le conducteur compris — et sont destinés à cet effet.

inchangé

2. Les dispositions des articles 5 et 6 du présent règlement sont applicables aux transports visés au paragraphe 1 effectués au moyen de véhicules immatriculés dans un des États membres. Les dispositions de l'article 5 ne seront pas appliquées pour autant que les réglementations en vigueur dans le cadre des accords bilatéraux entre les États membres prévoient un traitement plus libéral.

SECTION II

SECTION II

Règles communes

Règles communes

Article 5

Article 5

1. A partir du 1^{er} janvier 1965, sont exemptés de toute autorisation de transport de la part de l'État membre autre que l'État où le véhicule est immatriculé, les services occasionnels pour les parcours en transit à charge ou à vide à travers un État membre, à condition qu'aucun voyageur ne soit pris ou déposé sur le territoire de cet État membre.

inchangé

2. A partir de la même date, sont exemptés de toute autorisation de transport de la part de l'État membre autre que l'État où le véhicule est immatriculé, les services occasionnels répondant aux conditions suivantes :

- a) Le même véhicule doit transporter le même groupe de voyageurs sur l'ensemble du parcours et le déposer à un même lieu de destination ;
- b) Après avoir déposé les voyageurs, le véhicule doit quitter à vide le territoire de cet État membre.

Article 6

Article 6

A partir du 1^{er} janvier 1968, sont exemptés de toute autorisation de transport de la part de l'État membre autre que l'État où le véhicule est immatriculé, tous services occasionnels au départ ou à destination du territoire d'un État membre. Toutefois, la faculté de prendre de nouveaux voyageurs au lieu de destination *peut être* soumise à autorisation pour les services occasionnels effectués sur une relation sur laquelle un service régulier au sens de l'article premier est autorisé.

A partir du 1^{er} janvier 1968, sont exemptés de toute autorisation de transport de la part de l'État membre autre que l'État où le véhicule est immatriculé, tous services occasionnels au départ ou à destination du territoire d'un État membre. Toutefois, la faculté de prendre de nouveaux voyageurs au lieu de destination **est** soumise à autorisation pour les services occasionnels effectués sur une relation sur laquelle un service régulier au sens de l'article premier est autorisé.

Article 7

Avant le 1^{er} janvier 1965, le Conseil, conformément aux conditions prévues à l'article 75 du traité, établira des règles communes pour les services réguliers au sens de l'article 1, au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres.

Article 8

Avant le 1^{er} janvier 1966, le Conseil, conformément aux conditions prévues à l'article 75 du traité, établira des règles communes pour les services de navette au sens de l'article 2, au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres.

SECTION III

Contrôle et sanctions

Article 9

1. A partir du 1^{er} janvier 1965 *jusqu'au 31 décembre 1967*, pour chaque parcours visé à l'article 5 du présent règlement, un document de contrôle en double exemplaire doit être rempli. Le document de contrôle est imprimé dans la langue de l'État membre où le véhicule est immatriculé et contenu dans un carnet de 50 feuillets en double exemplaire dont les originaux sont perforés. Chaque feuillet doit comporter, en plus du numéro du carnet, une numérotation complémentaire, dans une série continue. Le modèle de ce document de contrôle figure en annexe au présent règlement.

2. Les carnets sont délivrés par l'administration nationale compétente du pays d'immatriculation du véhicule ou par tout organisme habilité

Article 7

inchangé ⁽¹⁾

Article 8

inchangé

Article 8 bis

Avant le 1^{er} janvier 1968, le Conseil, en conformité des dispositions prévues à l'article 75 du traité instituant la C.E.E., établira tant dans le secteur technique que social des règles de sécurité uniformes applicables aux véhicules immatriculés dans les pays de la Communauté et affectés aux transports internationaux de voyageurs par route, ceci afin de garantir la plus grande marge possible de sécurité aux voyageurs.

SECTION III

Contrôle et sanctions

Article 9

1. A partir du 1^{er} janvier 1965, pour chaque parcours visé **aux articles 3 et 5** du présent règlement, un document de contrôle en double exemplaire doit être rempli. Le document de contrôle est imprimé dans la langue de l'État membre où le véhicule est immatriculé et contenu dans un carnet de 50 feuillets en double exemplaire dont les originaux sont perforés. Chaque feuillet doit comporter, en plus du numéro du carnet, une numérotation complémentaire, dans une série continue. Le modèle de ce document de contrôle figure en annexe au présent règlement.

2. inchangé

(1) A reformuler par la Commission de la C.E.E., en insérant la notion de transport pour compte propre.

à cet effet. Les carnets doivent être établis au nom du transporteur ; ils sont valables jusqu'au 31 décembre de l'année de la délivrance et doivent être rendus avant le 31 mars de l'année suivante.

inchangé

3. Le transporteur est responsable de la tenue régulière du document de contrôle dont l'original doit accompagner le véhicule et être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle ; les originaux du document de contrôle doivent être conservés par le transporteur pendant une durée d'un an en vue de contrôles éventuels.

3. inchangé

Article 10

A partir du 1^{er} janvier 1968, pour tous services occasionnels au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres, l'autorisation nationale d'effectuer des services occasionnels est à considérer comme document de contrôle, elle doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Article 10

supprimé

Article 11

1. Les États membres arrêtent en temps utile les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour l'exécution du présent règlement. Ces dispositions porteront notamment sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle, ainsi que sur les sanctions applicables en cas d'infraction.

Article 11

inchangé

2. Les États membres feront connaître à la Commission les mesures prises, dans les trois mois de l'entrée en vigueur du présent règlement.

SECTION IV

SECTION IV

Dispositions finales

Dispositions finales

Article 12

Les articles 5 et 6 du présent règlement ne modifient pas les conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants aux activités qui y sont visées.

Article 12

inchangé

Article 13

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

Article 13

1. inchangé

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} septembre 1964.

2. Le présent règlement entre en vigueur le ...

Aucune modification n'a été apportée à l'annexe qui suit.

ANNEXE

(Couverture du carnet des feuilles de route)

Carnet n°

FEUILLE DE ROUTE

Nom et prénom du transporteur ou raison sociale
.

Adresse

Avis important

1. Une feuille de route en double exemplaire doit être remplie pour les services occasionnels qui sont libérés d'autorisation de transport, selon l'article 5 du règlement n° du Conseil de la C.E.E., effectuant des parcours
 - en transit
 - au cours desquels les voyageurs sont déposés dans un autre État membre, le véhicule sortant à vide.
2. L'original de la feuille de route doit se trouver à bord du véhicule pendant tout le parcours du voyage. Le carnet avec les copies doit se trouver au bureau de transporteur. Celui-ci est responsable de la tenue régulière du document de contrôle.
3. Les originaux des feuilles de route doivent être gardés par le transporteur pendant un an.
4. Ce carnet doit être renvoyé

avant le 31 mars 19

à l'adresse suivante

Date de la délivrance du carnet

Cachet de l'autorité ou de l'organisation
qui a délivré le carnet :

Carnet n°

Feuille de route n°

FEUILLE DE ROUTE

pour les transports occasionnels internationaux de voyageurs par route libérés d'autorisation de transport selon l'article 5 du règlement n° du Conseil de la C.E.E.

1. Véhicule — Pays d'immatriculation :
— N° d'immatriculation :
— Marque :
— Nombre de places offertes :

2. Transporteur — Nom et prénom ou raison sociale :
.
.
— Adresse :

3. Nature du service (1) — Transit à charge à travers les pays suivants :

 sans y prendre ou décharger des voyageurs
 (1) — Transit à vide à travers les pays suivants :

 (1) — Entrée à charge pour déposer des voyageurs à :

 (lieu et pays de destination)
 et sortie à vide vers le pays :

4. Itinéraire complet du voyage Dates : Etapes journalières	Kilométrage journalier	Mentions si l'étape est effectuée à vide ou à charge	Points frontières
--	------------------------	--	-------------------

5. Visas et dates de contrôle de la douane ou d'autres services de contrôle :

6. Liste des voyageurs :

<i>Nom et prénom</i>	<i>Nom et prénom</i>
1.	26.
2.	27.
3.	28.
4.	29.
5.	30.
6.	31.
7.	32.
8.	33.
9.	34.
10.	35.
11.	36.
12.	37.
13.	38.
14.	39.
15.	40.
16.	41.
17.	42.
18.	43.
19.	44.
20.	45.
21.	46.
22.	47.
23.	48.
24.	49.
25.	50.

Le soussigné déclare qu'il est possesseur d'une autorisation nationale d'effectuer des transports occasionnels, délivrée le

 par
 (autorité et lieu)

Date d'établissement de la feuille de route
 (cachet, signature du transporteur)

(1) A remplir le cas échéant.

TROISIÈME PARTIE

Commentaires aux amendements à apporter à la proposition de règlement du Conseil

Considérant n° 3

Ajouter à la fin du considérant les mots «... effectués par tous les modes de transport».

Commentaire

Il ne semble pas opportun d'exclure un quelconque mode de transport de la coordination entre les différentes formes de transports internationaux de voyageurs, coordination à laquelle doivent tendre les règles stipulées dans le règlement du Conseil. Une telle exclusion conduirait en fait, à plus ou moins bref délai, à des distorsions de concurrence entre les différents modes de transport.

Considérant n° 4

Lire comme suit la deuxième partie du considérant : «... dans le cadre de l'établissement de règles communes :

- d'harmoniser et d'élargir en premier lieu les mesures de libération existant actuellement dans ce secteur,
- de réaliser ces mesures en deux étapes,
- de poursuivre, avec l'équilibre nécessaire la réalisation des mesures d'harmonisation et de rapprochement des conditions de concurrence en cherchant à résoudre — si possible simultanément — les problèmes sociaux y afférents ;»

Commentaire

Les modifications apportées au quatrième considérant partent de deux considérations générales : la première résulte de la nécessité de ne pas négliger — parallèlement au processus de libération — la mise en œuvre des mesures d'harmonisation et de rapprochement des conditions de concurrence. Ceci doit se faire avec « l'équilibre nécessaire » pour éviter que le marché des transports ne se développe unilatéralement.

La commission des transports se rend bien compte qu'il n'est certes pas possible d'arriver à un parallélisme absolu, car ce faisant on pourrait paralyser l'action de l'exécutif ; c'est pour cette raison que l'on a choisi d'employer le mot « équilibre » qui explique suffisamment la nécessité de faire progresser de manière harmonieuse le marché commun des transports.

La seconde considération se rapporte aux problèmes sociaux connexes aux mesures d'harmonisation et de rapprochement des conditions de concurrence. La modification proposée au règlement invite en fait à tenir compte de ces problèmes sociaux et à rechercher une solution si possible parallèle à la mise en œuvre des mesures déjà indiquées.

La commission des transports a insisté sur l'importance que revêtent les problèmes sociaux du secteur des transports et a rappelé, dans les considérations générales, qu'un marché des transports sain ne pourra exister aussi longtemps que ne seront pas définitivement réglés les problèmes sociaux y afférents.

Article 1, paragraphe 3

Remplacer la deuxième partie de ce paragraphe par le nouveau texte suivant : « De tels services — assurant notamment le transport des travailleurs au lieu de travail et de celui-ci à leur domicile et le transport des écoliers aux établissements d'enseignement et de ceux-ci à leur domicile — sont dénommés « services réguliers spécialisés ».

Commentaire

Votre commission a estimé opportun de proposer cette modification parce que très souvent les points de départ et de retour des services pour les travailleurs et les écoliers ne coïncident pas avec leur domicile.

Article 2, paragraphes 2 et 3

Dans ces paragraphes, tout comme d'ailleurs dans les différents articles qui prévoient des exceptions, la commission des transports a inséré un membre de phrase qui associe la Commission de la C.E.E. à la procédure de délivrance des dites exceptions.

Commentaire

Ceci n'est pas à comprendre comme une intervention qui s'étendrait à tous les cas d'autorisation d'exception, mais plutôt comme la fixation, par l'exécutif de la C.E.E., de principes de caractère général auxquels doivent se conformer les autorités compétentes des États membres qui délivrent les autorisations.

La commission parlementaire rappelle ainsi le principe selon lequel l'exécutif doit jouer un rôle déterminant dans le processus de réalisation du marché commun des transports.

Article 3

Lire comme suit la première partie de l'article 3 : « ... service de navette selon l'article 2 et qui sont effectuées sur demande ... »

Commentaire

La formule « sur demande » doit s'entendre pour toutes les demandes effectuées soit par l'usager soit par celui qui organise le transport.

Par cette modification, la commission des transports a voulu distinguer entre les services occasionnels et les services réguliers c'est-à-dire que les services réguliers sont effectués d'office même si aucune demande n'est faite alors que les services occasionnels ne peuvent en aucun cas être effectués s'ils n'ont pas fait l'objet d'une demande.

Dans ce cas également, la commission parlementaire a estimé nécessaire d'associer l'exécutif à la procédure d'autorisation des exceptions accordées par les autorités compétentes des États membres.

Article 6

Lire la fin de l'article 6 comme suit : « ... la faculté de prendre de nouveaux voyageurs au lieu de destination est soumise à autorisation ... »

Commentaire

Cette modification se justifie par la préoccupation maintes fois exprimée par la commission parlementaire et rappelée par le Parlement en ce qui concerne la protection à donner aux transports réguliers de voyageurs sur les itinéraires communs avec les services occasionnels.

Le texte du règlement proposé par la Commission de la C.E.E. au Conseil n'était pas suffisamment clair en ce point et il était donc nécessaire de poser explicitement le principe de l'obligation d'autorisation.

Article 7

La commission des transports a invité l'exécutif de la C.E.E. à reformuler l'article 7 en y

insérant la notion de transports *pour compte propre* et en respectant les conclusions auxquelles le Parlement est parvenu.

Après l'article 8 insérer un nouvel article 8 bis ainsi formulé :

Article 8 bis

Avant le 1^{er} janvier 1968, le Conseil, en conformité des dispositions prévues à l'article 75 du traité instituant la C.E.E., établira tant dans le secteur technique que social des règles de sécurité uniformes applicables aux véhicules immatriculés dans la Communauté et affectés aux transports internationaux de voyageurs par route, ceci afin de garantir la plus grande marge de sécurité possible aux voyageurs.

Commentaire

La commission des transports attribue une grande importance à l'uniformisation des règles de sécurité tant dans le secteur technique que dans le secteur social ; elle estime en fait que ce n'est qu'au moment où ces règles seront uniformes que l'on pourra garantir aux voyageurs une large marge de sécurité.

Article 9

La date du 31 décembre 1967 a été supprimée, la commission parlementaire ayant estimé que la période de trois ans fixée par l'exécutif de la C.E.E. ne répond pas aux exigences qui se manifesteront surtout au cours des premières années de l'application du présent règlement.

La commission parlementaire n'a pas fixé un délai pour l'obligation de présenter un document de contrôle parce qu'elle estime que, pour éviter des distorsions à la concurrence entre transporteurs réguliers et occasionnels, il est opportun que ces derniers soient soumis, de manière permanente, à l'obligation de présenter leur document de contrôle.

Comme conséquence de la suppression de la date du 31 décembre 1967, il y a lieu de supprimer l'article 10.

PARLEMENT EUROPÉEN

DOCUMENT DE SÉANCE
1965 - 1966

3 MARS 1965

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

DOCUMENT 9/1

AMENDEMENT N° 1

présenté par

M. DROUOT L'HERMINE

à la proposition de résolution portant avis du Parlement Européen sur la proposition de règlement de la Commission de la C.E.E. au Conseil concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route (Doc. 9).

Proposition de Règlement.

Article 6.

Rédiger comme suit la fin de la première phrase de cet article :

" ... tous services occasionnels au départ et
à destination du territoire d'un Etat membre. "

(le reste sans changement)

