

DOCUMENTS DE SÉANCE

1968 - 1969

14 MAI 1968

DOCUMENT 25

Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur la proposition de la Commission
de la C.E.E. au Conseil (doc. 105/67) relative à un
règlement concernant l'introduction de règles
communes pour

- l'accès à la profession de transporteur de
marchandises par route dans le domaine
des transports nationaux et internationaux;
- la réglementation de la capacité dans le
domaine des transports nationaux de
marchandises par route

Rapporteur: M. Jozeau-Marigné

Par lettre du 28 juin 1967, le président du Conseil, conformément à l'article 75 du traité, a consulté le Parlement européen sur la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil relative à un règlement concernant l'introduction de règles communes pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux et la réglementation de la capacité dans le domaine des transports nationaux de marchandises par route.

Par lettre du 6 juillet 1967, le président du Parlement européen a chargé la commission des transports de rédiger un rapport sur ce document (doc. 105/67).

La commission des transports a désigné comme rapporteur M. Jozeau-Marigné en sa réunion du 15 septembre 1967. La commission des transports a examiné la proposition de règlement au cours de ses réunions des 15 janvier, 5 et 18 février, 5 et 22 avril 1968.

Le présent rapport et la proposition de résolution y contenue ont été adoptés le 22 avril 1968 par 11 voix contre 3

Étaient présents: MM. Posthumus, président, Brunhes et Richarts, vice-présidents, Apel, Boertien, Bousquet, Cousté, De Clercq, De Gryse, Fellermaier, Jozeau-Marigné, Marengin (en remplacement de M. Ferrari), Memmel, Moro (en remplacement de M. Carcaterra), Oele (en remplacement de M. Faller) et Riedel.

S o m m a i r e

Proposition de résolution	3	Genève portant réglementation économique des transports routiers internationaux et Cahier des charges (17 mars 1954)	46
Exposé des motifs	32		
Annexe A — Définitions contenues dans les différentes législations nationales.	41		
B — Définitions concernant les transports de marchandises par route contenues dans l'Accord général de		C — Définitions concernant les transports de marchandises par route contenues dans le projet de glossaire de l'E.C.E. à Genève	47

A

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

Proposition de résolution

portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil relative à un règlement concernant l'introduction de règles communes : pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, la réglementation de la capacité dans le domaine des transports nationaux de marchandises par route

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil (1),
- consulté par le Conseil, conformément à l'article 75 du traité de la C.E.E. (doc. 105/67),
- vu le rapport de sa commission des transports (doc. 25/68),

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

2. Charge son président de transmettre le présente résolution et le rapport de sa Commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION DE LA C.E.E.

TEXTE MODIFIÉ

Proposition d'un règlement concernant l'introduction de règles communes pour — l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux — la réglementation de la capacité dans le domaine des transports nationaux de marchandises par route

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE
EUROPÉENNE,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

inchangé

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que l'organisation du marché des transports est indispensable pour atteindre les

(1) J. O. n° 254 du 20 octobre 1967, p. 3.

objectifs de la politique commune des transports, dont l'instauration est prévue par le traité ;

considérant que sur le marché des transports de marchandises par route il existe des particularités, notamment d'ordre structurel, susceptibles de provoquer des déséquilibres entre l'offre et la demande de transports ; que pour éviter les perturbations qui peuvent en résulter l'organisation du marché doit comporter notamment une réglementation de l'accès au marché ;

considérant qu'une telle réglementation visant à favoriser un régime de saine concurrence doit permettre d'assurer un développement de la capacité, conforme aux exigences du marché ;

considérant qu'il importe de prévoir l'introduction de règles uniformes pour l'admission à la profession de transporteur dans le domaine des transports de marchandises par route, tant nationaux qu'internationaux, en vue d'assurer un relèvement du niveau professionnel du transporteur, susceptible de contribuer à l'assainissement du marché et à l'amélioration de la qualité du service rendu, dans l'intérêt des usagers, des transporteurs et de l'économie dans son ensemble ;

considérant qu'une capacité professionnelle adéquate permet aux transporteurs de mieux apprécier les situations effectives du marché et, par conséquent, de pratiquer une politique d'investissement et une exploitation rationnelles ; qu'une capacité financière est indispensable pour assurer la bonne marche de l'entreprise et que des conditions en matière de moralité et d'honorabilité permettent de donner les garanties nécessaires aux usagers ; qu'il convient, par conséquent, que les règles en matière d'accès à la profession portent sur ces trois conditions ;

considérant qu'il convient de prévoir des mesures de contrôle de la capacité, permettant aux pouvoirs publics de disposer de moyens appropriés pour promouvoir l'adaptation de l'offre à la demande ; que ces interventions doivent notamment contribuer à éviter une surcapacité structurelle et à réaliser un développement rationnel et un emploi optimum du transport routier ainsi qu'une stabilisation du marché et un niveau de vie équitable aux transporteurs indépendants et à la main-d'œuvre salariée ; que ces interventions ne doivent, toutefois, viser ni une répartition autoritaire du trafic entre différents modes de transport, ni la protection d'un mode de transport déterminé ;

considérant que l'établissement de règles communes d'accès au marché des transports à l'intérieur des États membres ainsi que les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre, qui complètent les règles communes arrêtées par ailleurs en ce qui concerne l'accès au marché des transports de marchandises par route entre États membres, constituent les premières mesures in-

dispensables pour réaliser progressivement l'intégration des transports à l'échelon communautaire ;

considérant qu'il n'est cependant pas nécessaire d'inclure dans ces règles communes certains transports ayant soit une faible incidence économique, soit une destination particulière, ainsi que les services réguliers qui sont caractérisés par des conditions d'exercice fondamentalement différentes ;

considérant que la divergence des objectifs et des exigences d'ordre économique auxquels répondent respectivement les transports pour compte d'autrui et les transports pour compte propre justifie l'instauration de régimes différents pour chacune des catégories de transport ;

considérant qu'en vue notamment de permettre l'exercice d'un contrôle efficace de la capacité il importe de soumettre tous les services occasionnels pour compte d'autrui, à l'exception de ceux effectués au moyen de véhicules de faible tonnage, au régime de l'autorisation ; que pour faciliter l'application des mesures tendant à assainir le marché par une sélection des entreprises sur la base de critères économiques il convient de limiter la durée de validité des autorisations ; qu'aux fins d'obtenir une utilisation rationnelle de la capacité il est opportun d'établir les autorisations de transport pour une capacité globale, en laissant aux transporteurs la possibilité de déterminer, en fonction des exigences de leurs entreprises, les véhicules à mettre en service sous le couvert des autorisations qui leur sont accordées ;

considérant que les moyens les plus appropriés pour assurer un développement de l'offre en fonction de l'évolution de la demande de transport consistent à subordonner la délivrance des autorisations de transport à un examen portant, d'une part, sur les besoins de capacité des entreprises et, d'autre part, sur les conditions d'utilisation de cette capacité ;

considérant que, en vue de mettre en œuvre un contrôle efficace, qui tienne compte de l'évolution globale de la demande, en ce qui concerne les marchés de plus grande étendue géographique comportant plusieurs marchés régionaux, il importe de se baser en outre sur les tendances de l'économie ; qu'il convient, à cette fin, d'établir un programme indicatif tenant compte des orientations de la politique économique à moyen terme et dans les limites duquel les autorisations doivent être délivrées ;

considérant qu'il convient de répartir cette capacité globale ainsi déterminée entre, d'une part, les transporteurs exerçant déjà leur activité et, d'autre part, les transporteurs qui accèdent pour la première fois au marché, sur la base de critères favorisant la formation d'entreprises ayant une dimension plus rationnelle ;

considérant qu'il peut s'avérer opportun de renoncer à un contrôle de la capacité sur certains marchés ayant un caractère local de petite étendue, dans lesquels des conditions satisfaisantes d'équilibre entre l'offre et la demande peuvent se réaliser sans que des interventions des pouvoirs publics soient nécessaires ; qu'en conséquence, il convient de laisser aux États membres la possibilité d'exclure les transports effectués à l'intérieur de ces marchés du régime du contrôle de la capacité ;

considérant qu'une exonération de tout régime du contrôle de la capacité apparaît également justifiée pour les transports effectués avec des véhicules de faible tonnage, en raison de l'incidence réduite que ces transports ont sur l'équilibre du marché ;

considérant qu'il convient de prévoir un système de surveillance permanente du marché, permettant de constater l'existence ou la tendance à la formation de certains déséquilibres, en vue de l'adoption de mesures appropriées destinées à parer ou à remédier à ces déséquilibres ;

considérant que, parmi ces mesures, il convient notamment de prévoir la possibilité de surseoir, pendant un certain temps, à la délivrance de toute nouvelle autorisation de transport ;

considérant que les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre doivent être établies avant la fin de la période de transition ; qu'il convient de réaliser cette admission par étapes ; que l'admission à certains transports nationaux à la suite d'un transport international effectué sous le couvert d'une autorisation communautaire est susceptible de faciliter l'utilisation rationnelle de la capacité ;

considérant qu'il n'est pas nécessaire de prévoir des mesures de contrôle de la capacité en ce qui concerne les transports pour compte propre, ces transports n'étant effectués que pour des besoins propres à l'entreprise ; que cette considération vaut tant pour les transports effectués au moyen de véhicules appartenant à l'entreprise que pour ceux effectués au moyen de véhicules mis à sa disposition exclusive pour une certaine durée ;

considérant qu'il apparaît opportun que les groupements professionnels de transporteurs routiers, les usagers et les organisations syndicales soient associés à la mise en application et au fonctionnement du régime ; qu'il y a lieu d'instituer à cet effet dans les États membres des organes consultatifs ;

considérant que des possibilités de recours doivent être garanties aux transporteurs à l'égard des décisions individuelles prises par les autorités compétentes des États membres chargées d'appliquer le régime instauré ;

considérant que pour l'accomplissement des tâches qui lui sont imparties dans le cadre de la mise en œuvre de la réglementation instaurée,

la Commission doit être assistée par un organe consultatif composé d'experts désignés par les États membres ;

considérant que les États membres doivent pouvoir prendre, à titre exceptionnel et pour remédier à des difficultés graves et persistantes pouvant résulter de l'application du régime en cause, des mesures dérogeant temporairement aux dispositions prévues ;

considérant que pour assurer le respect des dispositions visées par la réglementation il y a lieu de prévoir certains moyens de contrôle et de sanctions ;

considérant que des dispositions transitoires doivent être introduites pour permettre aux États membres d'adapter leurs régimes nationaux au régime communautaire instauré par le présent règlement ;

considérant que pour uniformiser les conditions de mise en œuvre des règles communes instaurées il importe de prévoir une procédure de consultation communautaire pour les mesures à prendre par les États membres à cette fin ;

considérant que l'objectif final des réglementations communautaires en matière d'accès au marché doit être l'intégration communautaire des transports ; que, compte tenu du développement général de la politique commune des transports et des résultats obtenus par l'application des réglementations communautaires déjà en vigueur en matière d'accès au marché, d'autres mesures devront être prises progressivement pour réaliser cette intégration ; qu'il convient, dans cette perspective, de charger la Commission d'informer périodiquement le Conseil de l'évolution de la situation dans ce domaine et de lui présenter les propositions nécessaires pour progresser dans la voie de cette intégration,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Titre I

DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article 1

Pour l'application du présent règlement, on entend par :

- 1) « véhicule » : soit un véhicule automobile isolé, soit une remorque, soit une semi-remorque, aptes au transport de marchandises ;
- 2) « transport de marchandises par route » : tout déplacement d'un véhicule affecté au transport de marchandises sur la voie publique aménagée à cet effet ;

Article 1

1. inchangé

2. inchangé

- 3) « *transport pour compte propre* » : tout transport de marchandises par route effectué par une entreprise pour ses propres besoins, dans la mesure où les conditions prévues par l'article 9 du règlement n° 11, du 27 juin 1960, sont remplies ;
- 4) « *transport pour compte d'autrui* » : tout transport de marchandises par route qui ne répond pas aux conditions prévues pour les transports pour compte propre ;
- 5) « *service régulier* » : tout transport pour compte d'autrui effectué sur une relation et selon une fréquence déterminées et dans des conditions imposées en vertu d'un règlement d'exploitation ou des documents en tenant lieu, approuvés par les autorités compétentes des États membres ;
- 6) « *services occasionnels* » : tout transport pour compte d'autrui qui ne réunit pas les conditions du service régulier.

3. **supprimé**

4. **supprimé**

5. **supprimé**

6. **supprimé**

Article 2

1. L'admission des ressortissants des États membres à la profession de transporteur de marchandises par route, dans les domaines des transports nationaux et internationaux, ainsi que l'exécution, au moyen d'un véhicule immatriculé dans un État membre, de transport de marchandises par route à l'intérieur du territoire d'un État membre, tant par les transporteurs résidents que par les transporteurs non résidents dans cet État membre, sont soumises aux dispositions du présent règlement.

2. Les dispositions des articles 37 et 38 du présent règlement, relatives à certaines mesures de contrôle, sont également applicables aux transports entre les États membres, exécutés au moyen d'un véhicule immatriculé dans un État membre.

Article 3

Les dispositions du présent règlement ne s'appliquent pas :

- a) aux transports de marchandises par route effectués au moyen de :
 - véhicules qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont destinés au transport de personnes et qui sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris ;
 - véhicules agricoles tels qu'ils sont définis par les réglementations des États membres ;
 - véhicules affectés aux transports de services de la police, de la gendarmerie,

Article 2

inchangé

Article 3

Les dispositions du présent règlement ne s'appliquent pas :

- a) aux transports de marchandises par route effectués au moyen de :
 - véhicules qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont destinés au transport de personnes et qui sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris ;
 - véhicules agricoles tels qu'ils sont définis par les réglementations des États membres ;
 - véhicules affectés aux transports de services de la police, de la gendarmerie

de l'armée, des pompiers ainsi que des services publics de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des postes, du télégraphe, du téléphone, de la radiodiffusion et de la télévision ;

- matériels de travaux publics servant à la construction et à l'entretien des routes, à l'exclusion des camions à benne basculante et des citernes non répanduses ;
- engins automoteurs ou remorqués servant à l'élévation et au transport de produits de toute nature et dont la vitesse ne peut excéder 25 km par heure ;
- véhicules affectés aux transports funéraires ;

b) aux services réguliers.

de l'armée, des pompiers ainsi que des services publics de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des postes, du télégraphe, du téléphone, de la radiodiffusion et de la télévision ;

- matériels de travaux publics servant **seulement** à la construction et à l'entretien des routes, à l'exclusion des camions à benne basculante et des citernes non répanduses ;
- engins automoteurs ou remorqués servant **essentiellement** à l'élévation et au transport de produits de toute nature et dont la vitesse ne peut excéder 25 km/par heure ;
- véhicules affectés aux transports funéraires ;

b) aux services réguliers, **étant entendu que par service régulier il faut entendre tout transport pour compte d'autrui effectué sur une relation et selon une fréquence déterminées et dans des conditions imposées en vertu d'un règlement d'exploitation ou des documents en tenant lieu, approuvés par les autorités compétentes des États membres.**

Titre II

CONDITIONS D'ADMISSION À LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES PAR ROUTE DANS LES DOMAINES DES TRANSPORTS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

Article 4

1. Pour être admis à exercer la profession de transporteur de marchandises par route, le requérant doit satisfaire à des conditions :

- a) de moralité et d'honorabilité,
- b) de capacité financière,
- c) de capacité professionnelle.

Dans le cas où le requérant est une personne morale, les conditions visées sous a et c ci-dessus doivent être remplies par la personne physique chargée de la gestion journalière de l'entreprise de transport.

2. La condition de moralité et d'honorabilité consiste en l'absence de condamnations au chef de certaines infractions pénales. Les États membres déterminent les crimes, les délits ou les autres infractions de droit pénal entraînant l'interdit de l'accès à la profession de transporteur.

La preuve que cette exigence est satisfaite résulte de la production d'un extrait du casier

Article 4

inchangé

judiciaire ou, à défaut, d'un document équivalent délivré par une autorité judiciaire ou administrative compétente.

3. La condition de capacité financière consiste dans la disponibilité de ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise. Les États membres déterminent le montant du capital nécessaire à cet effet, en fonction de l'importance du parc des véhicules à mettre en service.

Le preuve que cette exigence est satisfaite résulte de la production d'une attestation délivrée par une banque, un établissement financier ou une autorité administrative compétente.

4. La condition de capacité professionnelle consiste dans la possession de compétences constatées par voie d'examen portant sur les matières indiquées à l'article 5.

La preuve de ces compétences résulte de la production d'une attestation délivrée par une autorité administrative compétente certifiant qu'il a été satisfait à cet examen.

Article 5

1. Pour l'admission aux transports nationaux dans un État membre, l'examen visé à l'article 4, paragraphe 4, doit permettre d'établir que le requérant possède une connaissance suffisante des réglementations relatives aux transports nationaux de marchandises par route dans cet État, des dispositions spécifiques applicables à ces transports, notamment en matière fiscale et sociale, ainsi que des principes de gestion des entreprises.

2. Pour l'admission aux transports internationaux, l'examen visé à l'article 4, paragraphe 4, doit permettre d'établir que le requérant, en plus des connaissances exigées en vertu du paragraphe 1 du présent article, possède une connaissance suffisante :

- a) de la réglementation communautaire ainsi que des traités, accords et conventions internationaux régissant les transports entre les États membres, notamment en ce qui concerne les tarifs, les règlements relatifs à l'utilisation technique des véhicules, et les dispositions fiscales, sociales et douanières ;
- b) des dispositions nationales des États membres en matière de transports de marchandises par route, notamment en ce qui concerne les règles auxquelles sont assujettis les transporteurs non résidents lors de l'exécution de tels transports sur le territoire de ces États.

Article 5

inchangé

Article 6

Avant le ..., la Commission arrête, par voie de directive, les règles communes pour l'établissement des programmes d'examen visés à l'article 5 du présent règlement ainsi que pour la formation professionnelle des transporteurs ou des dirigeants d'entreprise de transports chargés de la gestion journalière.

Article 7

1. En cas de décès d'une personne physique exerçant l'activité de transporteur, l'ayant droit ou, en cas d'incapacité de celui-ci, son représentant légal, est autorisé à continuer la gestion de l'entreprise, à titre provisoire, pendant une période maximum d'un an, même s'il ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1.

2. En cas de décès de la personne physique chargée de la gestion journalière d'une entreprise de transports constituée sous la forme de personne morale, cette entreprise peut continuer son activité, à titre provisoire, pendant une période maximum de *trois* mois, même si la gestion journalière de l'entreprise est assurée par une personne physique qui ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1.

Article 8

1. Les dispositions de l'article 4 ne sont pas applicables aux personnes physiques ou morales qui effectuent :

- des transports pour compte propre,
- les transports visés à l'article 29.

2. Les entreprises de droit public et les administrations nationales de chemins de fer qui assurent des services de transport de marchandises par route sont dispensées de fournir la preuve qu'elles remplissent les conditions d'honorabilité et de moralité ainsi que de capacité financière visées à l'article 4, paragraphe 1, a et b.

Le personnel des entreprises de droit public et des administrations nationales de chemins de fer, chargé de la gestion journalière des services de transport de marchandises par route exploités par lesdites entreprises ou administrations, doit satisfaire à la condition de capacité professionnelle visée à l'article 4, paragraphe 1, c.

Article 6

inchangé

Article 7

1. inchangé

2. En cas de décès de la personne physique chargée de la gestion journalière d'une entreprise de transports constituée sous le forme de personne morale, cette entreprise peut continuer son activité, à titre provisoire, pendant une période maximum de **six** mois, même si la gestion journalière de l'entreprise est assurée par une personne physique qui ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1.

Article 8

inchangé

Titre III

CONTRÔLE DE LA CAPACITÉ DANS LE DOMAINE DES SERVICES
OCCASIONNELS À L'INTÉRIEUR DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT MEMBRE

Section I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 9

1. Les services occasionnels à l'intérieur du territoire d'un État membre sont exécutés sous le couvert d'une des autorisations de transport visées aux articles 15, 18 et 25, délivrées par les autorités compétentes des États membres, dans les conditions prescrites en vertu du présent règlement.

2. Les véhicules utilisés sous le couvert d'une autorisation de transport portent un signe distinctif extérieur correspondant.

Article 10

1. L'autorisation de transport est établie au nom du transporteur qui en a fait la demande. Elle doit permettre notamment l'identification du titulaire, préciser le territoire qui peut être desservi et mentionner la date d'expiration de sa validité.

2. L'autorisation de transport est valable pour une durée de sept ans.

Article 11

1. L'autorisation de transport porte sur un tonnage global de charge utile déterminé par les autorités compétentes des États membres dans les conditions fixées par le présent règlement.

2. Le titulaire d'une autorisation de transport est tenu d'indiquer aux autorités compétentes, dans les quatre semaines suivant la date de délivrance de l'autorisation, les tranches de charge utile dans lesquelles le tonnage global doit être éventuellement subdivisé. Il obtient des certificats d'inscription correspondant aux tranches de charge utile partielles qu'il a indiquées.

Le titulaire d'une autorisation de transport obtient, à sa demande et pendant toute la période de validité de l'autorisation, la modification des tranches de charge utile dans lesquelles le tonnage global a été subdivisé ainsi que la délivrance des

Section I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 9

01. Par « service occasionnel », il faut entendre : tout transport pour compte d'autrui qui ne réunit pas les conditions du service régulier tel qu'il est défini à l'article 3, b.

1. inchangé

2. inchangé

Article 10

inchangé

Article 11

inchangé

certificats d'inscription correspondant à la nouvelle répartition.

3. Le certificat d'inscription est délivré au nom du titulaire de l'autorisation de transport ; il est valable jusqu'à l'expiration de la validité de cette dernière et ne peut être utilisé que pour un seul véhicule à la fois et dans les limites maximums de la charge utile pour laquelle il a été établi.

4. Le titulaire de l'autorisation doit indiquer, dans dans les deux mois suivant la date de délivrance des certificats d'inscription, les véhicules mis en service. Au cas où le tonnage global visé par l'autorisation de transport n'est pas épuisé par le tonnage global en charge utile des véhicules mis en service, l'autorité compétente réduit le tonnage global autorisé au montant du tonnage global effectivement mis en service.

5. La délivrance des autorisations de transport et des certificats d'inscription des véhicules est assurée par les autorités compétentes des États membres, conformément aux dispositions du présent règlement, selon les procédures propres à chaque État membre.

Article 12

En cas de transfert de propriété par succession, de tout ou partie du parc des véhicules couverts par une autorisation de transport, les autorités compétentes transfèrent, à la demande des ayants droit, l'autorisation de transport, pour tout ou partie du tonnage autorisé, et proportionnellement au tonnage des véhicules transférés, au nom du ou des nouveaux propriétaires du ou des véhicules transférés.

Section II

RÉPARTITION PAR CATÉGORIES DE TRANSPORT

Article 13

Pour les services occasionnels sont distinguées les catégories de transport suivantes :

- a) Transports exécutés à l'intérieur d'une zone, ci-après dénommée « zone A », délimitée en fonction d'une subdivision de son territoire à laquelle chaque État membre procède en tenant compte de son organisation administrative, de ses particularités géographiques et de sa structure économique.

Chaque zone est inscrite dans un cercle d'un rayon maximum de 200 km. Elle a une superficie minimum de 7.500 km² ou couvre l'éten-

Article 12

inchangé

Section II

RÉPARTITION PAR CATÉGORIES DE TRANSPORT

Article 13

inchangé

due du territoire d'un État membre lorsque cette étendue est inférieure à la susdite superficie minimum.

- b) Transports effectués à l'intérieur d'une zone, ci-après dénommée « zone B », délimitée par les frontières d'un État membre dont la superficie est subdivisée en plusieurs zones A.

Article 14

1. A la demande d'un État membre et après consultation des autres États membres, la Commission peut autoriser cet État membre, par dérogation aux dispositions de l'article 13, a, dans des cas spécifiques, à dépasser la limite du rayon de 200 km ou à réduire la superficie minimum de 7.500 km² ainsi qu'à superposer partiellement certaines zones contiguës.

2. Les États membres peuvent prévoir, dans les conditions prescrites en vertu de l'article 25, des régimes particuliers pour les transports effectués à courte distance.

Section III

TRANSPORTS EN ZONE A

Article 15

Les services occasionnels en zone A sont exécutés sous le couvert d'une « autorisation de transport en zone A » habilitant le titulaire à effectuer des transports de marchandises par route à l'intérieur des limites d'une zone A déterminée.

Article 16

1. Une autorisation de transport en zone A à titre de premier accès à cette zone est délivrée sur la base d'un examen, par les autorités compétentes des États membres, des besoins de transport que le requérant déclare être appelé à satisfaire au moyen de la capacité demandée.

2. Le requérant est tenu de fournir aux autorités compétentes les renseignements concernant :

- a) les prestations de transport en véhicules par km qu'il compte effectuer pendant la première année de son activité en zone A, au moyen de la capacité demandée ;
- b) les recettes qu'il compte réaliser pendant la période et au moyen de la capacité visée sous a.

Article 14

inchangé

Section III

TRANSPORTS EN ZONE A

Article 15

inchangé

Article 16

inchangé

3. Le requérant est tenu de justifier les renseignements visés au paragraphe 2 par la production de tout document approprié émanant notamment des chargeurs et portant sur la nature et le tonnage des marchandises à transporter, les relations et les distances moyennes à desservir ainsi que les prix à appliquer.

4. Les autorités compétentes délivrent l'autorisation visée au paragraphe 1 lorsque les prestations et les prix de transport indiqués par le requérant, en vertu des dispositions du paragraphe 2, sont susceptibles d'assurer une utilisation rationnelle et économique de la capacité demandée. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 23, cette condition est remplie lorsque les prestations de transport et les recettes prévues sont égales ou supérieures respectivement aux prestations types et aux coûts types visés à l'article 22.

5. Les États membres peuvent instaurer une limitation du tonnage global de charge utile pour les autorisations à délivrer à chaque requérant à titre de premier accès.

Article 17 .

1. Une autorisation de transport en zone A, à titre d'extension de la capacité déjà autorisée pour cette zone, est délivrée sur la base d'un examen par les autorités compétentes des États membres :

- a) des prestations de transport en véhicules par km effectuées annuellement, pendant la période de deux ans précédant la date de la demande, au moyen de la capacité autorisée en zone A ;
- b) des recettes réalisées pendant la période et au moyen de la capacité visée sous a ;
- c) des nouveaux besoins de transport indiqués par le requérant.

2. Le requérant est tenu de fournir les renseignements concernant les éléments visés au paragraphe 1 et de les justifier par la production :

- a) d'un extrait du compte rendu des transports visé à l'article 37,
- b) d'un extrait de la comptabilité de l'entreprise,
- c) des documents visés à l'article 16, paragraphe 3.

3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 23, l'extension de la capacité est accordée par les autorités compétentes lorsque :

- a) les prestations de transport effectuées et les recettes réalisées au moyen de la capacité autorisée sont égales ou supérieures respective-

Article 17

inchangé

ment aux prestations types et aux coûts types visés à l'article 22 ;

- b) les prestations de transport et les prix indiqués par le requérant, pour justifier les besoins de transports nouveaux, sont susceptibles d'assurer une utilisation rationnelle et économique de la capacité demandée, conformément aux conditions visées à l'article 16, paragraphe 4.

4. L'octroi d'une extension de la capacité entraîne la délivrance d'une nouvelle autorisation, valable pour la période visée à l'article 10, paragraphe 2, et portant sur un tonnage global égal à la somme de la capacité dont le requérant disposait et de la capacité supplémentaire qui lui a été octroyée.

Section IV

TRANSPORTS EN ZONE B

Article 18

Les services occasionnels en zone B sont exécutés sous le couvert d'une « autorisation de transport en zone B » habilitant le titulaire à effectuer des transports de marchandises par route entre les différentes zones A d'un État membre et à l'intérieur de ces zones.

Article 19

1. Chaque État membre intéressé établit, après consultation de la Commission, un programme indicatif de développement de la capacité en zone B en tenant compte :

- a) des orientations contenues dans le programme de politique économique à moyen terme et des études prospectives effectuées conformément à l'article 2 de la décision du Conseil du 15 avril 1964 (1), créant un Comité de politique économique à moyen terme ;
- b) de l'évolution prévisible de la demande, compte tenu notamment du développement de la production industrielle et agricole et des modifications structurelles de la demande ;
- c) du développement de l'infrastructure routière.

2. Le programme indicatif visé au paragraphe 1 est établi pour une période de cinq ans et pour la première fois avant l'expiration de la période de transition visée à l'article 42 du présent règlement.

(1) J. O. n° 64 du 22 avril 1964

Section IV

TRANSPORTS EN ZONE B

Article 18

inchangé

Article 19

1. Chaque État membre intéressé établit, après consultation de la Commission, un programme indicatif de développement de la capacité en zone B en tenant compte **particulièrement** :

- a) inchangé
- b) inchangé
- c) inchangé

2. inchangé

Il fait l'objet de révisions annuelles; le cas échéant, il est réajusté en fonction de la situation effective du marché et sur la base des critères visés au paragraphe 2 de l'article 26.

3. Sur la base des indications fournies par le programme indicatif, établi conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2, chaque État membre fixe annuellement le volume de la capacité globale estimée nécessaire pour satisfaire les besoins de transport, notamment de transport routier, et détermine, en tenant compte de la capacité sur le marché et des prestations de transport prévisibles à effectuer par les transporteurs non résidents en application du titre IV, le volume de la capacité de charge utile supplémentaire à admettre, le cas échéant, sur le marché.

Cette détermination fait l'objet d'une publication officielle dans chaque État membre et est communiquée à la Commission et aux autres États membres.

Article 20

1. Une autorisation de transport en zone B, à titre de premier accès à cette zone ou d'extension de la capacité autorisée pour cette zone, est délivrée par les autorités compétentes des États membres dans les limites du volume de la capacité supplémentaire visée à l'article 19, paragraphe 3, et conformément aux dispositions du présent article.

2. Les États membres répartissent le volume de la capacité supplémentaire visée à l'article 19, paragraphe 3, en deux parties, concernant respectivement les catégories suivantes :

- a) requérants qui demandent la délivrance d'une autorisation en zone B, à titre de premier accès à cette zone, sans avoir exercé préalablement l'activité de transporteur ou qui, étant titulaires d'une autorisation en zone A, n'ont pas fait usage de la faculté qui leur est accordée en vertu des dispositions du paragraphe 5 ;
- b) requérants qui demandent la délivrance d'une autorisation de transport à titre d'extension de la capacité déjà autorisée en zone B ou qui, étant titulaires d'une autorisation en zone A, demandent la délivrance d'une autorisation de transport en zone B à titre de premier accès à cette zone et ont fourni et justifié les renseignements concernant leur activité de transporteurs en zone A, conformément aux dispositions du paragraphe 5.

La répartition du volume de la capacité supplémentaire entre les deux catégories de requérants est effectuée par les États membres en tenant compte de la situation du marché et dans le but

3. inchangé

Article 20

inchangé

d'améliorer la structure de la profession par un développement des dimensions des entreprises.

3. Les requérants visés au paragraphe 2, a et b, sont tenus de fournir aux autorités compétentes les renseignements concernant :

- a) les prestations de transport en véhicules par km qu'ils comptent effectuer pendant la première année de leur activité en zone B, au moyen de la capacité demandée ;
- b) les recettes qu'ils comptent réaliser pendant la période et au moyen de la capacité visée sous a.

Ils sont tenus de justifier les renseignements visés sous a et b conformément aux dispositions de l'article 16, paragraphe 3.

4. Les requérants qui demandent la délivrance d'une autorisation de transport en zone B, à titre d'extension de la capacité déjà autorisée en cette zone, sont tenus de fournir aux autorités compétentes des États membres, outre les éléments visés au paragraphe 3, les renseignements concernant les prestations de transport effectuées et les recettes brutes réalisées pendant la période de deux ans précédant la date de la demande, au moyen de la capacité déjà autorisée en zone B, et de les justifier par la production des documents visés à l'article 17, paragraphe 2, a et b.

5. Les requérants qui demandent la délivrance d'une autorisation de transport en zone B, à titre de premier accès à cette zone, et qui ont exercé une activité de transporteur en zone A, ont la faculté de se soumettre à un examen concernant leur activité de transporteur en zone A.

Dans le cas où ils font usage de cette faculté, ils sont tenus de fournir aux autorités compétentes des États membres, outre les éléments visés au paragraphe 3, les renseignements concernant les éléments visés à l'article 17, paragraphe 1, a et b, et de les justifier par la production des documents visés à l'article 17, paragraphe 2, a et b.

6. Les prestations de transport et les recettes brutes indiquées par les requérants conformément aux dispositions des paragraphes 3 à 5 sont comparées par les autorités compétentes des États membres respectivement avec les prestations types et les coûts types visés à l'article 22.

7. Le classement des requérants, pour chacune des catégories visées respectivement au paragraphe 2, a et b, est effectué sur la base d'un nombre indice qui leur est attribué en fonction du pourcentage de l'excédent des prestations de transport effectuées ou prévues, par rapport aux prestations types visées à l'article 22.

8. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 23, ne sont pris en considération pour le classement visé au paragraphe 7 que les requérants dont les prestations en véhicules par km et les recettes sont égales ou supérieures respectivement aux prestations types et aux coûts types visés à l'article 22.

Section V

DISPOSITIONS COMMUNES AUX TRANSPORTS
EN ZONE A ET EN ZONE B

Article 21

1. Une autorisation de transport, en zone A ou en zone B, à titre de renouvellement d'une autorisation respectivement pour la zone A ou pour la zone B, est délivrée sur la base d'un examen par les autorités compétentes des États membres :

- a) des prestations de transport en véhicules par km, effectuées annuellement pendant la période de deux ans précédant la date de la demande, au moyen de la capacité déjà autorisée respectivement en zone A ou en zone B ;
- b) des recettes réalisées pendant la période et au moyen de la capacité visée sous a.

2. La demande de renouvellement doit être introduite auprès des autorités compétentes des États membres au moins six mois avant l'expiration de l'autorisation.

Le requérant est tenu de fournir les renseignements concernant les éléments visés au paragraphe 1, a et b, et de les justifier par la production des documents visés à l'article 17, paragraphe 2, a et b.

3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 23, le renouvellement de l'autorisation *est accordé* par les autorités compétentes lorsque les prestations de transport effectuées et les recettes réalisées au moyen de la capacité déjà autorisée sont égales ou supérieures respectivement aux prestations types et aux coûts types visés à l'article 22.

4. Dans le cas où le requérant a augmenté la capacité autorisée par suite d'un transfert partiel ou total d'une autorisation de transport en vertu des dispositions prévues à l'article 12, les autorités compétentes procèdent au remplacement simultané des deux autorisations par une nouvelle autorisation portant sur un tonnage global égal à la somme de la capacité dont le requérant dispose déjà et de la capacité transférée.

Section V

DISPOSITIONS COMMUNES AUX TRANSPORTS
EN ZONE A ET EN ZONE B

Article 21

1. inchangé

2. inchangé

3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 23, le renouvellement de l'autorisation **doit être accordé** par les autorités compétentes lorsque les prestations de transport effectuées et les recettes réalisées au moyen de la capacité déjà autorisée sont égales ou supérieures respectivement aux prestations types et aux coûts types visés à l'article 22.

4. inchangé

La validité de cette nouvelle autorisation est limitée à la date d'expiration la plus rapprochée de l'une des deux autorisations remplacées; elle a une durée minimum de deux ans.

Article 22

1. Les États membres établissent les prestations types et les coûts types visés aux articles 16, 17, 20 et 21, sous forme de barèmes par catégories de véhicules, classés en fonction de la portée en charge utile et de leurs caractéristiques techniques ainsi que par tranches de véhicules par km. Les barèmes sont différenciés par zone ou groupe de zones et sont révisés annuellement.

Les États membres communiquent ces barèmes à la Commission. Celle-ci peut procéder à une consultation des États membres en vue de promouvoir l'harmonisation des modalités d'application des dispositions du paragraphe 2.

2. Les prestations types sont déterminées en tenant compte des prestations moyennes effectuées annuellement par type de véhicule ainsi que des caractéristiques géographiques et économiques des zones intéressées et de la situation du marché.

Les coûts types sont déterminés en tenant compte de la moyenne des coûts fixes et variables par type de véhicule considéré, y compris l'amortissement et la rémunération du capital investi dans le matériel de transport

Article 23

1. La délivrance d'une autorisation à titre de premier accès en zone A ou en zone B ou à titre de renouvellement ou d'extension d'une capacité déjà autorisée en zone A ou en zone B est subordonnée, sur demande des entreprises intéressées ou si les autorités compétentes l'estiment justifié, à un examen complémentaire par celles-ci portant respectivement :

- a) en cas de premier accès, sur les recettes que le requérant compte réaliser pendant la première année de son activité en zone A ou en zone B au moyen de la capacité demandée et sur les coûts réels qui résulteraient des prestations qu'il compte effectuer pendant la période et au moyen de la capacité susvisées, compte tenu notamment de l'organisation de son exploitation et de la structure des trafics ;
- b) en cas de renouvellement, sur la rentabilité de l'entreprise du requérant, sur la base des recettes et des coûts effectifs de l'entreprise pendant la période de deux ans précédant la demande ;

Article 22

1. Les États membres établissent, **après consultation de la Commission**, les prestations types et les coûts types visés aux articles 16, 17, 20 et 21 sous forme de barèmes par catégories de véhicules classés en fonction de la portée en charge utile et de leurs caractéristiques techniques ainsi que par tranches de véhicules par km. Les barèmes sont différenciés par zone ou groupe de zones et sont révisés annuellement.

La Commission peut procéder à une consultation des États membres en vue de promouvoir l'harmonisation des modalités d'application des dispositions du paragraphe 2.

2. inchangé

Article 23

inchangé

c) en cas d'extension de la capacité déjà autorisée, sur la rentabilité de l'entreprise du requérant et sur les nouveaux besoins de transport indiqués par le requérant, conformément aux dispositions visées respectivement sous b et a.

2. Pour autant qu'il est fait application de la disposition du paragraphe 1, le requérant est tenu :

- a) en cas de premier accès, de fournir aux autorités compétentes, en plus des éléments visés à l'article 16, paragraphe 3, tous renseignements concernant la divergence des coûts prévus par rapport aux coûts types et de les justifier par des documents appropriés portant notamment sur l'organisation de son exploitation et la structure des trafics ;
- b) en cas de renouvellement de l'autorisation, de fournir aux autorités compétentes, en plus des éléments visés à l'article 17, paragraphe 2, a et b, tous renseignements concernant les coûts effectifs de son entreprise et de les justifier par la production d'extraits de la comptabilité ;
- c) en cas d'extension de la capacité, de fournir les renseignements concernant l'utilisation de la capacité autorisée ainsi que les nouveaux besoins de transport, conformément aux dispositions visées respectivement sous b et a et de les justifier par la production des documents prévus par les mêmes dispositions.

Une autorisation à titre de premier accès, de renouvellement ou d'extension de la capacité déjà autorisée en zone A ou en zone B est accordée par les autorités compétentes dans les conditions prescrites respectivement en vertu des articles 16, 17, 20 et 21, sous réserve que la référence aux coûts types visés par ces dispositions soit remplacée:

- pour autant qu'elle concerne les nouveaux besoins de transports, par la référence aux coûts réels prévus par le requérant ;
- pour autant qu'elle concerne la capacité déjà autorisée, par la référence aux coûts effectifs de l'entreprise.

Les coûts réels prévus et les coûts effectifs comprennent l'amortissement et la rémunération du capital investi dans le matériel de transport.

Article 24

Sur la base du résultat des examens effectués conformément aux dispositions des sections III et V du présent titre, les autorités compétentes des États membres fixent la capacité de charge utile globale à accorder au requérant. Elles peuvent réduire le volume de capacité de charge utile demandé, en vue de l'adapter aux besoins réels de l'entreprise.

Article 24

inchangé

Section VI

Section VI

TRANSPORTS A COURTE DISTANCE

TRANSPORTS A COURTE DISTANCE

Article 25

Article 25

1. Les États membres peuvent exonérer des dispositions des sections II à V du présent titre les services occasionnels effectués dans un rayon maximum de 50 km autour du centre de la commune où se trouve le lieu d'exploitation de l'entreprise de transport.

inchangé

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 27, une « autorisation de transport à courte distance » est délivrée, pour les transports visés au paragraphe I, à toute personne physique ou morale qui en fait la demande et qui remplit les conditions d'admission à la profession visées à l'article 4.

Section VII

Section VII

SURVEILLANCE DU MARCHÉ

SURVEILLANCE DU MARCHÉ

Article 26

Article 26 ⁽¹⁾

1. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour mettre en œuvre une surveillance des marchés des transports visés aux sections III à VI du présent titre.

2. La surveillance des marchés visés au paragraphe 1 a un caractère permanent. Elle porte notamment sur :

- a) la tendance générale de l'évolution des prix de transport de marchandises par route, notamment de ceux qui s'écartent des tarifs à fourchettes, tant obligatoires que de référence, fixés en vertu du règlement du Conseil n° ... du ... ⁽¹⁾ ;
- b) le degré moyen d'utilisation de la capacité disponible, tel qu'il résulte de l'exploitation des comptes rendus des transports visés à l'article 37 ;
- c) la situation économique générale des entreprises de transport, en tenant compte notamment des résultats généraux des examens auxquels les autorités compétentes des États membres procèdent en vue de la délivrance des autorisations ainsi que des entreprises qui ont été déclarées en état de faillite ou qui ont cessé leur activité.

⁽¹⁾ J.O. n° ... du

⁽¹⁾ (A revoir à la lumière des décisions qui vont être prises pour la mise en œuvre des conclusions de la session du Conseil des ministres des transports des 13 et 14 décembre 1967)

3. Les autorités compétentes des États membres apprécient les éléments visés au paragraphe 2 en se référant à une période écoulée d'au moins un an et en tenant compte de l'évolution prévisible de la demande de transport et de ses modifications structurelles.

Article 27

1. Au cas où, sur la base des critères visés à l'article 26, paragraphe 2, un État membre constate la formation ou l'existence d'une capacité excédentaire par rapport aux besoins de transport, notamment de transport routier, susceptible d'entraîner des perturbations graves et persistantes du marché, il peut, pour la période nécessaire au rétablissement d'une situation normale sur le marché en ce qui concerne l'équilibre entre l'offre et la demande de transport de marchandises par route, surseoir à la délivrance de toute autorisation de transport à titre de premier accès ou d'extension de la capacité.

2. Les États membres informent la Commission et les autres États membres des mesures prises en vertu du paragraphe 1. Ces mesures font l'objet d'une publication officielle de la part de l'État membre intéressé.

Article 28

Les États membres procèdent trimestriellement à la publication officielle du nombre des autorisations délivrées pour les diverses catégories de transport, du tonnage global en charge utile couvert par ces autorisations, ainsi que du nombre des demandes d'autorisation introduites et du tonnage global en charge utile faisant l'objet de ces demandes.

Section VIII

TRANSPORTS PAR VÉHICULES DE FAIBLE TONNAGE

Article 29

1. Les services occasionnels effectués au moyen de véhicules dont la charge utile ne dépasse pas 3 tonnes ne sont pas soumis aux dispositions des sections I à VII du présent titre et de l'article 37.

2. Les véhicules visés au paragraphe 1 peuvent librement effectuer tout transport de marchandises sur l'ensemble du territoire de l'État membre dans lequel ils sont immatriculés.

Article 27

inchangé

Article 28

inchangé

Section VIII

TRANSPORTS PAR VÉHICULES DE FAIBLE TONNAGE

Article 29

inchangé

Titre IV

ADMISSION DE TRANSPORTEURS NON RÉSIDENTS AUX TRANSPORTS OCCASIONNELS À L'INTÉRIEUR DU TERRITOIRE D'UN ÉTAT MEMBRE

Article 30

1. Une autorisation communautaire accordée conformément à l'article 2 du règlement du Conseil n° ... du ... (1), relatif à la constitution d'un contingent communautaire et à l'adaptation des contingents bilatéraux pour les transports de marchandises par route effectués entre États membres, habilite son titulaire à exécuter, avec le même véhicule, à l'issue d'un transport à destination d'un État membre dont il n'est pas résident, un transport à l'intérieur de cet État membre.

2. Les lieux de départ et de destination du transport à l'intérieur de l'État membre, visé au paragraphe 1, doivent être situés sur un itinéraire entre le lieu de destination du transport international originaire et une frontière de sortie dudit État membre.

Article 31

1. Après un délai d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, une autorisation communautaire habilite son titulaire à exécuter, avec le même véhicule, à l'issue d'un transport visé à l'article 30, paragraphe 1, un deuxième transport à l'intérieur du même État membre.

2. Les lieux de départ et de destination de ce deuxième transport à l'intérieur d'un État membre, visé au paragraphe 1, doivent être situés sur un itinéraire entre le lieu de destination du premier transport à l'intérieur de cet État membre et une frontière de sortie dudit État membre.

Article 30

inchangé

Article 31

inchangé

Titre V

TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE

Article 32

1. Les transports pour compte propre à l'intérieur du territoire d'un État membre sont exécutés sous

Article 32

01. Par « transport pour compte propre », il faut entendre tout transport de marchandises par route effectué par une entreprise pour ses propres besoins dans la mesure où les conditions prévues par l'article 9 du règlement n° 11, du 27 juin 1960, sont remplies.

1. inchangé

(1) J.O. n° ... du

le couvert d'une « attestation de transport », habilitant son titulaire à effectuer de tels transports sur l'ensemble du territoire de l'État membre qui l'a délivrée.

2. Sont assimilés aux transports visés au paragraphe 1, les transports de marchandises par route effectués par une personne physique ou morale au moyen d'un véhicule mis à sa disposition exclusive pour une durée d'au moins un an, dans la mesure où ces transports satisfont aux conditions fixées aux troisième, quatrième et cinquième alinéas de l'article 9 du règlement n° 11 du Conseil du 27 juin 1960 concernant la suppression des discriminations en matière de prix et conditions de transport (1).

3. L'attestation de transport est délivrée pour un véhicule déterminé au nom de la personne physique ou morale titulaire de l'entreprise dans l'intérêt de laquelle les transports sont effectués. Elle est incessible.

Au cas où les autorités compétentes constatent que le tonnage global de charge utile pour l'ensemble des véhicules circulant ou destinés à circuler sous couvert de l'attestation demandée est en disproportion manifeste avec les exigences de l'entreprise du requérant, considérées sous l'angle à la fois de l'approvisionnement et de la production, elles peuvent rejeter la demande.

4. L'attestation de transport est délivrée à titre permanent. *Elle est restituée* aux autorités compétentes lorsque le véhicule n'est plus affecté aux transports visés aux paragraphes 1 et 2.

Article 33

1. Les véhicules utilisés sous le couvert d'une attestation de transport ne peuvent être affectés au transport pour compte d'autrui, ni être donnés en location.

2. *Les véhicules utilisés sous le couvert d'une attestation de transport doivent porter un signe distinctif extérieur correspondant.*

(1) J.O. n° 52 du 16 août 1960.

2. inchangé

2 bis. Les véhicules utilisés sous le couvert d'une attestation de transport doivent porter un signe distinctif extérieur correspondant.

3. inchangé

3 bis. Au cas où un État membre fait usage des dispositions prévues à l'article 27, paragraphe 1, il peut également surseoir totalement ou en partie à la délivrance « d'attestation de transport » pendant la même période.

4. L'attestation de transport est délivrée à titre permanent. **Elle doit être restituée par le propriétaire de l'entreprise** aux autorités compétentes lorsque le véhicule n'est plus affecté aux transports **pour compte propre.**

Article 33

1. inchangé

2. **supprimé**

Article 34

Les transports pour compte propre, effectués au moyen de véhicules ne dépassant pas 3 tonnes de charge utile, ne sont pas soumis aux dispositions du présent titre. Ils peuvent être effectués librement sur tout le territoire de l'État membre dans lequel les véhicules sont immatriculés.

Article 34

inchangé

Article 34 bis

Les États membres procèdent annuellement à la publication officielle du nombre d'attestations de transport délivrées ou retirées, du tonnage global en charge utile couvert par ces attestations, ainsi que du nombre de demandes d'attestations introduites et du tonnage global en charge utile faisant l'objet de ces demandes.

Titre VI

ORGANES CONSULTATIFS

Article 35

1. Les États membres instituent une « Commission consultative nationale des transports routiers » et, le cas échéant, si leur territoire est subdivisé en plusieurs zones A, des « commissions consultatives régionales des transports routiers ».

2. Les commissions consultatives visées au paragraphe 1 sont composées de représentants des administrations publiques intéressées, des groupements professionnels des transporteurs routiers, des usagers et des organisations syndicales les plus représentatives des travailleurs des transports routiers.

3. Préalablement à toute mesure qu'ils arrêtent en application des dispositions des articles 19, 20, paragraphe 2, 22, 23, paragraphe 1, et 27, paragraphe 1, les États membres consultent respectivement la commission nationale ou la commission régionale compétente, selon que la mesure est destinée à s'appliquer à l'ensemble du territoire national ou à l'une des zones A dans lesquelles leur territoire est subdivisé.

Article 35

1. inchangé

2. Les commissions consultatives visées au paragraphe 1 sont composées de représentants **nommés par les États membres sur désignation des** administrations publiques intéressées, **des** groupements professionnels, **des** transporteurs routiers, **des** usagers et **des** organisations syndicales les plus représentatives des travailleurs des transports routiers.

3. inchangé

Article 36

Le Comité de surveillance du marché des transports, institué en vertu du règlement du Conseil

Article 36

inchangé

(¹) J.O. n° ... du

n° ... du ..., relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾, formule, à la demande de la Commission de la C.E.E., des avis consultatifs sur les questions que soulève l'exécution du présent règlement. Le Comité de surveillance adresse à la Commission toutes suggestions qui lui paraissent utiles pour l'application ou la modification des dispositions du présent règlement.

Titre VII

CONTRÔLE ET SANCTIONS

Article 37

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 du règlement du Conseil n° ... du ..., relatif à la constitution d'un contingent communautaire et à l'adaptation des contingents bilatéraux pour les transports de marchandises par route effectués entre États membres ⁽¹⁾, les transports de marchandises par route entre États membres ou à l'intérieur d'un État membre, exécutés au moyen d'un véhicule immatriculé dans un État membre, à l'exception de ceux visés à l'article 29, doivent, aux fins de contrôle et dans un but statistique, être inscrits sur un compte rendu des transports établi pour chaque véhicule.

Le compte rendu des transports comporte les renseignements suivants :

- désignation du véhicule utilisé,
- désignation du lieu de chargement et de déchargement,
- dates et heures de départ du lieu de chargement et d'arrivée au lieu de déchargement,
- distance parcourue en charge et à vide,
- tonnage et nature des marchandises transportées.

Ce compte rendu des transports remplace les documents de contrôle similaires déjà existants.

2. Les transporteurs sont tenus de fournir mensuellement aux autorités compétentes des États membres les renseignements portés sur les comptes rendus des transports relatifs à leurs véhicules.

Ces renseignements ne peuvent être utilisés que dans un but statistique. Il est interdit de les utiliser dans un but fiscal et de les communiquer à des tiers.

⁽¹⁾ J.O. n° ... du ...

Article 37

inchangé

Article 38

Les certificats d'inscription par véhicule et les attestations de transport délivrés respectivement en vertu des dispositions des articles 11, paragraphe 2, et 32, paragraphe 1, le compte rendu des transports visé à l'article 37, ainsi que, pour les véhicules visés à l'article 29, un document émanant de l'autorité publique et indiquant la charge utile, doivent se trouver à bord du véhicule et être présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Article 39

1. Les autorisations de transport délivrées en vertu des dispositions visées respectivement aux articles 15, 18 et 25, ainsi que les certificats d'inscription visés à l'article 11, sont retirés par les autorités compétentes des États membres, lorsque

- a) le titulaire, étant une personne physique, ne remplit plus les conditions de moralité et d'honorabilité ou de capacité financière visées à l'article 4;
- b) le titulaire, étant une personne morale, ne remplit plus la condition de capacité financière ou lorsque la personne physique chargée de la gestion journalière ne remplit plus la condition de moralité et d'honorabilité visée à l'article 4.

2. Les États membres *peuvent prévoir* le retrait des autorisations de transport, délivrées en vertu des dispositions des articles 15, 18 et 25, des certificats d'inscription visés à l'article 11 et des attestations de transport visées à l'article 32, en cas d'infractions graves et répétées aux dispositions du présent règlement, ou aux différentes réglementations spécifiques applicables aux transports de marchandises par route, notamment en matière de sécurité routière.

Ils déterminent en ce cas les infractions entraînant ce retrait.

Article 38

inchangé

Article 39

1. inchangé

2. Les États membres **prévoient** le retrait des autorisations de transport, délivrées en vertu des dispositions des articles 15, 18 et 25, des certificats d'inscription visés à l'article 11 et des attestations de transport visées à l'article 32, en cas d'infractions graves et répétées aux dispositions du présent règlement, ou aux différentes réglementations spécifiques applicables aux transports de marchandises par route, notamment en matière de sécurité routière.

Ils déterminent en ce cas les infractions entraînant ce retrait.

Titre VIII

RECOURS

Article 40

1. Les décisions prises par les autorités compétentes des États membres et qui comportent soit le rejet total ou partiel d'une demande d'admission à la profession de transporteur, de délivrance d'une autorisation de transport ou d'une attesta-

Article 40

inchangé

tion de transport, soit le retrait prévu à l'article 39, sont motivées.

2. Les États membres assurent aux transporteurs la garantie d'un recours juridictionnel de droit administratif contre les décisions visées au paragraphe 1.

Titre IX

MESURES DE SAUVEGARDE

Article 41

1. Si l'application du présent règlement provoque dans un État membre des difficultés graves et persistantes sur le marché des transports, cet État membre peut prendre des mesures temporaires dérogeant aux dispositions du présent règlement qui s'avèrent nécessaires pour remédier à ces difficultés.

2. L'État membre intéressé est tenu de notifier ces mesures aux autres États membres et à la Commission au plus tard lors de leur entrée en vigueur.

La Commission décide, dans un délai de 15 jours à compter de la notification des mesures et après consultation du Comité de surveillance du marché des transports, si les mesures peuvent être maintenues ou si elles doivent être modifiées ou supprimées.

La décision de la Commission est notifiée à tous les États membres. Elle est immédiatement exécutoire.

3. Tout État membre peut déférer au Conseil la décision de la Commission, dans un délai de trois jours ouvrables à compter de sa notification. Le Conseil se réunit sans délai. Il peut, à la majorité qualifiée, modifier ou annuler la décision prise par la Commission.

Article 41

1. Si **la mise en œuvre** du présent règlement provoque dans un État membre des difficultés graves et persistantes sur le marché des transports, cet État membre peut prendre, **après avis de la Commission**, des mesures temporaires dérogeant aux dispositions du présent règlement qui s'avèrent nécessaires pour remédier à ces difficultés.

La Commission donne son avis dans un délai de 15 jours à compter de la date de la consultation et après avoir entendu le Comité de surveillance du marché des transports.

2. L'État membre intéressé est tenu de notifier ces mesures aux autres États membres au plus tard lors de leur entrée en vigueur.

supprimé

supprimé

3. **supprimé**

Titre X

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 42

1. Pendant une période de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres ont la faculté :

Article 42

1. inchangé

- soit de maintenir leur régime national respectif en matière d'accès au marché des transports de marchandises par route,
- soit de le modifier pour le rapprocher du régime prévu par le présent règlement.

2. *La faculté dérogatoire prévue au paragraphe 1 ne s'applique pas aux dispositions du titre II.*

Article 43

Les transporteurs qui justifient avoir exercé l'activité de transporteur, à titre indépendant ou en qualité de dirigeant d'entreprise, pendant les trois dernières années précédant l'entrée en vigueur du présent règlement, sont considérés comme remplissant les conditions d'admission à la profession, prévues à l'article 4, dans le domaine des transports de marchandises par route nationaux et/ou internationaux, selon que leur activité triennale antérieure a été exercée respectivement dans le domaine des transports nationaux et/ou internationaux.

Dans les États membres où les conditions d'admission à la profession sont différenciées en fonction de la distance maximum des transports autorisés, l'application de cette disposition est limitée à la zone dans laquelle l'activité triennale antérieure des transporteurs a été exercée.

Article 44

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, l'entrée en vigueur du présent règlement ne porte pas atteinte, jusqu'à l'échéance prévue, à la validité des autorisations de transport ou d'autres documents en tenant lieu délivrés par les États membres.

2. Les autorisations de transport à titre permanent, délivrées par les États membres antérieurement à l'entrée en vigueur du présent règlement, viennent à échéance sept ans après la date de cette entrée en vigueur.

Titre XI

DISPOSITIONS FINALES

Article 45

Avant le ..., la Commission, après consultation des États membres, arrête les modèles de l'attestation de transport visée à l'article 32 et du compte rendu des transports visé à l'article 37.

2. **supprimé**

Article 43

inchangé

Article 44

inchangé

Article 45

inchangé ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Un délai de deux mois devrait être envisagé.

Article 46

Au cours de la période de transition prévue à l'article 42, les États membres arrêtent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour l'exécution du présent règlement.

Ces dispositions portent notamment sur les modalités d'application des conditions d'admission à la profession, l'établissement des zones de transport, les caractéristiques des véhicules agricoles, la procédure de délivrance, de remplacement, de transfert et de retrait des différents documents, visés par le présent règlement, comportant les délais dans lesquels les décisions des autorités compétentes doivent être arrêtées, la composition et le fonctionnement des commissions consultatives des transports routiers, la procédure de recours juridictionnel de droit administratif, ainsi que sur le contrôle et les sanctions.

Article 47

Avant le ..., la Commission, compte tenu de l'expérience acquise et du développement de la politique commune des transports, soumettra au Conseil un rapport sur les résultats atteints et les perspectives d'évolution en matière d'accès au marché des transports de marchandises par route. Elle présentera, le cas échéant, les propositions qui s'avéreront nécessaires pour progresser dans la voie de l'intégration communautaire des transports.

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

Article 46

inchangé

Article 47

inchangé ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Un délai de *trois ans* devrait être envisagé.

B

EXPOSÉ DES MOTIFS

CHAPITRE I

Considérations générales

1. La proposition de règlement de la Commission des Communautés européennes représente une solution logique et positive, bien que partielle, aux problèmes que pose la réglementation de la capacité dans les transports de marchandises par route.

2. Le Parlement européen et sa commission des transports ont maintes fois rappelé à la Commission exécutive qu'une réglementation de la capacité dans le domaine des transports routiers est essentielle à l'établissement et à la mise en œuvre d'une politique commune des transports ⁽¹⁾.

3. A l'occasion de l'examen du système d'organisation du marché des transports, adopté par le Conseil le 22 juin 1965, et de la proposition faite par la Commission de la C.E.E. le 27 octobre 1965, relative à l'introduction d'un système de tarifs à fourchettes, la commission des transports a regretté que la Commission de la C.E.E. « n'ait pas essayé de résoudre les questions de la capacité simultanément à la question tarifaire » ⁽²⁾.

La commission des transports, peu après, a souhaité que, « parallèlement au nouveau projet de règlement, la question de la capacité fasse l'objet d'une proposition ».

4. Le nouveau règlement complète les décisions prises antérieurement par le Conseil de ministres en matière d'accès au marché des transports.

Le Conseil du 23 juillet 1962 a adopté une première directive relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux (transport de marchandises par route pour compte d'autrui ⁽³⁾), en date du 13 mai 1965, le Conseil a en outre arrêté une directive concernant

l'uniformisation de certaines règles relatives aux autorisations pour les transports de marchandises entre les États membres ⁽⁴⁾.

Au cours de sa séance du 9 mars 1965, le Conseil a marqué son accord sur un règlement relatif à la constitution d'un contingent communautaire et l'adaptation des contingents bilatéraux pour les transports entre les États membres ⁽⁵⁾.

5. Le présent règlement concerne, dans sa première partie, les conditions subjectives d'admission à la profession applicables tant aux transports nationaux qu'aux transports internationaux, et dans sa deuxième partie, les conditions objectives.

6. L'importance du document de la Commission des Communautés européennes réside dans le fait que l'on essaye (est-ce là le signe d'une nouvelle tendance?) de placer les dispositions particulières dans un contexte d'économie générale.

Dans le texte de la proposition de règlement de la Commission sont traitées les différentes questions dont les incidences politiques ne peuvent échapper à personne : il s'agit notamment de la formation professionnelle, des dimensions des entreprises de transport et de l'évolution de la demande de transport à situer dans le cadre d'un programme indicatif pluriannuel à caractère flexible élaboré en tenant compte de cette tendance du développement économique dans son ensemble (ce programme indicatif devra être basé sur le programme de politique économique à moyen terme ainsi que, dans les États membres où il en existe, sur les programmes ou plans nationaux) ⁽⁶⁾.

7. La Commission des Communautés européennes a prévu, à l'article 6 de la proposition de règlement qu'elle arrêtera, par voie de directive, les règles communes portant notamment sur la formation professionnelle des transporteurs.

Il résulte des renseignements qui ont été fournis par le représentant de la Commission des Commu-

⁽¹⁾ Cf. rapport Kaptcyn (doc 106/61), rapport Müller-Hermann (doc. 18/62), rapport Brunhes (doc 132/62), rapport Bech (doc 43/64) et rapport De Gryse (doc 115/65).

⁽²⁾ Cf. doc. 115/65, paragraphe 29, p. 7.

⁽³⁾ J.O. n° 70, p. 2005/62.

⁽⁴⁾ J.O. n° 88, p. 1469/65.

⁽⁵⁾ Doc. R 533/65 (TRANS 34) du 24 mai 1965.

⁽⁶⁾ Cf. doc. 105/67, paragraphe 11, p. 6.

nautés européennes que les travaux préparatoires en la matière ont déjà été entamés par les services de la Commission et que les mesures envisagées porteront notamment sur la formation des jeunes, le perfectionnement des adultes, la formation des instructeurs, la délivrance des titres devant sanctionner la formation acquise.

Compte tenu de l'importance primordiale que de telles mesures revêtent au point de vue tant économique que social, il apparaît indispensable qu'elles soient établies dans des délais très rapprochés et, en tout cas, avant la fin de la période transitoire prévue à l'article 42 de la proposition de règlement.

8. Pour ce qui a trait aux dimensions des entreprises de transports, une remarque préalable s'impose : tandis qu'une quantité d'études ont été effectuées par la Commission des Communautés européennes sur les problèmes des dimensions des entreprises industrielles, la proposition de la Commission ne fait état d'aucune étude analogue consacrée aux entreprises de transports.

Il résulte des renseignements fournis par le représentant de la Commission des Communautés européennes qu'un recensement de la structure des transports par route et par voie navigable vient d'être mis en chantier par les services de la Commission. Il serait souhaitable que la commission des transports soit informée dès que possible des résultats d'un tel recensement.

9. Il y a lieu de se féliciter avec la Commission des Communautés européennes du fait qu'il a été tenu compte des différences existant dans la structure et dans l'organisation des entreprises communautaires de transports de marchandises par route ; le tableau contenu à la page 6 de l'exposé des motifs de la proposition de règlement montre très clairement les différences fondamentales dans la structure et l'organisation des entreprises de transports de marchandises par route dans les différents États membres.

On peut voir que si, en Italie, 100 011 entreprises de transport avec 1 véhicule sont enregistrées, les Pays-Bas n'ont par contre que 4 912 entreprises de ce type et la Belgique 8 321 seulement.

Passant aux entreprises de 3 véhicules et plus, la différence entre les trois pays est sensiblement réduite : l'Italie enregistre 11 632 entreprises (1/10), les Pays-Bas 4 748 et la Belgique 2 037 (1/4).

10. Tout en reconnaissant les grandes différences géographiques et d'extension kilométrique existant entre les trois pays, on doit conclure qu'il en résulte un déséquilibre remarquable et qu'une étude communautaire détaillée et proposant des solutions pratiques serait de nature à résoudre, tout au moins partiellement et progressivement,

« l'extrême morcellement » déploré par la Commission au paragraphe 11 de son document.

11. On peut constater que la Commission des Communautés européennes a évoqué le problème des dimensions des entreprises, en vue de contribuer à la recherche de solutions susceptibles de porter remède à la situation décrite ci-dessus. En effet, l'article 20, paragraphe 2, b, qui est prévu « dans le but d'améliorer la structure de la profession par un développement des dimensions des entreprises », semble avoir été conçu de façon à permettre aux États membres, d'une part, de favoriser la constitution d'entreprises de dimensions plus rationnelles au moyen de mesures concernant l'extension de la capacité déjà autorisée et, d'autre part, de freiner la création d'entreprises de taille trop réduite au moyen de mesures relatives à l'accès au marché des nouveaux transporteurs. Cependant, ces mesures, prévues dans le cadre de la réglementation proposée, ne peuvent être considérées comme suffisantes et doivent être complétées par d'autres dispositions à proposer dans la mise en œuvre progressive de la politique commune des transports. Il est en effet indiscutable qu'aujourd'hui un grand nombre d'entreprises ne suivent plus les tendances commerciales et industrielles du marché ; il devient donc de plus en plus urgent que la Commission présente, dans les plus brefs délais, de nouvelles propositions à soumettre à l'avis du Parlement européen.

12. En ce qui concerne les rapports entre les programmes indicatifs pluriannuels à caractère flexible, cités ci-avant, la Commission des transports partage l'opinion de la Commission des Communautés européennes selon laquelle ces programmes devront être basés sur le programme de politique économique à moyen terme ou sur les programmes et plans nationaux.

Cette tentative de liaison entre les programmes indicatifs et le programme de politique économique à moyen terme apparaît nécessaire et urgente du fait des tendances plus récentes de la politique globale de la Communauté, compte tenu des nombreuses incidences économiques et régionales des différents programmes indicatifs.

13. Il est fait observer que la Commission des Communautés européennes a prévu l'établissement d'un programme indicatif de développement de la capacité routière uniquement pour la zone B, délimitée par les frontières d'un État dont la superficie est subdivisée en plusieurs zones A.

La commission des transports estime qu'il est opportun de prévoir des dispositions susceptibles de garantir que les mesures de contrôle de la capacité dans ces zones A, notamment pour les États qui ne prévoient pas de zone B, tiennent compte également des impératifs de la politique de développement régional.

14. Une dernière remarque de caractère général s'impose en examinant l'exposé des motifs de la Commission. A la page 9 du document de l'exécutif, on peut lire :

« La mise en œuvre successive de ces différentes mesures en matière d'accès au marché, parallèlement à celles qui auront été prises en matière de réglementation tarifaire et d'harmonisation des conditions de concurrence, aura pour effet de rapprocher progressivement les conditions de fonctionnement des divers marchés et devra permettre de passer au stade final du marché unique caractérisé par la transparence et par la possibilité pour les prix de s'ajuster rapidement, pour des prestations comparables, dans toutes les parties de la Communauté ».

La commission des transports du Parlement européen serait heureuse de souscrire aux conclusions tirées par la Commission des Communautés européennes, mais il faut reconnaître que le contenu de la phrase citée n'est qu'un vœu pieux, vu qu'en dix ans d'existence des traités de Rome la politique commune des transports n'a connu que des succès très marginaux.

15. En conclusion des considérations générales, et sous réserve des modifications qui seront proposées en ce qui concerne les différents articles, la commission des transports peut donner un avis favorable au texte de règlement proposé par la Commission des Communautés européennes.

CHAPITRE II

Observations sur le texte du règlement de la Commission

Le règlement de la Commission se présente comme un texte homogène et la commission des transports peut se déclarer d'accord sur le fond des différentes dispositions et sur la conception d'ensemble des différents titres.

Toutefois, une série d'amendements aux articles s'imposent :

Article 1

Lors de la première rédaction de ce rapport, il avait été fait remarquer à la Commission des Communautés européennes que la forme négative choisie pour les paragraphes 4 et 6 était de nature à laisser des doutes sérieux sur les intentions réelles de l'exécutif. La Commission avait donné, au cours des précédentes réunions, une série d'explications sur les réponses qui l'avaient amenée à formuler aux paragraphes 4 et 6 de l'article 1, sous forme négative, citant :

— les définitions contenues dans les différentes législations nationales ;

— les définitions concernant les transports de marchandises par route contenues dans l'accord général de Genève, portant réglementation uniquement des transports routiers internationaux et cahier des charges (17 mars 1954) ;

— les définitions concernant les transports de marchandises par route contenues dans le projet de Glossaire de l'E.C.E. à Genève (W/trans / W.P. 6/191 du 28 mars 1965).

Les explications données par la Commission des Communautés européennes semblent justifier la rédaction actuelle de l'article 1 mais ne permettent pas de résoudre les doutes et les difficultés avancés par la commission des transports.

Tout en comprenant le souci qui a guidé l'exécutif dans l'établissement d'une telle disposition, à savoir la rapidité et l'efficacité de la procédure avec un minimum de formalités administratives, la commission des transports a préféré prévoir au premier alinéa du paragraphe 1 une consultation obligatoire de la Commission. La procédure actuellement envisagée ne semble pas apte à assurer sur le plan communautaire une harmonisation suffisante.

Article 2

L'article 2 ne pose pas de problème sur le fond des dispositions qu'il prévoit. Cependant, le mot « résidents » a suscité certaines craintes à votre commission, étant donné que les législations nationales prévoient pour la notion de résidence un large éventail de nuances.

La Commission des Communautés européennes a fait observer que la définition de « transporteurs résidents » ou « non résidents » existe à l'article 75, paragraphe 1, b, du traité. Compte tenu de cette observation et considérant en outre que les articles 30 et 31 du précédent règlement tendent en quelque sorte à une réglementation des dispositions de l'article 75, paragraphe 1, b, la rédaction actuelle de l'article 2 peut être entièrement retenue.

Article 3

Cet article suscite quelques remarques rédactionnelles :

a) 4^e tiret, modifié comme suit :

« matériel de travaux publics servant *seulement* à la construction et . . . »

Cette modification explicite les intentions des rédacteurs d'exclure de l'application du règlement le matériel servant seulement aux travaux des routes mais de l'appliquer aux camions à bennes qui constituent essentiellement du matériel de transport, même s'ils peuvent à l'occasion être utilisés pour les travaux.

a) 5^e tiret, modifier ce tiret comme suit :

« engins automateurs ou remorques servant *essentiellement* à l'élevation et aux transports de produits de toute nature et dont la vitesse... »

Article 4

Paragraphe 1 : La notion de gestion journalière contenue dans ce paragraphe suscite quelques réserves. Toutefois, considérant que la même définition existe dans la législation belge et qu'une jurisprudence peut être recueillie en la matière, il n'y a pas lieu de proposer de modifications.

Paragraphe 2 : La Commission devrait être en mesure de surveiller le traitement dans les différents États membres de manière qu'il y ait équivalence. En effet, comme il a été bien précisé à la page 13 de l'exposé des motifs :

« La procédure de consultation qui est prévue à l'article 46 pourra garantir une harmonisation satisfaisante des régimes nationaux, compte tenu du fait que l'objectif essentiel à atteindre en la matière est celui de l'effet équivalent des mesures à adopter et non celui de leur identité. »

Paragraphe 3 : La lecture de ce paragraphe montre la tendance à laisser aux États membres l'initiative de déterminer le montant du capital nécessaire à assurer la mise en marche et la bonne gestion de l'entreprise, un certain contrôle restant dans les possibilités de la Commission des Communautés européennes.

La commission des transports aurait évidemment préféré que le soin de déterminer le montant du capital revienne à la Commission des Communautés européennes.

Aucun amendement ne devrait être introduit compte tenu que le texte de l'article 46, alinéa 1, prévoit que, « au cours de la période de transition prévue à l'article 42, les États membres arrêtent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives, nécessaires pour l'exécution du présent règlement ». Ce texte permet donc à la Commission de veiller à ce que les mesures prévues à l'article 4, paragraphe 3, soient conformes à l'esprit du règlement dans son intégrité.

Article 5

Pas d'observation sur le fond. L'application de cet article devrait se faire avec une certaine souplesse ; il suffit en effet que les requérants fournissent la preuve d'une connaissance « suffisante » des réglementations relatives aux transports.

Article 6

Comme il a été rappelé, les dispositions de l'article 6 touchent à un des problèmes de fond de ce règlement : la formation professionnelle en matière de transports.

On a pu assister ces derniers temps à des efforts louables et importants pour la formation professionnelle des travailleurs communautaires dans différents secteurs, mais, jusqu'à présent, une importance négligeable a été réservée à la formation professionnelle dans le domaine des transports, bien que les conséquences néfastes de cette négligence puissent être constatées quotidiennement.

Répondant à une question de la commission des transports, le commissaire, M. Bodson, a précisé que pour assurer une harmonisation ultérieure plus complète des conditions de capacité professionnelle et un relèvement de cette capacité, la proposition de règlement prévoit l'établissement, par directive de la Commission, de règles communes portant tant sur les programmes d'examen que sur la formation professionnelle.

Ces mesures porteront notamment sur :

- la formation des jeunes,
- le perfectionnement des adultes,
- la formation des instructeurs,
- la durée des cours,
- les matières d'enseignement,
- la délivrance des titres devant sanctionner la formation acquise,
- le financement des écoles pour la formation professionnelle.

Les travaux y relatifs ont déjà été entamés par les services de la Commission et les propositions y relatives pourront être arrêtées par la Commission au cours de la période transitoire.

Article 7

Paragraphe 2 : Il est proposé de remplacer le délai de trois mois indiqué dans ce paragraphe *par un délai de six mois* pour permettre que l'entreprise puisse mener à bien les affaires en cours et arrêter ses comptes.

Article 8

Pas d'observation.

Article 9

Insérer la définition de transport occasionnel.

Article 10

Paragraphe 2 : La rédaction actuelle de ce paragraphe ne permet pas aux transporteurs d'étaler de façon convenable leurs programmes à long terme. Il serait donc préférable qu'une solution soit trouvée aux limites de 7 ans imposées par la Commission des Communautés européennes à la validité des autorisations de transport.

Entre les deux possibilités :

- la première, de modifier le paragraphe 2 en reconnaissant à l'autorisation de transport une durée non limitée, tout en sauvegardant le principe des contrôles périodiques ;
- la deuxième, de ne pas modifier le paragraphe 2 mais de changer plutôt le texte du paragraphe 3 de l'article 21 précisant que si les « prestations de transports effectués et les recettes réalisées au moyen de la capacité déjà autorisée sont égales ou supérieures respectivement aux prestations types et aux coûts types visés à l'article 22 », « le renouvellement de l'autorisation doit être accordé par les autorités compétentes ».

la commission des transports s'est prononcée en faveur de la deuxième, qui présente l'avantage d'imposer aux États membres un renouvellement obligatoire à condition que les dispositions des articles 22 et 23 aient été respectées.

Articles 11 et 12

Pas d'observation.

Article 13

La répartition par catégorie de transport effectuée par la Commission aux articles 13 et 14 est de nature à susciter des controverses tant sur le plan théorique que sur le plan pratique. Sans vouloir entrer dans les détails du problème, votre rapporteur estime toutefois que la création d'une zone A limitée en kilométrage ou en superficie et d'une zone B délimitée par les frontières d'un État membre permet une répartition logique et pragmatique des catégories de transport.

La répartition de catégories de transport est d'autant plus nécessaire que, d'une part, il faut tenir compte du fait que la superficie et notamment la structure économique du marché diffèrent sensiblement d'un État à l'autre et que, d'autre part, les besoins de transport se manifestent dans les diverses régions dans l'aire communautaire avec un degré et des caractéristiques différents tant à l'échelon national que régional.

Une telle répartition permettrait de tenir compte des exigences de la politique de développement à l'échelon régional et constituerait un moyen pour assurer une coordination harmonieuse des exigences en matière de transport avec les nécessités du développement économique.

À l'occasion de la réunion du 5 février 1968, il a été fait observer en commission que les mesures prévues par la Commission des Communautés européennes semblaient trop libérales et que l'étendue de la zone A était trop vaste.

À cette observation il a été objecté qu'il s'agit là d'un compromis entre les différentes tendances nationales et que le rayon maximum prévu n'est

qu'un plafond : il peut en effet être modifié en fonction de la structure géographique et économique de l'État membre auquel il appartient. Il semble en outre positif que l'on ait cité dans cet article 13 les conditions spéciales auxquelles seraient soumis les États membres de superficie inférieure à 7.500 km².

Il n'y a donc pas lieu de proposer des modifications au texte de cet article.

Article 14

À une observation de la commission des transports, selon laquelle la rédaction de l'article 14 « peut susciter la crainte que la délimitation péconisée par la Commission n'empêche les entreprises, dont le siège se trouve aux limites de ces zones, d'avoir accès à certains centres économiques » (voir PE 18.757, p. 10), la Commission des Communautés européennes a répondu en affirmant que le premier paragraphe de cet article n'a d'autre but que de permettre aux États membres de modifier, dans des cas spécifiques, les limites des zones. A en vue de tenir compte de certaines situations géographiques ou économiques et en vue d'assurer la souplesse nécessaire au système.

Une telle réponse peut éloigner toute crainte et permettre d'accepter le texte proposé dans le règlement.

Article 15

La commission des transports a demandé que l'octroi des autorisations de transport ne donne pas lieu à la perception d'une recette fiscale. Un mandat a été confié à la Commission des Communautés européennes d'étudier le meilleur système pour qu'une telle conception fasse partie des mesures proposées dans le texte définitif du présent règlement.

Articles 16, 17 et 18

Pas d'observation.

Article 19

La commission des transports souscrit à l'idée du programme indicatif que chaque État membre intéressé doit établir après consultation de la Commission. Elle souscrit également à la référence, qui est faite dans cette proposition, au développement de l'infrastructure routière. Il semble cependant souhaitable que toutes dispositions nécessaires soient prises en vue du développement approprié de l'infrastructure routière dans l'aire communautaire.

L'exécutif a marqué son accord en la matière, tout en soulignant cependant qu'une action dans ce domaine n'est, pour le moment, que très limitée. Elle ne peut s'exercer que dans le cadre de la procédure prévue par la décision du Conseil du 28 fé-

vrier 1966, instituant une procédure de consultation en matière d'infrastructure de transports ⁽¹⁾.

Lors de la discussion du présent rapport, il a été proposé d'ajouter aux critères qui figurent au paragraphe 1 les critères suivants :

d) des capacités de rendement et de la situation économique des autres modes de transport.

Cette proposition d'amendement a été rejetée par 5 voix contre 2 et une abstention.

Il a été en outre proposé d'ajouter au paragraphe 1 après les mots « en tenant compte » les mots « en particulier ».

Cette proposition d'amendement a été acceptée par six voix pour et deux abstentions.

Article 20

Aucune observation.

Article 21

Sur la base des observations formulées à l'article 10, paragraphe 2, l'article 21, paragraphe 3, devrait être modifié comme suit :

« Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 23, le renouvellement de l'autorisation *doit être accordé* par les autorités compétentes lorsque les prestations de transport effectuées et les recettes réalisées au moyen de la capacité déjà autorisée sont égales ou supérieures respectivement aux prestations types et aux coûts types visés à l'article 22. »

Article 22

Les deux alinéas du paragraphe 1 semblent être en contradiction. Dans le premier alinéa, il est dit :

« Les États membres établissent les prestations types ... sous forme de barèmes ... »

Au deuxième alinéa, on peut lire :

« Les États membres communiquent ces barèmes à la Commission ; celle-ci peut procéder à une consultation des États membres en vue de promouvoir l'harmonisation des modalités d'application des dispositions du paragraphe 2. »

Tout en comprenant le souci qui a guidé l'exécutif dans l'établissement d'une telle disposition, à savoir la rapidité et l'efficacité de la procédure avec un minimum de formalités administratives, ..., la commission des transports a préféré prévoir au premier alinéa du paragraphe 1 une consultation obligatoire de la Commission. La procédure actuellement envisagée ne semble pas apte à assu-

rer sur le plan communautaire une harmonisation suffisante.

Articles 23, 24 et 25

Pas d'observation.

Article 26

Le texte de l'article 26 devrait être revu à la lumière des décisions qui vont être prises pour la mise en œuvre des conclusions de la session du Conseil des ministres des transports des 13 et 14 décembre 1967.

Articles 27 et 28

Pas d'observation.

Article 29

La rédaction de cet article laisse subsister un doute quant à la question de savoir s'il est préférable d'inclure les transports par véhicule de faible tonnage dans ceux prévus aux sections 1 à 7 du titre III et de l'article 37.

Il est stipulé à l'article 29 :

« Les services occasionnels effectués au moyen de véhicules dont la charge utile ne dépasse pas 3 tonnes ne sont pas soumis aux dispositions des sections I à VII du *présent titre* et de l'article 37. »

Ces services ne sont pas soumis aux dispositions concernant :

- a) le « contrôle de la capacité dans le domaine des services occasionnels à l'intérieur du territoire d'un État membre »,
- b) l'inscription des transports sur un compte rendu des transports.

Les autres dispositions du règlement, et notamment celles concernant les conditions d'admission à la profession, leur sont applicables.

Pour ce qui est de l'importance des transports effectués par des véhicules de faible tonnage, la Commission estime qu'elle est relativement faible et une libération de ces transports (le transporteur devant toujours remplir les conditions d'admission à la profession) ne sera pas de nature à provoquer des déséquilibres sur le marché.

D'après les statistiques disponibles dans certains États membres, les véhicules de faible tonnage sont très peu utilisés pour l'exécution de transports pour compte d'autrui (5,10 % contre 94,90 % de véhicules affectés aux transports pour compte propre). « La charge utile globale des véhicules d'un tonnage jusqu'à 3 tonnes ne représente en moyenne qu'environ 7 % de la charge utile globale

(1) J.O. n° 42 du 8 mars 1966.

correspondant à l'ensemble du parc des véhicules affectés aux transports pour compte d'autrui » (1).

L'article 41 du règlement permet aux États membres de prendre des mesures temporaires, dérogeant aux dispositions du règlement, pour remédier à des difficultés graves et persistantes sur le marché des transports.

Il ne faut pas oublier enfin que la Commission a adopté le 23 juillet 1962 « une première directive relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux (transport de marchandises par route pour compte d'autrui) qui exonèrent certains transporteurs internationaux de tout régime de contingentements et d'autorisations (annexe I à la directive) ou du seul régime du contingentement (annexe II à la directive) » (2).

Pour les considérants exposés ci-dessus, aucune modification ne devrait être apportée au texte de l'article 29.

Articles 30 et 31

Les dispositions prévues aux articles 30 et 31 constituent la première étape pour l'établissement des conditions d'admission de transporteurs non résidents aux transports internationaux dans un État membre, visé à l'article 75, paragraphe 1, b, du traité.

S'agissant d'une disposition que le Parlement européen, dans son rapport Brunhes (doc. 132/63), a souhaité voir prendre à la Commission, on ne peut que regretter que les dispositions prévues par ces articles ne soient pas assez larges.

TITRE V

Il apparaît qu'une réglementation particulière des transports de déménagement s'avère nécessaire dans le cadre du présent règlement. Cette réglementation demande une mise au point délicate pour harmoniser aussi bien les conditions de responsabilité que les méthodes d'exécution des différents pays intéressés.

A ce stade de la discussion, la commission des transports pourrait se limiter à évoquer la nécessité de l'inclusion des *transports de déménagement* dans le texte du règlement, laissant le soin à la Commission des Communautés européennes d'étudier la façon la plus appropriée de le faire.

Il suffit de rappeler à ce sujet qu'il serait opportun de prévoir un régime spécial sous le titre V ainsi que de renforcer les garanties des conditions subjectives tout en assouplissant les conditions objectives requises.

(1) Doc. 105/67, paragraphe 12, p. 7.

(2) J.O. n° 70, p. 2005/62.

Article 32

L'article 32 devrait être modifié comme suit :

Comme nouveau paragraphe 01 : Inclure la définition des transports pour compte propre qui figurait à l'article 1, paragraphe 3, et changer par conséquent la numérotation.

Paragraphe 1 : Inchangé.

Paragraphe 2 : Inchangé.

A la suite d'un vote, la commission décide, par 3 voix contre 4, de maintenir le texte proposé par la Commission des communautés européennes.

Paragraphe 2 bis : A l'unanimité avec une abstention, la commission décide d'insérer un nouveau paragraphe 2 bis avec le texte suivant :

« 2 bis. Les véhicules utilisés sous le couvert d'une attestation de transport doivent porter un signe distinctif extérieur correspondant. »

Le texte de ce paragraphe 2 bis reprend le texte du paragraphe 2 de l'article 33 de la proposition de la Commission.

Paragraphe 3 — 1^{er} alinéa : Inchangé. 2^e alinéa :

Un amendement est présenté avec le texte suivant : « La demande d'attestation de transport peut être rejetée par les autorités compétentes lorsqu'un nouvel élargissement de la capacité de transport amène nécessairement des difficultés graves et persistantes dans le marché des transports de marchandises par route. »

Cet amendement est rejeté par 8 voix contre 7.

La commission décide de maintenir le texte proposé par la Commission des Communautés européennes.

Un nouveau paragraphe 3 bis est introduit avec le texte suivant :

« 3 bis. Au cas où un État membre fait usage des dispositions prévues à l'article 27, paragraphe 1, il peut également surseoir totalement ou en partie à la délivrance « d'attestations de transport » pendant la même période »

Ce paragraphe constitue un nouvel élément de l'article 32 et il vise à assurer un traitement équivalent aux transports pour compte propre et aux transports pour compte d'autrui. La possibilité de surseoir en partie à la délivrance des attestations de transport y a été reprise pour permettre aux États membres d'arrêter certaines directives selon lesquelles ces attestations de transport pourraient continuer à être délivrées dans certains cas où il apparaîtrait que les transports pour compte d'autrui ne sont pas en mesure de satisfaire les besoins de transport à des conditions aussi favorables que les transports pour compte propre.

Paragraphe 4 : La commission des transports a longuement discuté sur la durée de l'attestation de

transport. Au cours de la réunion du 22 avril 1968, deux propositions de modification du paragraphe 4 avaient été présentées :

— l'une tendant à introduire une modification rédactionnelle avec le texte suivant :

« L'attestation de transport est délivrée à titre permanent. Elle doit être restituée par le propriétaire de l'entreprise aux autorités compétentes lorsque le véhicule n'est plus affecté au transport pour compte propre. ».

— l'autre tendant à introduire une limite de dix ans à la validité de l'attestation de transport :

« La validité de l'attestation de transport est limitée dans le temps. Elle est de dix ans. L'attestation doit toutefois être restituée aux autorités compétentes par le propriétaire de l'entreprise avant cette date limite lorsque le véhicule n'est plus affecté au transport pour compte propre. »

Cette deuxième proposition d'amendement a été repoussée par 11 voix contre 3. La première proposition d'amendement a donc été retenue.

Article 33

Le paragraphe 1 de cet article reste inchangé.

Le paragraphe 2 est supprimé, ayant été incorporé dans l'article 32.

Article 34

Aucune observation.

Un nouvel article 34 bis est introduit avec le texte suivant :

« Les États membres procèdent annuellement à la publication officielle du nombre d'attestations de transport délivrées ou retirées, du tonnage global ou charge utile couvert par ces attestations, ainsi que du nombre de demandes d'attestations introduites et du tonnage global en charge utile faisant l'objet de ces demandes »

Cette disposition est identique à celle qui est proposée dans l'article 28 pour les transports pour compte d'autrui. La seule précision apportée concerne l'obligation de publier le nombre d'attestations de transport retirées.

Article 35

Le deuxième paragraphe est modifié de la façon suivante :

« 2. Les commissions consultatives visées au paragraphe 1 sont composées de représentants nommés par les États membres sur désignation des administrations publiques intéressées, des groupements professionnels, des transporteurs routiers, des usagers et des organisations syndicales les plus représentatives des travailleurs des transports routiers. »

Cette modification se justifie par le souci de laisser aux administrations publiques intéressées, aux groupements professionnels, aux transporteurs routiers, aux usagers et aux organisations syndicales les plus représentatives des travailleurs des transports routiers la possibilité d'intervenir dans la nomination de ces représentants en les désignant.

Article 35

Aucune observation.

Article 36

Cet article appelle les mêmes remarques formulées à l'article 26.

Articles 37 et 38

Aucune observation.

Article 39, paragraphe 2

La commission des transports, par 6 voix contre 3, a décidé de remplacer les mots « peuvent prévoir » par le mot « prévoient ».

Article 40

Aucune observation.

Article 41

Paragraphe 1. La rédaction suivante a été adoptée :

« 1. Si la mise en œuvre du présent règlement provoque dans un État membre des difficultés graves et persistantes sur le marché des transports, cet État membre peut prendre, après avis de la Commission, des mesures temporaires... ».

Par conséquent, les 1^{er}, 2^e et 3^e alinéas du paragraphe 2 sont modifiés.

La proposition d'amendement est justifiée par la nécessité d'éviter que des mesures temporaires dérogeant aux dispositions du présent règlement soient mises en vigueur avant que la Commission n'en soit informée et avant qu'elle ne puisse exprimer son avis circonstancié.

Article 42, paragraphe 2

La Commission a décidé de supprimer le paragraphe 2 pour permettre l'égalité de traitement entre les transports prévus au titre IV et les autres transports visés dans la proposition de règlement.

Au cours de la réunion du 22 avril 1968, il a été proposé d'ajouter un nouvel article 42 bis avec le texte suivant :

Article 42 bis : Les États membres sont habilités, jusqu'au moment où seront harmonisées les taxes frappant les transports par route dans la Communauté, à imposer les transports à longue

distance pour compte propre de telle manière que leur position concurrentielle soit équivalente à celle des transports à longue distance de marchandises par route pour compte d'autrui. Les discriminations basées sur les différences de nationalité des propriétaires de véhicules sont exclues.

La proposition a été rejetée.

Articles 43 et 44

Aucune observation.

Article 45

Un délai de *deux mois* devrait être envisagé par la Commission des Communautés européennes.

Article 46

Aucune observation.

Article 47

Un délai de *trois ans* devrait être envisagé.

Conclusion

Avec les modifications indiquées, la proposition de la Commission des Communautés européennes a été adoptée par la commission des transports.

A — Définitions contenues dans les différentes législations nationales

Définition « véhicule »

Proposition de règlement	Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
« véhicule » : soit un véhicule automobile isolé, soit une semi-remorque, aptes au transport de marchandises	<p>Article 2 de l'arrêté royal portant règlement général relatif au transport de choses par véhicules automobiles :</p> <p>Le terme <i>véhicule automobile</i> désigne tout véhicule automobile autre que les cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur, tels qu'ils sont définis à l'article 2 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, à l'exception des trolleybus ;</p> <p>le terme <i>remorque</i> désigne tout véhicule destiné à être tiré par un autre ;</p> <p>le terme <i>semi-remorque</i> désigne toute remorque sans essieu avant, dont la partie avant repose sur le véhicule auquel elle est accouplée, de sorte qu'une partie appréciable de son</p>					<p>« <i>véhicules automobiles</i> » : véhicules sur plus de deux roues, destinés à être propulsés autrement que sur rails exclusivement ou également par une puissance mécanique se trouvant sur ou aux côtés du véhicule ou bien par une traction électrique recevant son alimentation d'ailleurs, ainsi que les remorques propulsées par de tels véhicules (§ 1, art. 1, e, « Wet Autovervoer Goederen ») ;</p> <p>« <i>camions automobiles</i> » : véhicules automobiles équipés pour le transport de marchandises (§ 1, art. 1, f), « Wet Autovervoer Goederen »).</p> <p>Sont assimilés aux camions, d'autres véhicules automobiles utilisés pour le transport de marchandises, contre rémunération, comme activité ou activité accessoire</p>

Définition « véhicule » (suite)

Proposition de règlement	Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
	<p>poids est supportée par ce véhicule ;</p> <p>le terme <i>tracteur</i> désigne tout véhicule automoteur destiné à tirer une remorque ou une semi-remorque, sans avoir une capacité de charge utile propre ;</p> <p>le terme <i>véhicule</i> désigne tout moyen de transport visé ci-dessus.</p>					(§ 1, art. 2, « Wet Autovervoer Goederen »).

Définition « transport de marchandises par route »

« transport de marchandises par route » : tout déplacement d'un véhicule affecté au transport de marchandises sur la voie publique aménagée à cet effet						
---	--	--	--	--	--	--

Définition « transport pour compte propre »

« transport pour compte propre » : tout transport de marchandises par route effectué par une entreprise pour ses propres besoins, dans la mesure où les conditions prévues	Il n'existe qu'une définition du transport rémunéré de choses.	§ 48 de la loi sur le transport de marchandises par route : Sont considérés comme transports pour compte propre, tous les transports de marchandises pour les besoins propres	Article 23 du décret du 15 juin 1963 sur la coordination des marchandises : 1° Les transports exécutés pour son propre compte par une personne physique ou morale, dans	—	Il n'existe qu'une définition des transports rémunérés de choses.	Transport au moyen de camions automobiles, de marchandises destinées exclusivement à ou en provenance de l'entreprise ou l'exploitation même (§ 1, art. 1, j,
--	--	---	--	---	---	---

Définition « transport pour compte propre » (suite)

Proposition de règlement	Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
<p>par l'article 9 du règlement n° 11, du 27 juin 1960, sont remplies :</p> <p>— les transports doivent être effectués avec des moyens de transport lui appartenant ou qu'elle a achetés à crédit et qui sont conduits par son propre personnel,</p> <p>— le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble de l'activité de l'entreprise,</p> <p>— les marchandises transportées doivent appartenir à cette entreprise ou avoir été vendues, achetées, prêtées, empruntées, données ou prises en location, produites, transformées ou réparées par elle,</p> <p>— le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise soit, pour ses propres besoins, à l'extérieur de l'entreprise.</p>		<p>d'une entreprise, à condition que :</p> <p>— les marchandises transportées soient acquises pour la consommation, la revente, la transformation ou bien produites, extraites ou fabriquées par l'entreprise ;</p> <p>— le transport ait pour but d'amener les marchandises à l'entreprise, à les évacuer, ou à les déplacer ;</p> <p>— les véhicules soient desservis par des membres du personnel de l'entreprise ;</p> <p>— les véhicules soient la propriété de l'entrepreneur ou soient achetés à tempérament.</p> <p>Sont également, sous certaines conditions, considérés comme transports pour compte propre, les transports de marchandises effectués par des représentants de commerce, agents et courtiers commerciaux et commissionnaires.</p>	<p>les conditions suivantes :</p> <p>a) le véhicule doit lui appartenir ou être mis à sa disposition exclusive par location dans les conditions prévues aux articles 35 et 38 du présent décret ;</p> <p>b) elle doit être propriétaire des marchandises transportées ou les avoir vendues, empruntées, prises en location ou produites, ou bien les marchandises transportées doivent lui avoir été confiées en vue de l'exécution, par elle, d'une transformation, d'une réparation ou d'un travail à façon ;</p> <p>c) le transport ne doit constituer que l'accessoire, et le complément d'une autre activité exercée par elle.</p>			<p>« Wet Autovervoer Goederen »).</p> <p>Ces transports ne peuvent être exécutés qu'avec des camions automobiles pour lesquels l'entrepreneur qui a demandé l'inscription pour pouvoir effectuer des transports pour compte propre peut prouver auprès du « Rijksinspecteur » que ses camions automobiles se trouvent en permanence et exclusivement à sa disposition (§ 5, art. 50, al. 1, « Wet Autovervoer Goederen »).</p>

Définitions « transport pour compte d'autrui »

Proposition de règlement	Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
« transport pour compte d'autrui » : tout transport de marchandises par route qui ne répond pas aux conditions prévues pour les transports pour compte propre	<p>Article 2 de l'arrêté royal portant règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles :</p> <p>— Le terme <i>transport rémunéré de choses</i> désigne tout transport de marchandises effectué :</p> <p>1° soit moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques ;</p> <p>2° soit au moyen d'un véhicule loué</p>		<p>Observation : L'article 22 du décret du 14 novembre 1949 a contenu la disposition suivante :</p> <p>« Sont notamment considérés comme <i>transports publics</i>, les transports effectués au moyen de véhicules exploités en copropriété (ou en colocation), lorsque les marchandises transportées n'appartiennent pas à l'ensemble des copropriétaires (en colocataires) dans les mêmes conditions que des véhicules servant au transport. »</p> <p><i>Cette définition n'a toutefois pas été reprise par le décret du 15 juin 1963.</i></p>		<p>Loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers :</p> <p>Le terme transport rémunéré désigne tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.</p> <p>Les transports de personnes et de choses ou moyen de véhicules loués des catégories mentionnées (sub a, b, et c ci-dessus) sont assimilés aux transports rémunérés dans les cas fixés au règlement grand-ducal prévu à l'article 7.</p>	

Définition « services réguliers »

« service régulier » : tout transport pour compte d'autrui effectué sur une relation et selon une fréquence déterminées et dans des conditions imposées en		Il n'existe pas de définition des lignes régulières à courte distance .	<p>Décret du 15 juin 1963 sur la coordination marchandises — art. 26 :</p> <p>Les services réguliers sont ceux répondant aux conditions suivantes :</p>			« Services réguliers par camions automobiles » : services réguliers de transport de marchandises contre rémunération (§ 1, art. 1, g, « Het Autovervoer Goederen »).
--	--	--	---	--	--	--

Définition « services réguliers » (suite)

Proposition de règlement	Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
<p>vertu d'un règlement d'exploitation ou des documents en tenant lieu, approuvés par les autorités compétentes des États membres cette définition s'inspire de celle du règlement n° 117 sur les transports internationaux de voyageurs par route (art. 1).</p>			<p>Ils sont offerts au public. Ils sont assurés avec une fréquence prévue à l'avance et au moins une fois par semaine, sur une relation déterminée comportant la desserte des localités situées aux deux extrémités et, si besoin est, de localités intermédiaires.</p> <p>Les services réguliers sont soumis à un règlement d'exploitation établi par le préfet, conforme à un règlement type fixé par arrêté du ministre des travaux publics et des transports.</p>			<p>« Services de prise et de remise à domicile » : services de transport par camions automobiles destinés à prendre et à remettre à domicile, moyennant rémunération, des marchandises qui doivent être expédiées par un ou plusieurs services réguliers de transport de marchandises (§ 1, art. 1, h, « Het Autovervoer Goederen »).</p>

Définition « services occasionnels »

<p>« services occasionnels » : tout transport pour compte d'autrui qui ne réunit pas les conditions du service régulier</p>						<p>Transport de marchandises, contre rémunération, au moyen de camions automobiles autres que les « services réguliers par camions automobiles », les « services de prime et de remise à domicile » ainsi que les transports pour compte propre (§ 1, art. 1, i, « Het Autovervoer Goederen »).</p>
---	--	--	--	--	--	---

B — Définitions concernant les transports de marchandises par route contenues dans l'Accord général de Genève portant réglementation économique des transports routiers internationaux et Cahier des charges (17 mars 1954)

L'Accord général contient les définitions suivantes :

1) « *Transport international de marchandises* »

Article premier I B 1 .

« »

Le transport international de marchandises est le transport exécuté au moyen d'un véhicule affecté aux transports de marchandises, le point de départ et de destination étant situés dans deux pays différents

« »

2) « *Véhicules* »

Article premier II b .

Par « véhicule » il faut entendre

« les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la convention sur la circulation routière, en date du 19 septembre 1949 »

Le Cahier des charges

Il contient, dans son article 11, une définition des « *transports pour compte propre* » :

« 1. Pour l'application des dispositions du Cahier des charges, un transport de marchandises est dit pour compte propre lorsqu'il est effectué par une personne physique ou morale,

a) pour ses propres besoins et pour le déplacement

i) soit des marchandises lui appartenant,

ii) soit des marchandises ne lui appartenant pas, mais qu'elle a vendues, achetées, prêtées, empruntées, données ou prises en location, produites, transformées ou réparées, à condition que le transport ne constitue qu'une opération accessoire ;

b) avec des véhicules lui appartenant ou achetés à tempérament et conduits par un membre de son personnel

Les opérations mentionnées au présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être considérées comme transports rémunérés

2. Des accords bi- ou multilatéraux peuvent prévoir, dans des conditions que ces accords détermineront, l'emploi de véhicules pris en location, conduits par le personnel du preneur ou du donneur en location »

La définition des *transports pour compte d'autrui* ne figure ni dans l'Accord général ni dans le Cahier des charges.

Le texte ne permet de circonscrire que d'une façon indirecte cette forme de transport qui est d'ailleurs également visée par les termes « transport rémunéré » (art. 11, § 1, à la fin) et « transport pour des tiers » (art. 12)

En effet, l'article 3, § 1, du Cahier des charges stipule

« Ne pourront être autorisées à effectuer des transports internationaux pour compte d'autrui que les entreprises reconnues par les autorités compétentes du pays sur le

territoire duquel elles ont leur siège social comme remplissant les conditions de ce Cahier des charges. Cette reconnaissance sera attestée par un document délivré par lesdites autorités. »

Cette disposition exclut donc les transports qui ne remplissent pas les conditions du Cahier des charges, ce qui est notamment le cas des transports pour compte propre visés à l'article 11 de ce cahier. »

C — Définitions concernant les transports de marchandises par route contenues dans le projet de glossaire de l'E.C.E. à Genève (W/TRANS/WP6/191 du 29 mars 1965)

- | | | |
|----|---|--|
| 1. | 582. Véhicule | Unité de matériel mobile destinée au transport de personnes ou de marchandises, y compris les engins de traction ou de poussage. |
| 2. | 36 Automobile (route)
On dit aussi
« véhicule routier
automobile » | Véhicule routier à propulsion mécanique (y compris les tracteurs) normalement utilisé pour le transport de personnes ou de marchandises, à l'exception des véhicules se déplaçant sur rails ou reliés à un conducteur électrique. Les cycles à moteur auxiliaire ne sont pas compris dans les automobiles.

<i>Remarque:</i> Les automobiles pour le transport de marchandises sont désignées selon leur tonnage ou leur utilisation par les mots : fourgonnette, camionnette, camion. |
| 3. | 566. Transport pour
compte propre | Transport exécuté pour les besoins de sa propre exploitation, et avec les véhicules dont elle dispose par une entreprise qui n'est pas une entreprise professionnelle de transport. Les législations nationales fixent les conditions auxquelles un transport doit satisfaire pour être considéré comme transport pour compte propre. |
| 4. | 565. Transport pour
compte d'autrui | Voir « Transport commercial ». |
| | 558. Transport
commercial | Transport effectué pour un tiers contre rémunération. Sur les chemins de fer, certains transports effectués pour certaines administrations publiques, et parfois pour des entreprises travaillant pour le chemin de fer, ne sont pas considérés comme transports commerciaux. |
| 5. | 472. Service régulier | Service de transport offert au public sur un itinéraire déterminé et assuré selon une fréquence et un horaire publiés. |
| 6. | 471. Service occasionnel
(voyageurs) | Service non régulier, effectué à la demande de l'utilisateur ou offert par le transporteur, qui répond à des besoins particuliers. |

