

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (75)616

Vol. 1975/0234

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(75) 616 final

Bruxelles, le 5 décembre 1975

QUATRIÈME RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL
concernant l'application du règlement (CEE) n° 543/69 du
Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation
de certaines dispositions en matière sociale dans
le domaine des transports par route

Période du 1er janvier au 31 décembre 1973

COM(75) 616 final

A. Introduction

1. Ce quatrième rapport global concernant l'application du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, par les Etats membres est celui que la Commission doit adresser tous les ans au Conseil en vertu de l'article 17 du règlement précité (période du 1er janvier au 31 décembre 1973).

C'est pendant la période de référence que se situe également l'adhésion à la Communauté des nouveaux Etats membres : Danemark, Grande-Bretagne et Irlande (1). Cet événement étend non seulement à ces pays le champ d'application du règlement, tout d'abord pour le transport international, mais il élargit aussi l'étendue de l'expérience relative à l'application des conditions de travail dans les transports par route dans la Communauté (2).

2. Les contributions des Etats membres en vue de l'élaboration du rapport laissent encore à désirer. D'une part, elles parviennent parfois avec beaucoup de retard aux services de la Commission; d'autre part, elles devraient souvent être plus détaillées, comme le prévoit le schéma du compte rendu.

Le Danemark et l'Irlande n'ont pas encore pu fournir des renseignements détaillés. Les conditions nécessaires pour l'application du Règlement Communautaire dans ces pays, notamment la mise en oeuvre des règlements d'exécution, n'étaient pas réalisés dans la période couverte par ce rapport. Les règlements d'exécution nécessaires pour le Danemark sont entrés en vigueur le 21 février 1975. Le Gouvernement irlandais a déjà transmis à la Commission, pour avis, deux projets de règlement (lettres du 28 mars et 3 avril 1973). La Commission a émis un avis favorable avec certaines réserves le 16 mai 1974 (3).

Le caractère parfois peu détaillé des renseignements et leur transmission, souvent très tardive, à la Commission, sont dus en partie aux difficultés découlant du fait que des services différents sont compétents dans chacun des Etats membres pour la fourniture des documents. Par ailleurs, les nouveaux Etats membres doivent, dans une certaine mesure, encore s'adapter

(1) Le traité d'adhésion du 22 janvier 1972 est entré en vigueur le 1er janvier 1973.

(2) Le règlement (CEE) n° 543/69 s'applique aux nouveaux Etats membres à partir du 1er avril 1973 pour le transport international et à partir du 1er janvier 1976 pour les transports intérieurs.

(3) COM ((4) 669 final. J.O.L.160 17.6.74 - Les règlements d'exécution irlandais entreront vraisemblablement en vigueur en juillet 1975

à la situation créée par l'application du règlement n° 543/69. Une expérience accrue ainsi qu'un échange d'informations devraient normalement apporter d'importantes améliorations en cette matière.

B. Synthèse des informations fournies par les Etats membres concernant l'application du règlement (CEE) n° 543/69

I. Organisation du contrôle

1. Organisation du contrôle sur le plan administratif

Les informations fournies par les Etats membres ne faisant malheureusement pas de distinction entre

- a) les contrôles sur routes, et
- b) les contrôles au siège de l'entreprise,

ces deux formes de contrôle ont été étudiées ensemble.

République fédérale d'Allemagne

Dans la république fédérale d'Allemagne, le contrôle des dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route relève de la compétence des autorités désignées par les gouvernements des Länder. Par ailleurs, le Bundesanstalt für Güterfernverkehr (BAG) (Office fédéral du transport des marchandises à longue distance) est chargé de veiller au respect des dispositions relatives aux temps de travail des conducteurs et des convoyeurs.

Le contrôle des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 s'effectue au siège de l'entreprise, sur la route et aux frontières. Les services de l'inspection du travail de l'Etat sont compétents pour effectuer les contrôles

au siège des entreprises. Les contrôles sur la route et aux frontières sont effectués par la police, le BAG et aussi parfois par les services de l'inspection du travail.

Belgique

En 1973, sur le plan administratif, les contrôles ont été organisés de la même manière qu'en 1972. Les deux premiers rapports ont suffisamment décrit cette organisation.

France

a) Les contrôles sur routes sont effectués par les services de police et de gendarmerie et par l'inspection du travail et de la main-d'oeuvre des transports. Il n'existe aucune statistique en ce qui concerne les très nombreux contrôles effectués par les services de police et de gendarmerie. En particulier, cette dernière n'a pas reconduit en 1973 la collecte des chiffres partiels (concernant les véhicules de plus de 10 tonnes) qu'elle avait centralisés en 1972.

b) Les contrôles au siège des entreprises ou des établissements relèvent de la compétence des inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre des transports ou des inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre, selon qu'il s'agit d'entreprises de transport ou d'autres entreprises (dont beaucoup effectuent, on le sait, des transports pour compte propre).

Italie

Le contrôle de l'application des dispositions communautaires en cause relève, en Italie, de diverses administrations publiques. Il est effectué par les inspections du travail sous la forme de visites de contrôle effectuées au siège des entreprises de transport de marchandises et de personnes par route.

Luxembourg

Le règlement grand-ducal du 23 décembre 1972 fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route charge, outre les officiers de police judiciaire et les agents de la gendarmerie, de la police et des douanes, les agents de l'inspection du travail et des mines ainsi que les agents du service du contrôle des transports routiers de rechercher et de constater les infractions aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 14 et 15 du règlement (CEE) n° 543/69.

Le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CEE) a été effectué principalement par l'inspection du travail au siège des entreprises ainsi que par le service du contrôle des transports routiers sur la route.

Pays-Bas :

Le "werkmap" (dossier de travail) constitue le moyen de contrôle sur la route le plus important. Ce "dossier" comprend une feuille d'identification comportant les renseignements individuels relatifs aux membres de l'équipage, une feuille de justification sur laquelle sont indiquées les données visées à l'article 14, paragraphe 7 et un livret individuel de contrôle. Les agents chargés du contrôle vérifient également si la carte d'immatriculation du véhicule correspond aux données figurant au numéro 2 des feuillets quotidiens du livret individuel de contrôle.

Au siège de l'entreprise, le contrôle s'étend aux livrets et rapports hebdomadaires, à l'horaire et au registre de service visés à l'article 15 du règlement communautaire ainsi que, le cas échéant, au livre du personnel roulant qui comprend divers renseignements relatifs aux conducteurs.

Royaume-Uni

En Grande-Bretagne, il existe 11 "Traffic Areas" (districts de circulation)(et un sous-district) placés chacun sous le contrôle d'un "Traffic Commissioner" (commissaire à la circulation).

Il s'agit des districts suivants:

Nord ; Yorkshire ; Nord-Ouest ; Midlands de l'Ouest ; Midlands de l'Est

Est ; Sud du Pays de Galles ; Ouest ; Sud-Est ; Grand-Londres ;
- Ecosse (service central) ; Ecosse (autres services) .

Les "Traffic Commissioners" et leur personnel sont compétents pour la délivrance des autorisations requises pour le transport de personnes et de marchandises. En Irlande du Nord, le ministère de l'environnement (NI) est compétent pour la délivrance des autorisations. Le contrôle de l'application des dispositions nationales et communautaires en matière de transport routier de marchandises et de personnes est assuré par des "Traffic Examiners" (contrôleurs de la circulation) qui signalent aux "Traffic Commissioners" toutes les infractions à ces dispositions constatées à l'occasion de contrôles routiers. Ces rapports sont transmis par les "Commissioners" et par le ministère d'Irlande du Nord pour l'environnement au ministère de l'environnement à Londres en vue de centraliser les données pour l'ensemble du Royaume-Uni.

2. Agents chargés du contrôle et leurs pouvoirs

La république fédérale d'Allemagne a confirmé le chiffre donné antérieurement, à savoir environ 2.500 agents. Dans les inspections du travail il y a environ 250 à 300 fonctionnaires chargés des mesures de contrôle.

Belgique

a) Inspection sociale

Les contrôles ont été effectués par 129 inspecteurs.

b) Administration des transports

39 contrôleurs et inspecteurs ont participé aux contrôles.

En 1973, ces inspecteurs et contrôleurs ont disposé des mêmes pouvoirs qu'en 1972; ces pouvoirs ont été suffisamment explicités dans les deux premiers rapports.

France:

Les contrôles ont été effectués par 40 inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre . De très nombreux contrôles ont, en outre, été effectués par les forces de police, et notamment par les 6.500 motocyclistes de la gendarmerie. Les agents chargés du contrôle ont dressé des procès-verbaux chaque fois qu'ils ont été amenés à relever des infractions caractérisées aux dispositions du règlement (CEE) No 543/69 et des textes pris pour son application.

Depuis la modification apportée au code de la route par le décret du 6 septembre 1972, les officiers de police judiciaire et les agents de la police de la route peuvent prononcer l'immobilisation des véhicules dont les équipages sont en infraction aux règles relatives aux temps de conduite et de repos.

Italie

Les visites de contrôle sont effectuées par une ou plusieurs équipes de contrôle investies de pouvoirs par les lois n° 520 du 19 mars 1955 et 628 du 20 juillet 1961 qui définissent les obligations et le champ d'activité des inspections du travail, en les associant parfois à ceux d'autres organes tels que la police routière, l'inspection de la motorisation civile et l'inspection des finances. Il n'est pas possible de tirer des renseignements fournis par les services compétents des données précises sur le nombre des agents du contrôle étant donné que les inspections du travail ne se consacrent pas en permanence à cette activité particulière.

Luxembourg

Les contrôles ont été effectués par l'agent contrôleur détaché spécialement auprès de l'inspection du travail pour les entreprises de transport par rail et par route ainsi que par quatre agents du service du contrôle des transports routiers.

L'agent de l'inspection du travail a le droit de pénétrer librement et sans avertissement préalable, dans les locaux des entreprises tombant sous le contrôle de l'inspection du travail. L'agent est autorisé à demander la

communication de tous les livres, registres et documents se rapportant à la durée de la conduite, aux repos journalier et hebdomadaire, aux congés payés, aux salaires et, en général, à la réglementation légale des conditions de travail et de protection des conducteurs. Les agents du service du contrôle des transports routiers peuvent notamment visiter pendant le jour et même pendant la nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer l'infraction, les véhicules des entreprises de transport et vérifier les documents imposés par le règlement CEE.

Pays-Bas :

La "Rijksverkeersinspectie" (inspection nationale des transports), qui relève de la direction générale des transports du ministère des transports et des eaux a une division "contrôle" qui compte 123 agents. D'autres contrôles sont également effectués par une dizaine d'agents spécialisés de l' "Arbeidsinspectie" (inspection du travail), par la gendarmerie et par les polices nationales et communales.

Les agents précités ont le pouvoir, lorsqu'ils constatent des infractions graves au "Rijtijdenbesluit" (arrêté relatif aux temps de conduite), d'immobiliser le véhicule aux frais du transporteur. Après concertation avec le procureur, ils peuvent également saisir le véhicule. Ils ont le droit de pénétrer librement dans les locaux des entreprises, pour autant que l'accomplissement de leur tâche l'exige, et peuvent demander communication de tous les documents nécessaires au contrôle du respect du "Rijtijdenbesluit".

Royaume-Uni

Ce pays a nommé 250 contrôleurs qualifiés à la fois pour le contrôle sur la route et le contrôle au siège des entreprises; ils ont les mêmes pouvoirs que les agents de police pour inspecter la cargaison du véhicule, le véhicule lui-même, les papiers de bord, et les locaux de l'entreprise. Le nombre des vérifications faites en 1973 n'a pas été indiqué.

3. Méthodes de contrôle (lieu et fréquence des contrôles)

République fédérale d'Allemagne

Les contrôles sur route sont effectués en partie dans le cadre de la surveillance générale de la circulation, en partie dans le cadre des contrôles spéciaux effectués par la police, l'office fédéral du transport des marchandises à longue distance (BAG) et par les services d'inspection du travail.

A l'occasion des contrôles périodiques effectués au siège des entreprises, le contrôle des documents relatifs à la durée du travail (livrets individuels de contrôle, feuilles d'enregistrement du tachygraphe) a porté sur une période plus longue. D'autres documents sont aussi vérifiés pour déterminer la durée du travail. Outre les contrôles réguliers, des contrôles

.../...

spéciaux et des examens spécifiques sont effectués à la suite de dénonciations, de plaintes et de renseignements divers. Dans ces cas, il faut le plus souvent entendre l'équipage et le personnel de surveillance.

La république fédérale d'Allemagne a joint aussi à sa communication un rapport du BAG sur un contrôle spécial effectué sur route ainsi qu'une publication du ministère d'Etat bavarois du travail et de la prévoyance sociale relative aux actions des services d'inspection du travail en vue de contrôler l'application des dispositions en matière sociale en 1973.

Belgique

a) Inspection sociale

En 1973, il a été procédé à 1.413 contrôles dans les entreprises et à 316 contrôles sur route.

b) L'importance numérique des contrôles dans les entreprises est due à deux faits :

1. la plupart des auditeurs du travail, qui exercent la fonction de ministère public, confient à l'inspection des lois sociales l'instruction des dossiers répressifs établis à la suite des contrôles routiers effectués par les autres polices du Royaume; les investigations supplémentaires ont naturellement lieu au siège des entreprises;
2. les contrôles dans les entreprises se font principalement lors de l'exécution d'autres missions qui résultent de l'activité normale de l'inspection.

Il convient de souligner ici que l'inspection des lois sociales contrôle l'application non seulement du règlement CEE, mais aussi d'une trentaine d'autres lois pénales.

Pour d'autres lois civiles, particulièrement celles qui régissent les différents types de contrats de travail, l'inspection joue le rôle de conseiller auprès des employeurs, des travailleurs et de leurs organisations représentatives.

Il est donc évident que, pour l'inspection, la surveillance de l'application du règlement (CEE) n° 543/69 ne constitue qu'une infime partie de son travail et qu'il lui est impossible d'accentuer la fréquence de ces contrôles et de détacher une partie de ses effectifs en vue de l'exécution de cette tâche spécifique, telle qu'elle résulte des engagements pris par la Belgique en matière d'harmonisation des transports.

France

a) Contrôles sur route

Les inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre des transports ont effectué 538 opérations de contrôle dont 315 concertés (avec les représentants d'autres administrations) et 223 sur leur propre initiative.

b) Contrôles au siège

Les seuls chiffres disponibles sont ceux qui sont fournis par l'inspection du travail et de la main-d'oeuvre des transports dont les fonctionnaires ont, au cours de leurs visites dans les entreprises ou les établissements, vérifié 7.687 documents de contrôle en 1973.

Ainsi, le nombre d'équipages contrôlés sur route par cette inspection a baissé de 7,5 % par rapport à 1972 tandis que celui des contrôles dans les entreprises ou les établissements a augmenté de 48 %, ce qui a entraîné une majoration de 9,3 % du nombre total d'équipages contrôlés.

Luxembourg

Les contrôles ont été effectués au siège de l'entreprise à intervalles réguliers au moins deux à trois fois par an. En outre, des vérifications périodiques ont été opérées aux frontières et sur la route.

Royaume-Uni

Les 11 autorités compétentes ont effectué des contrôles sur les grands axes de circulation en moyenne deux fois par semaine et, au moins une fois par semaine, dans chacun des ports d'entrée.

Des contrôles périodiques au siège des entreprises n'ont cependant pas été signalés, ces contrôles n'étant effectués que s'ils se justifient à la suite d'un contrôle de véhicules sur la route.

Pays-Bas

Les indications fournies dans le rapport précédent restent valables, hormis le dernier paragraphe.

Sur la base de sondages (voir ci-dessous au point IV.1.), on peut conclure qu'au moins 215.000 véhicules ont été contrôlés. Outre les contrôles au siège des entreprises effectués à la suite de procès-verbaux dressés lors de contrôles sur route, les agents de l'inspection des transports du Royaume ont effectué 82 visites approfondies au siège des entreprises, qui ont donné lieu à des procès-verbaux.

Italie

La majorité des entreprises contrôlées sont des entreprises à caractère industriel ou artisanal, effectuant des transports de marchandises sur l'ensemble du territoire de la Communauté, tandis qu'un petit nombre seulement étaient des entreprises de transport de personnes.

L'analyse des renseignements récoltés par les agents contrôleurs permet de confirmer ce qui a déjà été dit dans les précédents rapports, à savoir que le degré d'observation des dispositions communautaires peut être considéré comme assez satisfaisant en ce qui concerne les grandes entreprises assurant des services réguliers de transport de marchandises et de voyageurs, tandis que les infractions restent encore nombreuses dans le cas des entreprises de plus petite taille et, surtout, dans celui des entreprises à caractère artisanal.

Les contrôles ne sont, en principe, pas systématiques, mais sont effectués plutôt de façon occasionnelle en fonction des renseignements qui parviennent aux services compétents. En plus de ces activités habituelles, certaines inspections effectuent également des contrôles par sondage selon des programmes précis. Les contrôles au siège des entreprises s'effectuent sous la forme d'une vérification des documents relatifs à l'emploi du personnel et, chaque fois que la chose a été possible, d'entrevues avec les membres du personnel.

II. Infractions et sanctions

1. Nombre d'infractions aux dispositions du règlement

République fédérale d'Allemagne : le nombre total des infractions au règlement (CEE) n° 543/69 constatées et sanctionnées en 1973 s'élève à 65.800 environ, dont 61.200 pour les transports de marchandises et 4.600 pour les transports de voyageurs (voir annexe I).

Sur ces 65.800 infractions, environ 24.000 concernaient les dispositions sur les conditions de travail et 41.800 concernaient les prescriptions de contrôle (tenue du livret individuel de contrôle et le tachygraphe).

Il est souligné que le relevé des infractions séparément pour les ressortissants et les étrangers est très difficile. Le gouvernement fédéral examinera avec les Länder s'il est possible de réaliser des relevés séparés sans frais administratifs notables.

Belgique

a) Remarques préliminaires

i) Il faut souligner qu'il existe une grande disproportion entre le nombre d'infractions constatées et le nombre de "Pro Justitia". Ceci s'explique d'abord par le fait qu'un même procès-verbal peut constater plusieurs infractions à charge d'un même contrevenant. Mais la principale explication réside dans la méthode de surveillance pratiquée par l'inspection sociale.

L'inspection des lois sociales surveille l'application du règlement (CEE) n° 543/69 de la même façon qu'elle le fait pour les autres lois sociales.

Les inspecteurs du travail peuvent donner des avertissements, mais ils ne sont pas obligés de signaler toute infraction constatée à l'autorité judiciaire compétente.

Cette prérogative a été consacrée par la loi du 16 novembre 1972 relative à l'inspection du travail (parue au Moniteur belge du 8 décembre 1972). L'article 4 de cette loi est libellé comme suit :

"Indépendamment de leur droit de dresser procès-verbal, les fonctionnaires et agents visés à l'article premier, ont le droit de donner des avertissements ou de fixer au contrevenant un délai destiné à lui permettre de se mettre en règle."

Ce droit de donner des avertissements découle de l'article 17, paragraphe 2 de la convention internationale (n° 81) relative à l'inspection du travail et adoptée à Genève le 11 juillet 1947 par l'organisation internationale du travail.

ii) Tout Pro Justitia établi par un inspecteur ou contrôleur est transmis à l'autorité judiciaire, c'est-à-dire à l'auditeur du travail qui, souverainement, sans aucun droit d'appel pour le verbalisant, apprécie s'il y a lieu de poursuivre le contrevenant devant le tribunal.

L'auditeur peut, soit à la simple lecture du Pro Justitia, soit après une enquête complémentaire, proposer au contrevenant une transaction, c'est-à-dire que moyennant le paiement d'une amende déterminée, le contrevenant peut éviter sa citation devant le tribunal avec, dans ce cas, comme conséquence éventuelle la création d'un casier judiciaire à son nom ou une inscription supplémentaire dans ce casier judiciaire.

Par contre, si l'auditeur juge l'infraction assez grave ou si le contrevenant refuse de payer la transaction proposée, le contrevenant sera cité devant un tribunal.

Un temps assez long peut donc s'écouler entre la date du Pro Justitia et la date du prononcé du jugement.

Le relevé des procès-verbaux établis au cours d'une année et des suites données à ces procès-verbaux, connues au moment de la rédaction du présent rapport, ne donnent qu'un aperçu incomplet des amendes ou des sanctions infligées.

b) Transports de marchandises

Le nombre des infractions constatées dans cette catégorie de transport s'élève à 2.949 dont 163 par des non-nationaux. Pour la répartition de ces infractions, voir tableau annexe IV.

En ce qui concerne les infractions commises par les nationaux, voir tableau annexe V; pour la répartition des procès-verbaux, voir tableau annexe VII.

c) Transports réguliers de voyageurs

82 contrôles ont porté sur ce genre de transport. Tous ces contrôles ont été effectués dans les entreprises. Ils ont permis de constater les infractions suivantes :

(article 15)	horaire de service non établi	: 2
	registre de service non établi	: 2
		<u>4</u>

Toutes ces entreprises sont belges et aucune sanction n'a été proposée par Pro Justitia (voir à ce sujet les remarques préliminaires).

d) Transports irréguliers de personnes

Dans ces transports, 84 contrôles ont été effectués dans les entreprises, contrôles qui ont permis de constater les infractions suivantes :

(article 14 et annexes)	registre non tenu	: 3
	mauvaise tenue du registre	: 7
	livrets de contrôle mal tenus	: <u>3</u>
	Total	: 13

L'inspection sociale n'a infligé aucune amende, mais pris des mesures en vertu de l'article 4 de la loi du 16 novembre 1972 (voir à ce sujet les remarques préliminaires).

Le service de contrôle de l'administration des transports a dressé six procès-verbaux dont on ignore la suite qui leur a été donnée jusqu'à présent.

Huit contrôles sur la route ont été effectués par l'inspection sociale. Ces contrôles concernent :

- 6 véhicules immatriculés en Belgique;
- 1 véhicule immatriculé aux Pays-Bas;
- 1 véhicule immatriculé en Allemagne.

Il a été constaté que les équipages de ces huit véhicules étaient en règle.

Quant aux contrôles effectués par l'administration des transports, ils peuvent être estimés à un millier environ. Ils ont permis de constater les infractions reprises au tableau de l'annexe VI.

France

Ce pays a fourni des chiffres sur les infractions constatées exclusivement par l'inspection du travail et de la main-d'oeuvre des transports. Aucune statistique n'existe en ce qui concerne les contrôles, beaucoup plus nombreux, effectués sur la route par les services de police et de gendarmerie.

Pour les véhicules français, il y a eu 40.239 infractions constatées, soit une augmentation de 33 % par rapport à 1972, ce qui s'explique par le fait que les contrôles dans les entreprises ont été plus complets et plus minutieux que les contrôles sur route (voir annexe IX).

Sur ces 40.339 infractions, 24.028 ont donné lieu à un procès-verbal, soit une augmentation de 35 % par rapport à 1972.

Pour les véhicules étrangers, il y a eu 134 infractions relevées qui ont donné lieu à 94 procès-verbaux (voir annexe VIII). La France a indiqué une légère baisse (49 % contre 52 %) du pourcentage des membres d'équipages non nationaux en règle.

Italie

Des chiffres pour les infractions n'ont pas été fournis.

Luxembourg

10.797 infractions avaient été relevées principalement dans le transport des marchandises. Pour la répartition de ces inspections, voir annexe XI.

Pays-Bas

Un chiffre total de 47.364 (annexe XIII) infractions est indiqué dont 46.833 (annexe XII) infractions pour les transports de marchandises et 531 (annexe XII) infractions pour les transports de personnes, qui ont donné lieu à 21.202 (annexe XIII) procès-verbaux et 471 (annexe XIII) rapports de contrôle (voir annexes, XII, XIII et XV).

Royaume-Uni

Il n'existe de statistiques complètes des infractions au règlement n° 543/69 en matière de transports internationaux que pour les cinq derniers mois de la période allant d'avril 1973 à décembre 1973. Les infractions audit règlement, applicable aux transports internationaux dans le Royaume-Uni depuis le 1er avril 1973, n'ont pu être centralisées qu'à partir du 1er août 1973. Ce système étant maintenant mis en place les rapports annuels contiendront à l'avenir les données relatives à l'ensemble de l'année considérée. Le tableau en annexe montre que sur 2.000 contrôles, 182 infractions à l'article 14 du règlement ont été constatées pour le transport de marchandises et qu'une infraction l'a été pour le transport occasionnel de voyageurs; d'autre part, une infraction aux dispositions de l'article 7 du règlement a été constatée. Aucune autre infraction au règlement n° 543/69 n'a été relevée au cours de la période de référence.

Comme il ressort du tableau (annexe XVI), les infractions constatées pour le transport de marchandises consistaient surtout dans l'absence de livret de contrôle ou dans la tenue insuffisante de ce livret. Au total, 123 infractions à l'article 14 (i) et 59 infractions à l'article 14 (ii) ont été constatées.

2. Importance des infractions commises respectivement par les ressortissants nationaux et les ressortissants non nationaux
République fédérale d'Allemagne

Le BAG a constaté dans son rapport, établi après le contrôle spécial qu'il a effectué, que les infractions les plus courantes sont les suivantes :

- a) le manque d'un double équipage ou l'absence d'un autre conducteur permettant le relais sur un parcours de plus de 450 km;
- b) le dépassement des temps de conduite;
- c) la non-observation des temps de repos;
- d) des inscriptions erronées ou contradictoires dans le livret de contrôle.

Pour la ventilation des infractions, voir tableau annexe II.

Belgique

Parmi les 2.949 infractions signalées au point 1) ci-dessus, une infraction a été constatée lors du contrôle d'un véhicule immatriculé en dehors de la Communauté et 163 infractions ont été constatées pour des véhicules immatriculés dans d'autres Etats membres de la Communauté.

Par conséquent, 2.785 infractions ont été constatées pour des véhicules immatriculés en Belgique.

Les 163 infractions commises par des non-nationaux se répartissent selon le tableau de l'annexe Va, l'annexe V donnant la ventilation des 2.785 infractions commises par des nationaux.

Lors d'un contrôle sur route, il a été constaté que l'équipage d'un véhicule immatriculé en dehors de la Communauté n'avait pas de livret de contrôle.

France

Ce pays a donné une répartition des contrôles sur route et des autres inspections selon le pays d'origine des équipages étrangers (voir annexe VIII).

Italie

Ce pays a souligné que les infractions aux articles 14 et 15 du règlement (CEE) n° 543/69 étaient les plus fréquentes sans en spécifier ni le nombre ni le pays d'origine des contrevenants.

Luxembourg

Il a été indiqué que non seulement des contrôles ont été effectués aux sièges des entreprises à intervalles réguliers au moins deux à trois fois par an, mais que des vérifications périodiques des véhicules étrangers ont aussi été opérées aux frontières et sur la route.

Pays-Bas

Les infractions ont été recensées par article du règlement (CEE) n° 543/69 et d'après le pays d'origine des contrevenants (voir annexes XII à XV).

Royaume-Uni

Sur les infractions à l'article 14 (i), 59 ont été commises par des nationaux, 41 par des ressortissants d'un autre Etat membre de la Communauté et 23 par des ressortissants de pays tiers. Sur les infractions à l'article 14 (ii), 19 ont été commises par des nationaux, 22 par des ressortissants d'un autre Etat membre de la Communauté et 8 par des ressortissants de pays tiers (voir tableau annexe XVI).

3. Sanctions appliquées

République fédérale

Le BAG, qui est l'autorité compétente en ce qui concerne les amendes infligées aux entreprises et aux équipages étrangers, a infligé en 1973 au total 3.001 amendes à des entreprises et des conducteurs étrangers dans le cadre du transport routier de marchandises. En outre, il a été donné 689 avertissements avec amendes. En ce qui concerne le transport de

personnes, il a été infligé 20 amendes et donné 2 avertissements. Les annexes II et III donnent la répartition d'après les transports routiers de marchandises et les transports routiers de personnes, ainsi que d'après le pays d'origine des contrevenants. Une ventilation d'après l'équipage et l'entreprise de transport sera effectuée à l'avenir.

En 1973, les services de l'inspection du travail et les autres autorités compétentes ont infligé au total 18.709 amendes pour des infractions au règlement (CEE) n° 543/69. Parmi celles-ci, beaucoup sanctionnaient la tenue incorrecte du livret individuel de contrôle par le conducteur. Des procès-verbaux ont été dressés dans 18 cas. Des amendes importantes ont parfois été infligées à des entreprises de transport. Plusieurs dépassaient 1.000 DM.

Au cours de la période considérée, 13.822 membres d'équipage ont reçu des avertissements accompagnés d'amende. Ces amendes s'élevaient en général à 10 - 20 DM. En 1973, il a été donné 4.993 avertissements oraux sans amende.

Belgique

Des renseignements particuliers n'ont pas été fournis. Le nombre des condamnations dans les transports routiers de marchandises est indiqué au tableau de l'annexe IV.

France

Ce pays a infligé au total 11.788 (annexe X) amendes étalés entre 12 et 240 FF (voir annexe X).

Italie et Luxembourg

Des chiffres concernant les amendes qui ont été infligées en 1973 dans chacun de ces deux pays n'ont pas été fournis. Il semble que dans la plupart des cas, des avertissements oraux aient été donnés dans ces deux Etats membres.

Pays-Bas

Ce pays a donné la répartition des amendes infligées en 1973 - 763.117,50 fl au total - non seulement d'après les transports routiers

de marchandises et de personnes, mais aussi d'après les entreprises étrangères fixées aux Pays-Bas (voir annexes XIII, XIV et XV).

Royaume-Uni

Les infractions à l'article 14 (i) ont été sanctionnées comme suit :

- procès-verbaux	2
- interdictions	23
- avertissements écrits	12
- avertissements oraux	86

Les infractions à l'article 14 (ii) ont été sanctionnées comme suit :

- procès-verbaux	2
- interdictions	2
- avertissements écrits	5
- avertissements oraux	50

Dans les cas où un procès-verbal a été dressé, il n'existe pas encore d'indications sur les amendes, ces affaires n'ayant pas encore été traitées. Dans un cas d'interdiction, il n'a pas été tenu compte de l'interdiction et le conducteur a été poursuivi. Il a été condamné à une amende de 50 £ et au paiement des frais s'élevant à 10 £, pour n'avoir pas tenu compte de l'interdiction.

On peut s'attendre à ce que le pourcentage des avertissements écrits et oraux pour infractions diminue et à ce que le nombre des procès-verbaux augmente, une fois que les entreprises de transport seront davantage familiarisées avec la portée et les modalités d'application du règlement.

Un avertissement oral a été donné à la suite de l'unique infraction constatée à l'article 7 du règlement. Un avertissement oral a également été donné après une infraction à l'article 14 (i) par un véhicule affecté au transport de voyageurs.

III. Assistance mutuelle entre Etats membres et communication des infractions

République fédérale d'Allemagne

La république fédérale d'Allemagne a eu, en 1973 aussi, des contacts avec les Pays-Bas et l'Autriche afin d'améliorer les contrôles et la poursuite des infractions. Les Etats avec lesquels des accords bilatéraux relatifs aux transports internationaux par la route ont été conclus, ont été informés des dispositions à respecter sur le territoire de la Communauté afin que les conducteurs étrangers puissent être suffisamment renseignés et être munis de livrets de contrôle dans la langue de leur pays.

L'indication des instances centrales chargées des contacts avec les autres Etats membres pourrait être de nature à améliorer la poursuite et la sanction des infractions constatées. En république fédérale d'Allemagne, la BAG est compétente dans ce domaine.

Belgique :

Assistance mutuelle (article 18, paragraphe 2) :

- A la demande de l'inspection du travail française, l'inspection belge des lois sociales a procédé à une enquête au siège d'une entreprise belge dont un conducteur avait été l'objet d'un procès-verbal en France parce qu'il ne détenait pas de livret individuel de contrôle; ce chauffeur prétendait que son employeur belge avait omis de lui délivrer ce livret individuel.

- L'administration des transports a transmis aux tribunaux compétents 10 procès-verbaux dressés par des contrôleurs français à charge de membres d'équipages belges.

Communication des infractions (article 18, paragraphe 3) :

- L'administration des transports a transmis aux autorités compétentes la liste des procès-verbaux dressés à charge des membres de l'équipage de véhicules immatriculés dans les autres Etats membres.

- Elle a été informée des infractions commises par des ressortissants belges sur le territoire allemand et français.

Communication des sanctions :

- Aucune information au sujet des sanctions appliquées dans les autres Etats membres n'a été fournie.

- La suite réservée aux procès-verbaux établis par les contrôleurs français a été communiquée au service compétent français.

France

Communication des infractions :

La communication d'infractions a été faite à chacun des cinq anciens Etats membres. La Belgique lui a communiqué les infractions commises par des conducteurs français; les tribunaux français n'étant pas compétents pour juger les infractions commises à l'étranger, des contrôles ont été effectués au siège des entreprises en question chaque fois que cela a paru nécessaire.

Communication des sanctions :

Italie

Ce pays a signalé certaines suspensions d'autorisations de transport international sur le territoire français.

République fédérale d'Allemagne

Des amendes avaient été prononcées contre des transporteurs allemands dont les équipages avaient été trouvés en infraction en France.

Pays-Bas

Ce pays a fait savoir qu'ils ont communiqué 245 infractions à la république fédérale d'Allemagne; ils ont eu connaissance, pour leur part, de 34 cas d'infractions signalés par la république fédérale d'Allemagne et de 118 cas d'infractions cités par la Belgique.

Le Luxembourg, l'Italie et le Royaume-Uni n'ont pas donné de renseignements sur ce point.

IV. Conclusions et suggestions des Etats membres

1. Appréciation sur l'application des dispositions du règlement

La plupart des Etats membres se sont déclarés peu satisfaits des conditions d'application du règlement communautaire.

République fédérale d'Allemagne

Il ressort des contrôles effectués en 1973 qu'il n'y a pas eu d'amélioration sensible en ce qui concerne le respect des dispositions. La tenue des livrets individuels de contrôle laisse notamment à désirer. Cela s'explique en partie par le peu d'enthousiasme que mettent les entrepreneurs et les équipages à s'informer sur les dispositions de façon approfondie. Les infractions constatées chez les petites et moyennes entreprises ont presque toujours pour origine une connaissance insuffisante des dispositions. Dans le cas des grandes entreprises, les infractions sont dues aux carences du contrôle et de l'organisation internes.

Il est signalé une fois de plus que l'entrepreneur et l'équipage peuvent difficilement avoir un aperçu complet des dispositions. L'industrie allemande des transports souligne les lacunes évidentes en matière de contrôle et de sanctions dans les autres Etats membres. Lors de contrôles effectués sur le territoire fédéral les intéressés se plaignent régulièrement du fait que le règlement (CEE) n°. 543/69 est appliqué avec moins de rigueur dans les autres Etats membres de la Communauté que dans la République fédérale, ce qui mettrait les entrepreneurs allemands dans une position concurrentielle moins favorable.

Belgique

Ce pays estime qu'en tenant compte du nombre de contrôles et du nombre d'infractions constatées, il est évident que les dispositions du règlement CEE sont mieux respectées dans le transport routier de voyageurs que dans le transport routier de marchandises.

Le nombre d'infractions constatées montre que l'application des dispositions du règlement CEE ne s'est manifestement guère améliorée. Cette appréciation doit cependant tenir compte du fait que l'expérience des inspecteurs et contrôleurs s'est notablement accrue depuis la date d'entrée en vigueur du règlement, de sorte qu'il leur a été possible de détecter plus facilement les infractions commises.

France

Les efforts déployés pour faire mieux respecter les dispositions du règlement ont été intensifiés, en particulier sous la forme d'un développement des contrôles dans les entreprises.

Les difficultés signalées précédemment, et notamment celles qui tiennent au manque de coopération des employeurs et des salariés n'en subsistent pas moins.

Une enquête effectuée à la demande d'une organisation patronale auprès d'un échantillon de conducteurs routiers a d'ailleurs montré que ceux-ci étaient, dans leur grande majorité, défavorables à certains points importants de la réglementation européenne. Elle a fait apparaître, en effet, que :

- 95 % des grands routiers et 70 % des routiers interrogés demandent une limite de durée de conduite journalière supérieure à 8 heures;
- 83 % des grands routiers et 48 % des routiers contestent l'opportunité des interruptions de conduite au bout de 4 heures;
- 80 % des conducteurs sont opposés au double équipage.

Une nouvelle enquête, lancée par l'administration sur les bases scientifiques les plus rigoureuses, est en cours. On peut penser toutefois qu'elle confirmera très largement les résultats de la première.

Italie

Ce pays estime que, dans son ensemble, l'application de ce règlement est insuffisante, sauf en ce qui concerne les temps de repos et l'horaire de travail.

Luxembourg

Depuis l'élaboration du dernier rapport qui a porté sur la période du 1.10.1971 au 31.12.1972, des progrès certains ont été notés dans l'application des dispositions du règlement CEE, ce qui est principalement dû à l'introduction sur le plan national de sanctions appropriées par la mise en vigueur du règlement grand-ducal du 23 décembre 1972. Toutefois, une appréciation définitive sur l'observation des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 ne sera possible qu'après une période d'application de deux à trois ans des dispositions du règlement grand-ducal prémentionné.

Les Pays-Bas

Des sondages ont montré que 10,3 % des contrôles sur route ont donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

Dans 66 % des cas, l'infraction consistait dans le fait que le conducteur n'était pas porteur du livret individuel de contrôle (article 14 paragraphe 1) ou ne l'avait pas tenu à jour (article 14 paragraphe 2), de sorte qu'il n'était pas possible de relever des infractions éventuelles à d'autres articles du règlement.

Royaume-Uni

Bien que les résultats mentionnés dans ce rapport ne portent que sur deux mois seulement, il est évident que des efforts sérieux sont entrepris pour assurer l'application des dispositions du règlement n° 543/69.

On peut s'attendre à ce qu'au cours d'une année entière, au moins 6.000 contrôles de véhicules provenant de tous les pays auront lieu dans le transport international. Les quelque 2.000 contrôles effectués entre août et décembre 1973 ont montré qu'environ 94 % des conducteurs étaient porteurs du livret de contrôle prescrit, et que 91 % des conducteurs avaient un livret de contrôle tenu correctement.

Ces chiffres indiquent que le règlement est largement respecté, et il faut espérer que ces chiffres seront plus élevés à l'avenir. Il faut noter qu'une seule infraction à un article autre que l'article 14 a été constatée, ce qui est très encourageant.

2. Difficultés attachées à l'utilisation du livret individuel de contrôle dans les transports internationaux

République fédérale d'Allemagne

D'importantes difficultés surgissent surtout à l'entrée de véhicules en provenance de pays tiers, car souvent les conducteurs n'ont pas de livret individuel de contrôle, ce qui rend impossible tout contrôle des temps de conduite et des distances parcourues.

Le gouvernement fédéral estime qu'il serait souhaitable de prendre dans tous les Etats membres des mesures visant à informer les entrepreneurs et les équipages. Il faudrait s'efforcer de donner une présentation plus rationnelle des dispositions sociales afin de les rendre plus compréhensibles aux entreprises et aux équipages concernés.

En République fédérale, les livrets individuels de contrôle doivent être complétés par un aperçu des dispositions les plus importantes. En outre, il faudrait établir une fiche uniforme contenant des renseignements sur les dispositions sociales applicables au trafic routier à l'intérieur de la CEE. Cette fiche pourrait également être remise aux équipages provenant de pays tiers.

Le gouvernement fédéral fait de nouveau remarquer que le règlement devrait être appliqué uniformément dans tous les Etats membres et son application surveillée efficacement. Il y voit un moyen efficace d'augmenter la sécurité routière et d'améliorer la protection du travail. Une harmonisation des modalités de contrôle et des sanctions est notamment indispensable.

France

Aucune difficulté n'a été signalée en dehors de celles qui tiennent à l'absence de livrets dans un nombre de cas relativement élevé et à propos desquels une attitude commune est encore à l'étude.

Pays-Bas

Les remarques formulées au point a) du rapport précédent concernant l'emploi et les avantages du système "Werkmap" pour les conducteurs néerlandais restent valables. Au moment où l'on assiste au remplacement progressif du livret individuel de contrôle par le tachygraphe, il ne paraît pas indiqué de maintenir telles quelles les remarques du point b) du rapport précédent où l'adoption par les autres Etats membres du système "Werkmap" est proposée. Ce système permet aux conducteurs de gérer directement le registre des livrets individuels au moyen des feuillets de travail.

La Belgique, le Luxembourg et le Royaume-Uni ne signalent pas de difficultés et l'Italie renvoie à son précédent rapport.

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

République fédérale d'Allemagne

Ce pays propose de prévoir une liste des infractions sous la forme d'un tableau pour en faciliter la présentation dans le rapport.

France

Certaines simplifications du schéma paraissent encore possibles. Il semble souhaitable, par exemple, de supprimer le passage demandant de relever séparément les infractions suivant qu'elles ont été constatées à l'occasion de transports de marchandises, de services réguliers de voyageurs ou de transports occasionnels de voyageurs.

L'expérience montre en effet qu'aucun des Etats membres ne dispose de l'appareil statistique nécessaire pour opérer toutes ces ventilations et que les indications partielles données par certains pays peuvent prêter à des interprétations discutables.

Italie

Ce pays renvoie à ce qui a été dit dans son précédent rapport. Elle ajoute que le modèle s'est révélé trop complexe et trop détaillé et qu'il n'a donc pas été possible de fournir toutes les indications demandées; il faut espérer qu'il puisse être simplifié et élagué.

La Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ne formulent pas de proposition pour ce point.

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

République fédérale d'Allemagne

Ce pays estime que les Etats membres devraient prendre des mesures communes en cas d'infraction aux dispositions.

Belgique

Ce pays estime qu'à l'exception des grandes entreprises qui font partie d'organisations professionnelles, de nombreux conducteurs et transporteurs restent insuffisamment informés des dispositions actuellement en vigueur. Afin de vulgariser ces mesures, il serait utile que dans tous les pays de la Communauté, le permis de conduire un véhicule professionnel ne soit accordé qu'après la réussite d'un examen portant sur la connaissance du règlement CEE.

France

Ainsi que cela a été souligné dans le compte rendu afférent à la période du 1er octobre 1971 au 31 décembre 1972, le succès des efforts déployés pour faire mieux appliquer le règlement serait facilité et accéléré si des assouplissements donnaient au règlement n° 543/69 du 25 mars 1969 un caractère plus réaliste et permettaient, par là même, d'obtenir une meilleure coopération des employeurs et des salariés.

L'enquête à laquelle il a été fait allusion précédemment a, en tout cas, montré que, en l'état actuel des dispositions du règlement, il serait vain d'espérer une coopération de la part des salariés, c'est-à-dire de ceux-là mêmes que le règlement a pour objet de protéger.

Italie

Des propositions particulières n'ont pas été faites.

Luxembourg

Ce pays a estimé que pour les raisons exposées sub IV 1), il n'apparaît pas opportun de formuler actuellement des propositions d'adaptation et d'amélioration.

Pays-Bas

Ce pays a estimé qu'il faudrait assouplir et simplifier le règlement afin d'en faciliter l'application. A cet égard, il renvoie en particulier aux déclarations faites par le secrétaire d'Etat aux transports, aux travaux publics et à l'administration des eaux au cours de la session du Conseil de ministres le 27 juin 1974 à Luxembourg à propos de la disposition relative aux 450 kilomètres, ainsi qu'à l'annexe au rapport conformément à l'article 13 du règlement n° 543/69 (doc. V/VII/573/71-F, point 33, 2), 3) et 4)).

Royaume-Uni

Pour ce pays, il s'agit d'arriver à une harmonisation (renforcement) des contrôles et sanctions. De plus, il faudra non seulement assurer une bonne information des transporteurs mais également veiller à ce que des mesures effectives soient prises par tous les Etats membres pour renforcer les dispositions du règlement.

C. Résumé et exploitation

Les informations fournies par les Etats membres sont encore relativement hétérogènes et lacunaires; c'est pourquoi, malgré tout le parti que l'on peut tirer de ces informations prises individuellement, il n'est que partiellement possible, comme c'était le cas les années précédentes, de tirer des conclusions sûres et de comparer valablement la situation dans chacun des pays.

Les renseignements fournis par le Royaume-Uni se limitent naturellement aux transports internationaux, le règlement n° 543/69 ne s'appliquant pas encore aux transports intérieurs.

Les conclusions les plus importantes peuvent toutefois se résumer comme suit :

Dispositions réglementaires, nombre et pouvoirs des agents chargés du contrôle

Tous les Etats membres ,
sauf le Danemark l'Irlande, ont arrêté des dispositions instituant des contrôles tant sur la route qu'au siège des entreprises. Dans certains pays, par exemple, au Royaume-Uni, des contrôles au siège des entreprises n'ont toutefois lieu que rarement et sous certaines conditions.

En tant que nouvel Etat membre, le Royaume-Uni fournit des indications précises sur le nombre total des agents affectés au contrôle et de leurs pouvoirs, ce qui permet de mieux apprécier l'intensité des contrôles. Le fait que d'autres Etats membres renvoient à des indications fournies dans des rapports antérieurs ne permet encore d'avoir qu'une idée incomplète de la situation.

Méthodes de contrôle

La République fédérale a développé systématiquement les contrôles des étrangers ainsi que les données enregistrées lors de ces contrôles.

On commence à percevoir une certaine tendance à passer des contrôles sur route à des contrôles plus nombreux au siège des entreprises, ces derniers pouvant être organisés d'une manière plus efficace. C'est ainsi qu'en France, par exemple, pour certains transports, les contrôles au siège des entreprises ont augmenté de 48 % tandis que les contrôles sur route ont diminué de 7 %.

On peut tirer la conclusion générale que l'organisation, les modalités et l'exécution des contrôles sont encore très variables d'un pays à l'autre et qu'il est malaisé de juger avec exactitude de leur efficacité. C'est ainsi qu'au Royaume-Uni, il est de tradition que les contrôles au siège des entreprises n'aient lieu que sous certaines conditions et très rarement.

En Italie, les contrôles n'ont pas encore lieu systématiquement, mais sont effectués au hasard et pour des raisons particulières.

Infractions et sanctions

Il importe tout d'abord de constater que les indications sur le nombre des contrôles et des infractions ainsi que sur les sanctions prononcées, se sont beaucoup améliorées et sont ainsi d'une utilité plus grande.

Dans quelques pays, il faudrait encore imposer certaines conditions matérielles et certaines conditions relatives à l'organisation des contrôles afin de permettre un traitement précis et plus rapide de tous les cas d'infraction et de leur sanction.

Il faut cependant constater que, dans l'ensemble, les données encore lacunaires ne permettent ni de formuler une conclusion certaine pour tous les Etats membres en ce qui concerne l'ampleur des infractions et leur sanction, ni par conséquent de faire une analyse comparative satisfaisante de la situation.

Compte tenu de l'expérience acquise jusqu'à présent, il semblerait indiqué d'établir des règles communes pour enregistrer, exploiter et représenter les résultats, afin de disposer à l'avenir de données chiffrées plus transparentes.

Infractions commises par des étrangers

Les infractions commises par des conducteurs de pays tiers ainsi que leur sanction présentent de l'importance pour la Communauté. En ce domaine également, les indications fournies par les différents Etats membres sont de valeur très inégale, et, dans l'ensemble, l'impression prévaut que les contrôles des transports internationaux laissent encore à désirer. Alors qu'en Belgique, en France, en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas, il est procédé à une certaine ventilation des infractions entre résidents et étrangers, une telle ventilation n'existe ni pour la République fédérale, ni pour l'Italie. La République fédérale a l'intention d'examiner la possibilité de procéder systématiquement à cette opération. Par ailleurs, comme ce fut déjà le cas pour la période de référence précédente,

il est impossible de se faire une image précise de l'ampleur, jugée insuffisante des contrôles appliqués aux étrangers, car la fréquence des contrôles n'est pas mesurée en fonction de l'importance de l'ensemble du trafic international entre Etats membres.

Sanctions prononcées

Par rapport à l'année dernière, les différences entre les Etats membres sur le plan des règlements relatifs aux sanctions et à l'application des sanctions ne se sont guère apaisées, pour autant qu'on puisse en juger. Comme cela avait déjà été indiqué dans le rapport précédent, la condition d'une solution ne créant aucune discrimination et compatible avec le libre jeu de la concurrence réside ici surtout en une certaine harmonisation des sanctions.

Assistance mutuelle et communication des infractions

L'assistance mutuelle multilatérale a connu une amélioration par rapport à la période précédente. La communication faite entre-temps à tous les Etats membres d'une liste complète des organismes de contact en vue de l'assistance mutuelle en fut une condition préalable.

Il faut remarquer à ce sujet que la sanction des infractions commises par des étrangers (ressortissants d'un autre Etat membre) crée une situation particulièrement problématique et non satisfaisante à cause des très grandes différences existant dans les réglementations et les procédures dans chacun des Etats membres et des lacunes subsistant dans l'organisation de l'assistance juridique et administrative mutuelle (lacunes du système pénal). Quel qu'il en soit, la Belgique et la France signalent par exemple de nombreuses infractions commises par des étrangers.

Il faudra que les Etats membres développent des procédures pratiques communes et des règles communes qui permettent d'obtenir, nonobstant les différences de systèmes juridiques et de règles de procédure et de façon pragmatique et simple des résultats satisfaisants dans les actions pénales engagées contre les ressortissants étrangers et dans l'indispensable coopération entre les Etats membres.

Conclusions et propositions des Etats membres

Application du règlement

La plupart des Etats membres constatent la nécessité de mieux appliquer le règlement. Le Royaume-Uni, par contre, considère comme suffisantes les conditions d'application en ce qui concerne les transports internationaux. En cette matière, la République fédérale insiste particulièrement sur l'importance d'une meilleure information des entrepreneurs et des conducteurs.

Livret individuel de contrôle

Les indications recueillies font ressortir une fois encore l'opportunité d'adopter des règles d'action communes à l'égard des conducteurs en provenance de pays tiers.

A la suite de l'introduction progressive de tachygraphes obligatoires à partir du 1er janvier 1975 (1), qui remplaceront totalement les livrets de contrôle individuels, le problème du livret individuel de contrôle dans les transports intracommunautaires se posera de moins en moins.

Schéma de compte rendu

La France et l'Italie proposent de simplifier et de présenter d'une façon plus adéquate le schéma sur la base duquel les Etats membres présentent leurs renseignements à la Commission.

.../...

(1) Règlement du Conseil n° 1463/70 du 20.7.1970 JO n° L 164/70, page 1.

Propositions de mesures susceptibles d'améliorer l'application du règlement

Les Pays-Bas proposent de réexaminer certaines dispositions du règlement, surtout celles qui sont relatives aux équipages de deux personnes pour des distances de 450 km (article 6 du règlement), afin d'en améliorer l'application en rendant ces dispositions moins strictes et en les simplifiant.

A l'instar de la République fédérale, la Belgique met l'accent sur une meilleure information du conducteur et suggère de lier l'octroi du permis de conduire à un examen des connaissances relatives aux dispositions réglementaires.

Quant au Royaume-Uni, il considère qu'une meilleure harmonisation des mesures de contrôle et des sanctions à l'intérieur de la Communauté constitue une condition préalable à une meilleure application du règlement.

Les propositions ci-dessus méritent d'être étudiées avec soin. La question de l'harmonisation des mesures de contrôle et des sanctions a déjà fait l'objet d'une première discussion lors de la réunion des experts gouvernementaux des 5 et 6 décembre 1974. Il conviendrait de jumeler la suggestion belge à l'action de la Commission dans le domaine de l'harmonisation des réglementations des Etats membres concernant le permis de conduire. (1)

Dans le cadre de l'échange de vues qui a eu lieu récemment au sein du Groupe questions Transport du Conseil avec la participation de la Commission, sur la possibilité d'assouplir et de modifier le règlement (CEE) n° 543/69, il a déjà été discuté du réexamen, demandé par les Pays-Bas, de l'article 6 dudit règlement.

En guise de conclusion générale, il faut remarquer à propos de ces résultats que les Etats membres doivent s'employer énergiquement à améliorer l'application des règlements, notamment en instituant des contrôles et des sanctions plus efficaces et des procédures plus adéquates lors de l'assistance mutuelle multilatérale. Pour sa part, la Commission mettra tout en oeuvre pour y contribuer.

(1) Une première proposition d'une directive du Conseil relative à l'harmonisation des législations en matière de permis de conduire un véhicule routier a été soumise au Conseil par la Commission le 17 août 1972 (COM(72)862 24.7.72)

1973

Infractions en transports routiers de marchandises et de personnes	Nature des infractions - Chapitre II											Nature des sanctions			
	Limitation de la distance	Durée de la conduite (transports routiers de marchandises)	Durée de la conduite (transports routiers de personnes)	Interruption de la conduite	Repos journalier dans les transports de marchandises	Repos journalier dans les transports de personnes	Repos hebdomadaire	Livret de contrôle	Tenue du livret de contrôle	Services réguliers (Entrepreneurs)	Services réguliers (Personnel)	Avertissement oral	Amendement d'avertissement	Amendes	Peines de prison
à II.1 65 887	a 2 410	b1 9 495	b2 3 243	c 2 281	d1 5 167	d2 573	e 466	f1 28 708	f2 13 140	g1 299	g2 105	à II.3			
												4 993	13 822	18 709	18

ANNEXE II (République Fédérale d'Allemagne)
Procédure contre les irrégularités conformant à la loi concernant les mesures de l'équipage
en 1973

Transports routiers de marchandises

Pays	Aucune poursuite ultérieure pour infraction					Avertissement sans amende					Avertissements avec amendes					Amendes					Somme totale				
	mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise				mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise				mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise				mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise				mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise			
		nombre de contrôle	temps de conduite	temps de repos	distance		nombre de contrôle	temps de conduite	temps de repos	distance		nombre de contrôle	temps de conduite	temps de repos	distance		nombre de contrôle	temps de conduite	temps de repos	distance		nombre de contrôle	temps de conduite	temps de repos	distance
R.F. d'Allemagne	720	-	-	-	-	5	2	2	2	-	8 180	4	-	3	1	85 17.615	9	69	38	28	818	15	71	43	29
Belgique	195	179	12	5	27	44	42	2	2	2	354 7.070	326	17	3	21	156 13.170	153	2	-	4	740	100	33	10	54
Suisse	15	9	1	-	5	32	23	6	1	5	-	-	-	-	-	87 10.045	37	32	9	43	134	66	30	7	53
Danemark	43	39	-	-	5	18	17	-	-	-	175 3.490	170	2	2	7	43 2.600	43	4	3	2	270	260	6	5	14
France	5	4	1	-	-	14	14	-	-	-	4 80	4	-	-	-	221 15.910	188	27	6	36	244	210	28	6	37
Royaume-Uni	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 50	1	-	-	-	3	3	-	-	-
Grèce	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Italie	66	14	-	-	5	16	16	-	-	-	58 1.160	58	-	-	-	362 20.700	353	8	4	4	502	441	8	4	9
Luxembourg	67	62	5	5	2	30	26	4	3	1	12 220	10	2	1	1	10 415	10	1	-	-	119	106	12	9	4
Norvège	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1 20	1	-	-	-	1 59	1	-	-	-	8	8	-	-	-
Pays-Bas	95	73	12	1	12	2	2	-	-	-	76 1.315	76	-	-	-	2.034 179.150	1.088	222	47	232	2.207	1.980	234	48	284
Suède	17	15	2	1	1	-	-	-	-	-	1 20	-	-	-	1	1 59	-	-	-	-	19	16	2	1	2
Finlande	8	8	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8	-	-	1
Turquie	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Somme totale	1.245	411	33	12	58	161	142	14	8	9	669 13.535	21	9	31	-	3.001 259.755	2.605	365	104	390	5.006	3.807	433	133	487

ANNEXE III (République Fédérale d'Allemagne)

Procédure contre les irrégularités conformément à la loi concernant les voitures de l'équipage
en 1973

Transports routiers de personnes

Pays	Aucune poursuite ultérieure pour infraction					Avertissements sans amendes					Avertissements avec amendes					Amendes					Somme totale					
	mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise				mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise				mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise				mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise				mesures	Dispositions contre lesquelles l'infraction a été commise				
		moys de contrôle	temps de conduite	temps de repas	distance		moys de contrôle	temps de conduite	temps de repas	distance		moys de contrôle	temps de conduite	temps de repas	distance		moys de contrôle	temps de conduite	temps de repas	distance		moys de contrôle	temps de conduite	temps de repas	distance	
R.F. d'Allemagne	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	
Belgique	3	3	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-	
Suisse	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	150	1	1	-	-	4	3	1	-	-
Danemark	2	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-	
France	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	
Royaume-Uni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Grèce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Italie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Luxembourg	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	
Norvège	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	
Pays-Bas	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	18	840	17	-	-	-	21	18	2	-	-
Subde	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	
Finlande	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	
Turquie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Somme totale	13	8	2	-	-	6	6	-	-	-	2	2	-	-	-	20	900	18	1	-	-	41	34	3	-	-

ANNEXE IV (Belgique)

1. Nombre d'infractions constatées en transport de marchandises

Les 2.949 infractions constatées dans le transport de marchandises se répartissent comme suit :

a) Limitation de la distance (450 km) (art. 6)	13
b) Durée de la conduite (art. 7)	
conduite continue	29
conduite journalière	33
conduite hebdomadaire	11
c) Interruptions de la conduite (art. 8)	7
d) Repos journalier (art. 11)	27
e) Repos hebdomadaire (art. 12)	1
f) Livret de contrôles (art. 14 et annexes)	
art. 14 - 1 membres d'équipage non porteurs de livrets	1.728
art. 14 - 1 (annexe) livrets non remis	18
art. 14 - 2 livrets pas ou mal tenus	474
art. 14 - 7 registres non tenus	362
art. 14 - 7 registres mal tenus	116
Non conservation des livrets art. 14 - 8	114
g) Contrôles des services réguliers (art. 15)	
1. non établissement de l'horaire de service	9
non établissement du registre de service	7
2. Obligation pour chaque membre de l'équipage d'être porteur d'une copie de l'horaire de service et du registre de service	0

TOTAL

2.949

ANNEXE V (Belgique)

Infractions commises par les ressortissants nationaux

a) Limitation de la distance (450 km) (art. 6)	12
b) Durée de la conduite (art. 7)	
conduite continue	23
conduite journalière	30
conduite hebdomadaire	11
c) Interruption de la conduite (art. 8)	7
d) Repos journalier (art. 11)	27
e) Repos hebdomadaire (art. 12)	1
f) Livret de contrôles (art. 14 et annexe)	
art. 14 - 1 - pas de livret	1.584
art. 14 - 1 (annexe) livret non remis	18
art. 14 - 2 - livrets pas ou mal tenus	464
art. 14 - 7 registres non tenus	362
art. 14 - 7 registres mal tenus	116
art. 14 - 8 non conservation des livrets	114
g) Contrôles de services réguliers (art. 15)	
1. Etablissement de l'horaire de service	9
Etablissement du registre de service	7
2. Obligation pour chaque membre de l'équipage d'être porteur d'une copie de l'horaire de service et du registre de service	0
TOTAL	2.785

ANNEXE VA (Belgique)

Infractions commises par des ressortissants non nationaux

	NL	L	D	I	F	DK	Total
a) Limitation de la distance (450 km - art. 6)	1	-	-	-	-	-	1
b) Durées de la conduite (art. 7)							
conduite continue	5	-	1	-	-	-	6
conduite journalière	2	-	-	-	1	-	3
conduite hebdomadaire	-	-	-	-	-	-	-
c) Interruption de conduite. (art. 8)	-	-	-	-	-	-	-
d) Repos journalier (art. 11)	-	-	-	-	-	-	-
e) Repos hebdomadaire (art. 12)	-	-	-	-	-	-	-
f) Livrets de contrôle (art. 14 et annexe)							
membres d'équipages démunis de livret (art. 14, 1)	97	14	16	1	14	1	143
livrets pas tenus ou mal tenus (art. 14, 2)	7	1	1	-	1	-	10
Total	112	15	18	1	16	1	163

.../...

ANNEXE VI (Belgique)

Infractions constatées dans les transports irréguliers de personnes :

a) Limitation de la distance (450 km) (art. 6)	0
b) Durée de la conduite (art. 7) (8 B et 1 F)	9
c) Interruption de la conduite (art. 8)	0
d) Repos journalier (art. 11)	0
e) Repos hebdomadaire (art. 12)	0
f) Livret de contrôle (art. 14 et annexes)	
- art. 14-1 pas de livret (dont 73 B, 11 D, 7 F, 15 NL, 5 L, 6 I)	117
- art. 14-2 livret pas ou mal tenus (dont 33 B, 2 D, 2 F, 11 NL, 1 L)	49
- art. 14-7 registres non ou mal tenus (6 B)	6

ANNEXE VII (Belgique)

Répartition des procès-verbaux établis en 1973 et des suites y données connues

Transport de Marchandises

Procès-verbaux sur base de l'article	Nombre de procès- verbaux	Classés sans suite	Transaction	Acquittement	Condamnation	Suite inconnue
7 (1)	6	-	-	-	-	6
14 - 1 (2)	1.687	186	273	-	56	1.172
14 - 2 (3)	107	14	21	-	4	68
14 - 7 (4)	103	11	26	-	1	65
14 - 8 (5)	1	1	-	-	-	-
155- (6)	1	1	-	-	-	-
	1.905	213	320	-	61	1.311

- (1) 7 : dépassement de la durée de conduite continue
 (2) 14.1 : membre d'équipage non porteur du livret individuel de contrôle
 (3) 14.2 : livret individuel pas tenu ou mal tenu
 (4) 14.7 : registre des carnets individuels de contrôle non tenu
 (5) 14.8 : livrets individuels de contrôle clôturés non conservés pendant au moins un an
 (6) 15 : horaire de service et registre de service non établi (service régulier).

ANNEXE VIII (France)

Contrôle des membres d'équipages non nationaux

Les chiffres correspondent aux contrôles opérés sur des membres d'équipages non nationaux sont récapitulés dans le tableau ci-après (entre parenthèse, les mêmes renseignements pour la période du 1er octobre 1971 au 31 décembre 1972).

	Nombre de membres		pourcentage des membres d'équipage en règle	Nombre d'infractions relevées		Nombre de procès- verbaux
	Contrôlés	en règle				
Ensemble dont	318 (540)	156 (279)	49 % (52 %)	134 (362)	94 (191)	
R.F.A.	108 (147)	68 (94)	63 % (64 %)	38 (97)	24 (39)	
Belgique	87 (191)	37 (80)	43 % (42 %)	50 (137)	33 (85)	
Italie	76 (79)	34 (36)	45 % (46 %)	25 (57)	16 (31)	
Hollande	17 (97)	7 (57)	41 % (59 %)	3 (56)	3 (33)	
Luxembourg	4 (16)	3 (9)	75 % (56 %)	1 (3)	1 (1)	
Pays tiers	26	7	27 %	17	17	

ANNEXE IX (France)

Répartition des infractions constatées

	1973 Nombre	1973 %	Rappel 1972	Supplément
Durée de conduite journalière excessive	9682	24 %	29 %	- 5 %
Temps non conformes du livret individuel de contrôle	13716	34 %	27 %	+ 7 %
Dépassement des 450 km	6858	17 %	13 %	+ 4 %
Durée de conduite continue excessive	3630	9 %	10 %	- 1 %
Insuffisance de repos journalier	3227	8 %	10 %	- 2 %
Défaut de documents de contrôle	806	2 %	4 %	- 2 %
Divers	2420	6 %	7 %	- 1 %

On remarquera, en particulier, la poursuite de la baisse du nombre d'infractions consistant dans le défaut de documents de contrôle, ce qui semble constituer le résultat des efforts déployés sur un point depuis plusieurs années.

ANNEXE X (France)

Amendes prononcées par les tribunaux français :

Amendes		Nombre d'amendes	%	% cumulés	Rappel des cumulés des 2 ^e et 3 ^e trimes- tres 1972
Amendes	< 12 F	2080	18 %	18 %	22,8 %
"	de 12 à 20 F	720	6 %	24 %	38 %
"	de 21 à 30 F	1674	14 %	38 %	53,2 %
"	de 31 à 60 F	3549	31 %	69 %	91,16%
"	de 61 à 100 F	1827	15 %	84 %	
"	de 101 à 150 F	745	6 %	90 %	93,5 %
"	de 151 à 200 F	658	5 %	95 %	94,6 %
"	de 201 à 240 F	133	1 %	96 %	94,6 %
	> 240 F	402	4 %	100 %	100 %
		11788	100 %		

Il est rappelé que le faible montant de certaines condamnations s'explique par le fait que plusieurs amendes sont souvent prononcées simultanément et que les tribunaux en tiennent compte pour fixer le montant de chacune d'elles (bien que en droit strict, la confusion des peines ne joue pas en matière de contravention).

Relevé des infractions

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

Nombre d'infractions : 3.147

- b) Durée de la conduite (article 7)

- véhicules visés à l'article 6 :

conduite journalière : 8 h.

Nombre d'infractions : 4.176

conduite hebdomadaire : 48 h.

Nombre d'infractions : 135

- autres véhicules : pas d'indications

- c) Interruptions de la conduite (article 8)

Nombre d'infractions : 1.809

- d) Repos journalier (art. 11)

1. Transports de marchandises :

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

Nombre d'infractions : 1.301

2. Transports de voyageurs :

pas d'indications

- e) Repos hebdomadaire (art. 12)

Nombre d'infractions : 35

f) Livret de contrôle (art 14 et annexes)

1. Lors des contrôles effectués il a été constaté que les conducteurs des entreprises de transports importantes se trouvaient porteurs du livret.
2. Tenue du livret conformément aux dispositions du règlement:

Nombre d'infractions : 194

g) Contrôle des services réguliers (art. 15)

1. et 2.

Le contrôle des services réguliers a fait apparaître que tant l'obligation pour l'exploitant d'établir un horaire de service et un registre de service que l'obligation pour chaque membre de l'équipage d'être porteur d'une copie ou d'un extrait de ces pièces ont été respectées en règle générale.

ANNEXE XII (Pays-Bas)

Infractions et sanctions

1.	<u>Articles</u>	<u>Transports routiers de marchandises</u>	<u>Transports routiers de personnes</u>	
			<u>cas réglés</u>	<u>cas non réglés</u>
a.	6	3026	-	-
b.	7/1	2333	-	2
	7/2	6732	-	38
	7/3	451	-	3
	7/4	334	-	-
c.	8	3	-	-
d. 1)	11/1	2616	-	-
	2)	11/2	5	101
e.	12	40	-	27
f. 1)	14/1	11973	5	208
	2)	14/2	11	131
g.	15/1	-	-	-
	15/5	-	-	-
Total		46833	21	510

2.	<u>Articles</u>	<u>Pays-Bas</u>	<u>Belgique</u>	<u>R.F.d'Al- lemagne</u>	<u>France</u>	<u>Italie</u>	<u>Lux.</u>	<u>Pays-Tiers</u>
a.	6	2984	15	23	2	-	-	2
b.	7/1	2326	-	9	-	-	-	-
	7/2	6723	31	12	2	-	-	2
	7/3	454	-	-	-	-	-	-
	7/4	332	1	1	-	-	-	-
c.	8	3	-	-	-	-	-	-
d.	11/1	2587	16	11	2	-	-	-
	11/2	104	2	-	-	-	-	-
e.	12	67	-	-	-	-	-	-
f. 1.	14/1	11825	203	143	5	3	2	5
	2. 14/2	19157	117	152	2	37	-	2
g.	15/1	-	-	-	-	-	-	-
	15/5	-	-	-	-	-	-	-
Total		46562	385	351	13	40	2	11

3. Conformément à l'article 6 de la loi sur les temps de conduite (Journal officiel néerlandais 1936, 802) la sanction relative aux infractions se monte au maximum à florins 300,- ou un mois de prison et en cas de récidive dans les deux années qui suivent la première sanction, la peine peut atteindre jusqu'à un maximum de 600 florins ou deux mois de prison.

ANNEXE XIII (Pays-Bas)

Nombre total de procès-verbaux dressés et de rapports de contrôle dans les secteurs transports routiers de marchandises et de personnes aux Pays-Bas

	Procès-verbaux	Rapports de contrôle	Infractions	Sanctions	Particularités
Pays-Bas	21.093		46.562	Fl. 761.437,50	210 procès-verbaux annulés, 21 procès-verbaux annulés *
Belgique	72	224	385	- 1.195,-	23 procès-verbaux annulés
R.F. d'Allemagne	36	209	351	- 475,-	18 procès-verbaux annulés
France	-	9	13	-	
Italie	-	22	40	-	
Luxembourg	1	1	2	- 10,-	
Pays tiers		6	11	-	
Total	21.202	471	47.364	Fl. 763.117,50	

* n'a donné lieu à aucune sanction.

ANNEXE XIV (Pays-Bas)

II. Spécification des sanctions appliquées en ce qui concerne les entreprises de transports routiers néerlandaises

Transports routiers de marchandises

Articles du Règlement	Nombre de procès-verbaux	Total des infractions mentionnées dans les procès-verbaux	Montant total des sanctions
6	40	218	florins 3.760,-
7.1	13	142	- 1.230,-
7.2	84	753	- 6.540,-
7.3	22	68	- 1.245,-
11.1	66	204	- 10.340,-
12	5	7	- 340,-
14.1	11.519	11.519	- 330.545,-
14.2	8.206	18.144	- 279.052,50
articles en plus de ceux mentionnés dans cette colonne	839	15.017	- 116.385,-

20.794

46.072

florins 749.437,50

Transports de personnes réglés

14.1	4	4	florins 115,-
14.2	1	1	- 30,-
articles en plus de ceux mentionnés dans cette colonne	1	16	- 500,-

6

21

florins 645,-

Transports de personnes non réglés

14.1	185	185	- 5.555,-
14.2	82	108	- 2.375,-
articles en plus de ceux mentionnés dans cette colonne	26	176	- 3.425,-

293

469

florins 11.355,-

ANNEXE XV (Pays-Bas)

Entreprises de transports routiers néerlandaises établies en Belgique

Transports routiers de marchandises	Nombre de procès-verbaux	Total des infrac- tions mentionnées dans les procès- verbaux	Montant total des sanctions
Articles du Règlement			
14.1	73	73	Florins 2.375,-
14.2	36	44	- 1.125,-
Articles en plus de ceux mentionnés dans cette colonne	3	41	- 425,-
<u>Transports routiers de personnes non réglés</u>	112	158	Florins 3.925,-
14.1	3	3	- 95,-
14.2	3	3	- 90,-
	6	6	Florins 185,-

Entreprises de transports routiers belges établies aux Pays-Bas

Transports routiers de marchandises	Nombre de procès- verbaux	de rapports de contrôle	Total des infractions mentionnées dans les pro- cès-verbaux et les rap- ports de con- trôle	Montant total des sanctions
14.1	58	142	200	Florins 1.195,-
14.2	14	56	98	-
Articles en plus de ceux mentionnés dans cette colonne	-	19	68	-
	72	217	366	Florins 1.195,-
<u>Transports routiers de personnes non réglées</u>				
14.1	-	3	3	-
14.2	-	3	8	-
Articles en plus de ceux mentionnés dans cette colonne	-	1	8	-
	-	7	19	-

ANNEXE IV (Pays-Bas)

(suite)

Entreprises de transports routiers allemandes établies aux Pays-Bas

<u>Transports routiers de marchandises</u>	<u>Nombre</u>		<u>Total des infractions mentionnées dans les pro- cès-verbaux et les rap- ports de con- trôle</u>	<u>Montant total des sanctions</u>
	<u>de procès- verbaux</u>	<u>de rapports de contrôle</u>		
14.1.	27	97	124	Florins 360,-
14.2.	9	80	145	- 115,-
	36	177	269	Florins 475,-
<u>Transports routiers de personnes non régliées</u>				
14.1.	-	19	19	
14.2.	-	7	7	
Articles en plus de ceux mentionnés dans cette colonne	-	6	56	
	-	32	82	

Entreprises de trans-
ports routiers fran-
çaises établies aux
Pays-BasTransports routiers
de marchandises

14.1.	-	5	5	
14.2.	-	2	2	
Articles en plus de ceux mentionnés dans cette colonne	-	2	6	

PORTS - ANNEXE XV (Pays-Bas)

(suite)

Entreprises de transports routiers italiennes établies aux Pays-Bas

Articles du Règlement	Nombre		Total des infrac- tions mentionnées dans les procès- verbaux et les rapports de contrôle	Montant total des sanctions
	de procès- verbaux	de rapports ² de contrôle		
14.1.	-	3	3	
14.2.	-	19	37	
	-	22	40	

Entreprises de transports routiers luxembourgeoises établies aux Pays-Bas

14.1.	1	1	2	Florins 10,-
-------	---	---	---	--------------

Pays tiers (Entreprises de transports routiers) aux Pays-Bas

Transports rou-
tiers de mar-
chandises

14.1.	-	3	3	
14.2.	-	1	2	
Articles en plus de ceux mention- nés dans cette colonne	-	2	6	
	-	6	11	

² n'a donné lieu à aucune sanction.

ANNEXE XVI (Royaume-Uni)

LISTE DES INFRACTIONS

1er août 1973 au 31 décembre 1973 seulement

Nombre total des infractions recensées - 184

- a. (Article 6) aucun
- b. (Article 7) (1) aucun
(2) Royaume-Uni - 1 (marchandises) -
avertissement oral
- c. (Article 8) aucun
- d. (Article 11) aucun
- e. (Article 12) aucun
- f. (Article 14 et ses annexes)

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES - NOMBRE D'INFRACTIONS

	RU	F	P.B.	All.	B	DK	I	Eire	LUX	P.T.	TOTAL
14 (1)	59	4	12	2	2	13	1	7	-	23	123
14 (2)	19	27	2	1	-	2	-	-	-	8	59
										TOTAL	182

dont :

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES - SANCTION

- 14 (1) SUMMONS Royaume-Uni - 2
PROHIBITION RU - 5, P.B. - 2, DK - 10, EIRE - 3, PAYS TIERS - 3.
AVERTISSEMENTS ECRITS RU - 5, FRANCE - 1, PAYS-BAS - 4,
PAYS TIERS - 2.
AVERTISSEMENTS ORAUX RU - 47, FRANCE - 3, PAYS-BAS - 6,
All. - 2, BELGIQUE - 2, DANEMARK - 3,
ITALIE - 1, EIRE - 4, PAYS TIERS - 18.
- 14 (2) SUMMONS Royaume-Uni - 2
PROHIBITION RU - 2
AVERTISSEMENTS ECRITS FRANCE - 2, PAYS-BAS - 1, DANEMARK - 1,
PAYS TIERS - 1.
AVERTISSEMENTS ORAUX RU - 15, FRANCE - 25, PAYS-BAS - 1,
DANEMARK - 2, PAYS TIERS - 7.

TRANSPORTS ROUTIERS DE PERSONNES - NOMBRE D'INFRACTIONS ET SANCTIONS

- 14 (1) ROYAUME-UNI - 1 - AVERTISSEMENT ORAL
- g. (Article 15) aucun.