

II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route*(Présentée par la Commission au Conseil le 9 mars 1976.)*

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que le règlement du Conseil (CEE) n° 543/69, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions sociales dans le domaine du transport routier ⁽¹⁾ a été adopté conformément à la décision du Conseil du 13 mai 1965 relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽²⁾ et notamment sa section III ; et considérant que ce règlement était modifié par les règlements (CEE) n°s 514/72 et 515/72 du Conseil du 28 février 1972 ⁽³⁾ ;

considérant que les objectifs de ces règlements restent valables, c'est-à-dire que des divergences susceptibles de provoquer des distorsions de concurrence dans le secteur des transports doivent être éliminées, que des dispositions concernant notamment les conditions de travail afin d'améliorer de telles dispositions doivent être rapprochées et que la sécurité routière doit être accrue ;

considérant toutefois que l'expérience a montré que, pour donner plus de souplesse à l'exploitation, certaines modifications sont nécessaires ;

considérant que ces modifications peuvent être introduites sans affecter les objectifs des règlements existants ;

considérant qu'il est utile de faire référence, pour la définition de certaines catégories de services, au règlement n° 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1966, concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus ⁽⁴⁾ ;

considérant qu'il importe que le présent règlement ne s'applique pas à certaines catégories de véhicules ;

considérant qu'il est souhaitable d'augmenter la flexibilité d'exploitation par l'exonération de la limite de distance journalière les véhicules sur lesquels l'appareil de contrôle visé par les articles 1^{er} et 20 du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970, concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽⁵⁾, est en utilisation ;

considérant qu'il est souhaitable de clarifier les dispositions relatives à la période maximale de conduite ;

considérant que les améliorations techniques apportées à la construction des véhicules rendent souhai-

⁽¹⁾ JO n° L 77 du 29. 3. 1969, p. 49.

⁽²⁾ JO n° 88 du 24. 5. 1965, p. 1500/65.

⁽³⁾ JO n° L 67 du 20. 3. 1972, p. 1 et p. 11.

⁽⁴⁾ JO n° 147 du 9. 8. 1966, p. 2688/66.

⁽⁵⁾ JO n° L 164 du 27. 7. 1970, p. 1.

table l'application des mêmes règles en ce qui concerne les pauses entre les périodes de conduite pour les véhicules légers et lourds ;

considérant qu'il est souhaitable de compléter les dispositions des règlements existants concernant les temps de conduite par la notion « amplitude » et de remplacer la notion de « repos journalier » par « temps de repos » ;

considérant qu'il importe, en déterminant les temps de repos, de prendre en considération le temps que le véhicule passe à bord d'un ferry-boat ou sur un train ;

considérant qu'il est souhaitable de prévoir dans une procédure communautaire la possibilité de déroger à toutes ou certaines dispositions du règlement pour les transports nationaux ayant des caractéristiques particulières, pour le transport de certains produits, dans des situations exceptionnelles de détresse à caractère temporaire pour les heures de conduite et les conditions de travail des conducteurs, pour les transports nationaux en cas de difficultés graves et susceptibles de persister dans le domaine des transports où des difficultés pouvant conduire à une altération grave d'une situation économique nationale ou régionale ;

considérant que le Conseil doit arrêter, sur proposition de la Commission, et avant le 1^{er} février 1977, la durée de l'amplitude, la durée totale des amplitudes par semaine et la durée minimale du temps de repos pour les membres des équipages des véhicules avec couchette ayant deux conducteurs à bord ; qu'il est nécessaire pour la Commission de consulter les partenaires sociaux avant d'arrêter sa proposition ;

considérant qu'il importe de fixer un nombre minimal total de jours de congé annuel et de jours fériés légaux ;

considérant que, afin de ne pas compromettre la sécurité routière, les primes à la distance parcourue ou au tonnage transporté qui pourraient y contribuer doivent être interdites ;

considérant qu'il suffit de faire rapport au Conseil et au Parlement européen tous les deux ans ;

considérant qu'il est utile de consulter les experts gouvernementaux sur l'application des dispositions du règlement ;

considérant qu'il est souhaitable que les règlements existants et les modifications souhaitables soient arrêtées dans un règlement unique qui remplace les règlements précédents,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

SECTION I

Définitions

Article premier

Au sens du présent règlement, on entend par :

1. « *transport par route* » : tout déplacement par route, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises ;
2. « *véhicules* » : les automobiles, les tracteurs, les remorques et les semi-remorques, tels que ces termes sont définis ci-après :
 - a) « *automobile* » : tout véhicule, pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion, circulant sur la route par ses propres moyens, autre que celui qui se déplace sur rails, et servant normalement au transport de voyageurs ou de marchandises,
 - b) « *tracteur* » : tout véhicule, pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion, circulant sur la route par ses propres moyens, autre que celui qui se déplace sur rails, et conçu spécialement pour tirer, pousser ou actionner des remorques, semi-remorques, outils ou machines,
 - c) « *remorque* » : tout engin de transport destiné à être attelé à une automobile ou à un tracteur,
 - d) « *semi-remorque* » : une remorque sans essieu avant, accouplée de telle manière qu'une partie appréciable du poids de cette remorque et de son chargement soit supportée par le tracteur ou l'automobile ;
3. « *membre de l'équipage* » : le conducteur, le convoyeur et le receveur, tels que ces termes sont définis ci-après :
 - a) « *conducteur* » : toute personne qui conduit le véhicule même pendant une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir le conduire le cas échéant,
 - b) « *convoyeur* » : toute personne accompagnant le conducteur d'un véhicule en vue d'assister celui-ci dans certaines manœuvres et prenant, de façon habituelle, une part effective aux opérations de transport sans avoir la qualité de conducteur au sens du point 3 sous a),
 - c) « *receveur* » : toute personne accompagnant le conducteur d'un véhicule affecté aux transports de voyageurs en vue, notamment, de la délivrance et du contrôle des titres de transport ;

4. « *semaine* » : la période s'étendant du dimanche 0 heure à samedi 24 heures ;
5. « *temps de repos* » : toute période ininterrompue d'au moins huit heures pendant laquelle les membres de l'équipage peuvent disposer librement de leur temps et sont libres de leurs mouvements ;
6. « *amplitude* » : pour chaque membre de l'équipage, la période se situant entre le début du travail et la fin du travail. Cette période comprend également le surplus du temps consacré par l'équipage aux déplacements en vue soit de la prise en charge du véhicule, soit de la décharge de la responsabilité, lorsque le véhicule se trouve à un autre endroit que celui du lieu de travail ordinaire ainsi que le temps de disponibilité ;
7. « *pause* » : toute période au cours de l'amplitude inférieure à huit heures mais de quinze minutes au minimum pendant laquelle le membre de l'équipage peut disposer de son temps et est libre de ses mouvements ;
8. a) « *services réguliers de marchandises* » : les transports effectués selon une fréquence et une relation déterminées, prenant et déposant des marchandises à des lieux d'arrêt préalable-
met fixés,
- b) « *services réguliers de voyageurs* » : les transports visés à l'article 1^{er} du règlement n° 117/66/CEE,
- c) « *services de navette* » : les transports visés à l'article 2 du règlement n° 117/66/CEE,
- d) « *services occasionnels de voyageurs* » : les transports visés à l'article 3 du règlement n° 117/66/CEE ;
9. « *poids maximal autorisé* » : le poids maximal admissible du véhicule en ordre de marche, charge utile comprise ;
10. « *couchette* » : un emplacement sur lequel les membres de l'équipage peuvent s'allonger confortablement.

SECTION II

Champ d'application

Article 2

Le présent règlement s'applique aux transports par route, pour le parcours ou la partie de parcours effectué à l'intérieur de la Communauté au moyen de véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un pays tiers.

Toutefois, à partir du 1^{er} juillet 1976 les dispositions de l'accord européen relatif au travail des équipages

des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) s'appliqueront aux transports internationaux par route en provenance et/ou à destination des pays tiers parties à l'accord.

Article 3

La Communauté engagera avec les pays tiers les négociations qui se révéleraient nécessaires pour l'application du présent règlement.

Article 4

Le présent règlement ne s'applique pas aux transports par route effectués au moyen de :

1. véhicules qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet ;
2. véhicules qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter douze personnes au maximum, le conducteur compris, et sont utilisés à des fins exclusivement privées par leur propriétaire. Les transports de travailleurs pour compte propre ne sont pas considérés comme des transports à des fins exclusivement privées ;
3. véhicules affectés aux transports de marchandises et dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques ou des semi-remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes ;
4. véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres ;
5. véhicules de service de la police, de la gendarmerie, des forces armées, des pompiers, de la protection civile, de la protection contre les eaux, des services de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des télégraphes, des téléphones, de la poste lorsqu'ils effectuent des transports d'envois postaux, de la radiodiffusion et de la télévision, ou d'autres organismes des pouvoirs publics assurant des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels ;
6. véhicules effectuant des transports de malades et de blessés ainsi que de matériel en vue d'un sauvetage et véhicules spécialisés de dépannage ;
7. tracteurs dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure ;
8. tracteurs exclusivement affectés aux travaux agricoles et forestiers locaux ;
9. véhicules transportant du matériel de cirque et de fêtes foraines ;

10. véhicules utilisés par l'atelier de réparation pour effectuer des tests ;
11. bibliothèques ambulantes et stands ambulants.

SECTION III

Équipages

Article 5

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

- a) pour les véhicules, y compris le cas échéant les remorques ou les semi-remorques, dont le poids maximal autorisé est inférieur ou égal à 7,5 tonnes, à 18 ans révolus ;
- b) pour les autres véhicules, à :
 - 21 ans révolus ou
 - 18 ans révolus, à condition que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transports de marchandises par route reconnu par un des États membres. Le Conseil arrêtera, sur proposition de la Commission, au plus tard le 1^{er} août 1976 le niveau minimal de cette formation.

S'il y a deux conducteurs à bord en application des dispositions de l'article 6, un des conducteurs doit être âgé de 21 ans révolus.

2. Les conducteurs affectés aux transports de voyageurs doivent être âgés d'au moins 21 ans révolus, et répondre à l'une des conditions suivantes :

- a) avoir exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté aux transports de marchandises des véhicules dont le poids maximal autorisé est supérieur à 3,5 tonnes,
- b) avoir exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté aux transports de voyageurs visés à l'article 4 point 4,
- c) être porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transports de voyageurs par route reconnu par un des États membres. Le Conseil arrêtera, sur proposition de la Commission, au plus tard le 1^{er} août 1976 le niveau minimal de cette formation.

3. L'âge minimal des convoyeurs et des receveurs est fixé à 18 ans révolus.

4. Sont exemptés de l'application des conditions visées au paragraphe 2 sous a), b) et c), les conducteurs affectés aux transports de voyageurs ayant 21 ans révolus, lorsqu'ils ont exercé leur activité pendant un an au moins avant le 1^{er} février 1977.

5. Chaque État membre peut, pour ses résidents qui, au 1^{er} février 1977, sont déjà détenteurs du permis de conduire requis, surseoir à l'application des règles prévues au paragraphe 2, pour les transports effectués sur son territoire.

6. Pour les transports nationaux effectués dans un rayon de 50 km autour du lieu d'exploitation du véhicule, y compris les communes dont le centre se trouve dans ce rayon, chaque État membre peut ramener l'âge minimal des convoyeurs à 16 ans révolus, à condition que ce soit à des fins de formation professionnelle et dans les limites des dispositions nationales en matière d'emploi.

Article 6

1. Si la distance à parcourir au cours d'une amplitude dépasse 450 kilomètres, le conducteur doit être accompagné d'un autre conducteur dès le début du voyage ou être remplacé par un autre conducteur à compter du 450^e kilomètre, lorsqu'il est affecté à un transport effectué par :

- a) une automobile ou un tracteur avec plus d'une remorque ou semi-remorque,
- b) une automobile ou un tracteur avec une remorque ou une semi-remorque, lorsque cet ensemble est affecté aux transports de voyageurs et que le poids maximal autorisé de la remorque ou de la semi-remorque dépasse 5 tonnes,
- c) une automobile ou un tracteur avec une remorque ou une semi-remorque, lorsque cet ensemble est affecté aux transports de marchandises et que son poids maximal autorisé est supérieur à 20 tonnes.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas lorsque les véhicules définis utilisent un appareil de contrôle visé par l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil ou par l'article 20 paragraphe 1 dudit règlement.

SECTION IV

Amplitudes et temps de repos

Article 7

Au cours d'une semaine ou respectivement deux semaines consécutives, chaque membre de l'équipage ne peut être employé que pendant 6 ou respectivement

10 amplitudes. Chaque amplitude doit être précédée et suivie directement par un temps de repos ; en outre, la semaine doit comprendre un repos hebdomadaire.

Article 8

1. Dans le domaine des transports de marchandises pour les véhicules avec un conducteur et pour les véhicules sans couchette avec deux conducteurs ainsi que dans le domaine des services réguliers des voyageurs, l'amplitude assurée par chaque membre de l'équipage ne peut excéder douze heures.
2. Lorsque les membres de l'équipage affectés au transport de marchandises, afin de répartir le trajet comme ils le jugent utile, prennent pendant l'amplitude des pauses supplémentaires à celles fixées à l'article 17 d'au moins trente minutes, l'amplitude peut être prolongée d'un temps allant jusqu'à deux heures. Cette procédure ne peut être utilisée qu'au maximum deux fois par semaine non consécutivement.
3. Dans le domaine des services réguliers de voyageurs, l'amplitude assurée par un membre de l'équipage peut être portée deux fois par semaine, mais non consécutivement, à quatorze heures au maximum.
4. Toutefois, pour chaque membre de l'équipage visé sous le paragraphe 1, la durée totale des amplitudes ne peut excéder soixante heures par semaine.

Article 9

1. Dans le domaine des transports de marchandises, pour les véhicules avec un conducteur et pour les véhicules sans couchette avec deux conducteurs, chaque temps de repos d'un membre de l'équipage doit comporter au minimum onze heures.
2. Le temps de repos mentionné au paragraphe 1 peut être réduit à huit heures deux fois par semaine, mais non consécutivement, pour autant que ce repos soit pris en dehors du lieu de stationnement de l'équipage ou du lieu de stationnement du véhicule.

Article 10

Avant le 1^{er} février 1977, le Conseil sur proposition de la Commission fixe la durée de l'amplitude, la durée totale des amplitudes par semaine et la durée minimale du temps de repos pour les membres des équipages des véhicules avec couchette et ayant deux conducteurs à bord.

La Commission a arrêté sa proposition après consultation des représentants des partenaires sociaux constitués au niveau communautaire et en tenant compte du progrès social, des exigences de la sécurité

routière et de la flexibilité nécessaire à une exploitation appropriée des entreprises.

Article 11

1. Dans le domaine des services occasionnels de voyageurs et des services de navette, l'amplitude assurée par un membre de l'équipage ne peut excéder douze heures.
2. Lorsque les membres de l'équipage prennent, pendant l'amplitude, des pauses supplémentaires à celles fixées à l'article 17 d'au moins trente minutes, l'amplitude peut être prolongée d'un temps allant jusqu'à deux heures.
3. Toutefois, pour chaque membre de l'équipage, la durée totale des amplitudes ne peut excéder soixante-cinq heures par semaine.

Article 12

Dans le domaine des transports de voyageurs le temps de repos de chaque membre de l'équipage doit comprendre au minimum onze heures ; toutefois, trois fois par semaine, ce temps peut être réduit à dix heures.

Article 13

Les temps de repos doivent être pris hors du véhicule. Toutefois, si le véhicule comporte une couchette, ils peuvent être pris sur celle-ci, à condition que le véhicule soit à l'arrêt.

Article 14

Tout membre de l'équipage doit bénéficier, en sus des temps de repos minimaux visés aux articles 9 et 12, d'un repos hebdomadaire d'au moins vingt-neuf heures consécutives qui devra être précédé ou suivi immédiatement d'un temps de repos.

Article 15

1. Au cas où, dans les domaines des transports de marchandises et de voyageurs, un membre de l'équipage accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou en train, la durée de son temps libre à bord du ferry-boat ou sur le train est considérée comme temps de repos si cette durée correspond aux dispositions des articles 9 et 12.
2. Toutefois, par dérogation aux dispositions des articles 9 et 12, les membres de l'équipage peuvent, trois fois par semaine au maximum, réduire le temps de repos passé à bord d'un ferry-boat ou sur un train jusqu'à huit heures.
3. Tout temps libre en dessous de 8 heures passé à bord d'un ferry-boat ou sur un train est considéré

comme pause. Par dérogation aux dispositions des articles 8 et 11, un membre de l'équipage affecté aux transports de voyageurs peut prolonger deux fois par semaine au maximum son amplitude par la durée de la pause à bord du ferry-boat ou sur le train jusqu'à un maximum de deux heures.

SECTION V

Temps de conduite et pauses

Article 16

1. La durée totale du temps passé au volant, pendant l'amplitude, ne peut dépasser huit heures. Cette durée totale peut être portée deux fois au plus au cours d'une semaine à neuf heures.
2. La durée totale du temps passé au volant ne peut en tout cas dépasser 48 heures au cours d'une semaine ni 92 heures au cours de deux semaines consécutives. À compter du 1^{er} janvier 1979, la durée totale du temps passé au volant au cours d'une semaine ne peut pas dépasser 46 heures.

Article 17

1. Chaque membre de l'équipage doit prendre une pause d'au moins trente minutes dans chaque période de quatre heures et demie à l'intérieur de l'amplitude. Il ne doit pas avoir plus de quatre heures d'amplitude entre deux pauses.
2. La pause visée au paragraphe 1 peut être remplacée par deux pauses d'au moins vingt minutes chacune ou par trois d'au moins quinze minutes chacune.

SECTION VI

Congé annuel

Article 18

1. Tout membre de l'équipage doit bénéficier d'un minimum de 28 jours de congé annuel et de jours fériés.
2. Le repos hebdomadaire n'est pas compris dans ces 28 jours.
3. Tout membre de l'équipage a droit, au titre de congé annuel, à une période continue de deux semaines au moins.
4. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 ne s'appliquent pas aux membres non salariés de l'équipage.

SECTION VII

Interdiction des primes

Article 19

Il est interdit de rémunérer, par octroi de primes ou de majorations de salaire, les membres salariés de l'équipage en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées à moins que ces rémunérations ne soient pas de nature à compromettre la sécurité routière.

SECTION VIII

Dispositions plus contraignantes

Article 20

1. Chaque État membre peut appliquer des dispositions comportant
 - des maximums moins élevés que ceux fixés dans les articles 7, 8, 11 et 16,
 - des minimums plus élevés que ceux fixés dans les articles 5, 9, 12, 14, 17 et 18,

et peut renoncer à l'application de l'article 6 paragraphe 2.

2. Les dispositions qu'un État membre a prises selon le paragraphe 1, ne peuvent pas être imposées aux membres des équipages effectuant des transports internationaux sur des véhicules immatriculés dans un autre État membre ; dans ce cas, l'État membre en question ne contrôle sur un territoire que le respect des valeurs maximales et minimales prévues au présent règlement.

Article 21

Tous les deux ans la Commission présentera au Conseil et au Parlement européen un rapport sur l'évolution de la situation sociale dans les domaines visés par le présent règlement.

SECTION IX

Dérogations

Article 22

À condition de ne pas compromettre la sécurité de la circulation routière, le conducteur peut déroger à l'article 6, à la section IV et à l'article 16 en cas de danger, en cas de force majeure, pour porter secours

ou par suite d'une panne, dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement et pour lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié ou, selon les circonstances, le terme de son voyage. Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation dans le livret individuel de contrôle ou sur la feuille d'enregistrement de l'appareil de contrôle.

Article 23

1. Sur demande d'un État membre, la Commission peut, pour certains transports nationaux ayant des caractéristiques particulières, autoriser des dérogations aux valeurs maximales et minimales de la section IV du présent règlement.

La demande ne peut être faite que lorsque les partenaires sociaux de l'État membre adressent, de commun accord, une telle demande au gouvernement de l'État membre.

2. Pour les transports effectués dans un rayon de 50 km autour du lieu d'exploitation du véhicule, y compris les communes dont le centre se trouve dans ce rayon, les États membres peuvent, après avoir consulté la Commission et entendu les partenaires sociaux, autoriser, dans les limites nécessaires à l'exécution des transports en cause, des dérogations aux dispositions à la section IV du présent règlement pour

- i) les transports de lait de la ferme à la laiterie,
- ii) les transports d'autres produits agricoles et d'horticulture par le producteur pendant les périodes de récolte.

3. Les dérogations prévues aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent être accordées qu'en liaison avec une compensation temporelle qui, en réduisant la durée totale des amplitudes pendant une semaine, maintient le niveau global de protection sociale et de sécurité routière.

4. Jusqu'à l'installation obligatoire de l'appareil de contrôle visé à l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 1463/70, les États membres peuvent autoriser des dérogations aux dispositions de l'article 24 pour les transports nationaux de marchandises effectués dans un rayon de 50 km autour du lieu d'exploitation du véhicule, y compris les communes dont le centre se trouve dans ce rayon,

- soit lorsque les véhicules sont équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'article 20 dudit règlement,
- soit en prenant, après consultation de la Commission, les mesures appropriées pour garantir un contrôle efficace du respect des dispositions appli-

cables à cette catégorie de transports, permettant d'assurer qu'il ne soit pas porté atteinte au niveau de protection sociale et de sécurité de la circulation routière.

5. Afin d'assurer les transports pour l'approvisionnement de la population durant des situations exceptionnelles de détresse d'un caractère temporaire, les États membres peuvent, pour les transports nationaux, autoriser des dérogations temporaires des sections IV et V du présent règlement.

Les États membres communiquent, sans délai, à la Commission les mesures prises ; celle-ci peut les modifier ou les annuler.

SECTION X

Contrôle et sanctions

Article 24

1. Les membres de l'équipage d'un véhicule non affecté à un service régulier doivent être porteurs d'un livret individuel de contrôle conforme au modèle figurant en annexe, laquelle fait partie intégrante du présent règlement.

Toutefois, pour les conducteurs de véhicules immatriculés dans un pays tiers non partie à l'AETR, la Commission agréée, à la demande d'un État membre, un livret de contrôle d'un modèle différent de celui qui figure en annexe, pour autant que ce modèle ne s'écarte pas, sur les points essentiels, du modèle communautaire. La Commission en informe les autres États membres.

2. Les membres de l'équipage inscriront au fur et à mesure dans les feuillets quotidiens du livret individuel de contrôle le relevé des groupes de temps suivants :

- a) sous le signe  :
les temps de repos,
- b) sous le signe  :
les pauses,
- c) sous le signe  :
les périodes de conduite,
- d) sous le signe  :
les autres périodes de présence au travail.

3. Chaque État membre peut prescrire pour les livrets individuels de contrôle délivrés sur son terri-

toire que les groupes de temps visés au paragraphe 2 sous d) soient relevés en distinguant :

a) sous le signe  :

- le temps d'attente, c'est-à-dire la période pendant laquelle les membres de l'équipage ne doivent rester à leur poste de travail que pour répondre à des appels éventuels afin d'entreprendre ou de reprendre une des activités visées au paragraphe 2 sous c) et au présent paragraphe sous b),
- le temps passé à côté du conducteur pendant la marche du véhicule,
- le temps passé sur une couchette pendant la marche du véhicule ;

b) sous le signe  :

tous les autres temps de travail.

4. Chaque État membre peut prendre les mesures nécessaires pour dispenser les membres de l'équipage de véhicules immatriculés sur son territoire et effectuant des transports nationaux, de relever sur les feuillets quotidiens du livret individuel de contrôle les groupes de temps prévus au paragraphe 2 qui peuvent être enregistrés d'une façon appropriée par un appareil mécanique de contrôle se trouvant à bord du véhicule et agréé conformément à l'article 20 du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970, sans préjudice de l'application de l'ensemble de ce règlement à partir des dates fixées par ses articles 4 et 20.

Les données ainsi enregistrées doivent être reportées dans le rapport hebdomadaire qui fait partie du livret individuel de contrôle.

5. Lorsque les membres de l'équipage qui sont soumis aux dispositions du paragraphe 4 sont affectés à un transport international, les groupes de temps ainsi enregistrés et concernant les 7 jours précédents doivent, dans la mesure où ils n'ont pas été relevés dans le rapport hebdomadaire conformément au paragraphe 4 deuxième alinéa, figurer sur les feuillets quotidiens du livret individuel de contrôle.

6. Les membres de l'équipage doivent présenter le livret individuel de contrôle à toute demande des agents chargés du contrôle.

7. Un registre des livrets individuels doit être tenu par toute entreprise. Ce registre doit comporter le nom des membres de l'équipage auxquels un livret est délivré, son émargement, le numéro du livret, la date de la délivrance et celle du dernier feuillet quotidien rempli. Il doit être présenté à toute demande des agents de contrôle.

8. Les livrets individuels clôturés doivent être conservés par l'entreprise pendant une durée d'au moins un an.

9. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour la délivrance et le contrôle des livrets.

Article 25

1. Tout exploitant d'un service régulier doit établir un horaire de service et un registre de service.

2. Le registre doit indiquer pour chaque membre de l'équipage le nom, la date de naissance, le point d'attache, ainsi que l'horaire préalablement fixé des groupes de temps visés à l'article 24 paragraphes 2 et 3.

3. Le registre doit comprendre toutes les mentions visées au paragraphe 2 pour une période minimale couvrant la semaine en cours ainsi que celle qui la précède et celle qui la suit.

4. Le registre doit être signé par le chef d'entreprise ou par son délégué.

5. Chaque membre de l'équipage affecté à un service régulier doit être porteur d'un extrait du registre de service et d'une copie de l'horaire de service.

Article 26

1. La Commission adresse tous les deux ans au Conseil et au Parlement européen un rapport global concernant l'application du présent règlement par les États membres.

En présentant le rapport, la Commission fait au Conseil les propositions qu'elle estime nécessaires pour procéder à une harmonisation dans le progrès, notamment en ce qui concerne la durée maximale de l'amplitude.

2. Afin de permettre à la Commission d'établir le rapport visé au paragraphe 1, les États membres adressent tous les deux ans à la Commission les informations nécessaires sur la base d'un compte rendu type dont le modèle sera établi par la Commission après consultation des États membres.

Article 27

1. Les États membres arrêtent, en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

Ces dispositions portent, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle ainsi que sur les sanctions applicables en cas d'infraction.

2. Les États membres s'accordent mutuellement assistance en vue de l'application des dispositions du présent règlement et de son contrôle.

3. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une infraction aux dispositions du présent règlement, commise par un membre d'équipage d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre, elles peuvent le signaler aux autorités de l'État d'immatriculation du véhicule. Les autorités compétentes se communiquent mutuellement tous les renseignements en leur possession sur les sanctions appliquées pour ces infractions.

SECTION XI

Dispositions finales

Article 28

1. Au cas où l'application du règlement (CEE) n° 543/69 ou du présent règlement donnerait lieu à des difficultés graves et susceptibles de persister dans le domaine des transports ou des difficultés pouvant conduire à une altération grave d'une situation économique nationale ou régionale, un État membre peut demander à être autorisé à adopter des mesures de sauvegarde comportant une suspension temporaire de certaines dispositions de ce règlement aux transports nationaux sur son territoire, dans la mesure et pour les délais strictement nécessaires pour permettre de rééquilibrer la situation.

2. Sur demande de l'État intéressé, la Commission fixera sans délai les mesures de sauvegarde qu'elle

estime nécessaires, en précisant les conditions et les modalités d'application.

3. Ces mesures de sauvegarde ne peuvent être appliquées que jusqu'au 31 décembre 1977.

Article 29

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission procédera à la consultation d'experts gouvernementaux pour toute question touchant à l'application du présent règlement, notamment pour les cas prévus aux articles 23 et 27.

Article 30

1. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 1976. À partir de cette date les articles 1^{er}, 2, 5, 6, 27 paragraphe 1 et 28 sont applicables ; à compter de cette même date les articles 2, 5 et 6 du règlement (CEE) n° 543/69 sont abrogés.

2. Les autres articles du présent règlement sont applicables à partir du 1^{er} février 1977. À compter de cette date les articles 3, 4, 7 à 10, 11 paragraphes 1 à 3 et paragraphes 5 et 6, 12 à 17 du règlement (CEE) n° 543/69 et les règlements (CEE) n° 514/72 et n° 515/72 sont abrogés.

3. Ce règlement n'affecte pas le règlement (CEE) n° 1463/70.

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

ANNEXE

LIVRET INDIVIDUEL DE CONTRÔLE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Rappel des dispositions réglementaires

1. Il est désirable que le livret individuel de contrôle contienne un rappel des dispositions principales à respecter par le membre d'équipage.

Numérotage du livret

2. Le livret individuel de contrôle sera numéroté par perforation ou impression.

Format du livret

3. Le format du livret individuel de contrôle sera le format standard A.6 (105 × 148 mm) ou un format plus grand.

Signature du livret

4. La signature du membre d'équipage figurera à la fois sur le feuillet quotidien et sur le rapport hebdomadaire. La signature de l'employeur figurera sur le rapport hebdomadaire.

Contenu du livret

5. Sous réserve des dispositions du point 7, le livret individuel de contrôle sera conforme au modèle ci-joint; il comprendra:
 - a) une page de couverture,
 - b) des instructions pour la tenue du livret,
 - c) des feuillets quotidiens,
 - d) un exemple de feuillet quotidien rempli,
 - e) des rapports hebdomadaires.

Utilisation simultanée de plusieurs livrets

6. Les États membres prennent des mesures appropriées pour éviter l'utilisation simultanée de plusieurs livrets individuels de contrôle par un membre d'équipage.

Dispositions nationales particulières

7. Chaque État membre peut prescrire pour les livrets individuels de contrôle délivrés sur son territoire:
 - a) d'établir sur une seule bande, portant sur la période de 0 à 24 heures, le diagramme qui figure au feuillet quotidien,
 - b) d'établir le feuillet quotidien en plus d'un exemplaire,
 - c) d'apporter des indications ou rubriques additionnelles ou des variantes, à condition que la présentation générale du livret ne soit pas modifiée et que les numéros ou lettres majuscules en regard des rubriques qui figurent au modèle ci-joint soient inchangés,
 - d) d'apporter toute modification ou indication complémentaire que les dispositions arrêtées en application de l'article 24 du règlement (CEE) rendraient nécessaires en ce qui concerne les symboles correspondant aux rubriques 7 , 7a , 14  et 14 a  du feuillet quotidien,
 - e) de ne pas remplir les cases en regard des rubriques Ha, Hb et/ou I du rapport hebdomadaire,
 - f) de détacher les feuillets quotidiens datant de plus de deux semaines.

MODÈLE DE LIVRET INDIVIDUEL DE CONTRÔLE

a) Page de couverture

I. **LIVRET INDIVIDUEL DE CONTRÔLE**
POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DES TRANSPORTS
ROUTIERS

II. Pays:

III. Première date d'utilisation du livret: 19.....

IV. Dernière date d'utilisation du livret: 19.....

V. Nom, prénom(s), date de naissance et adresse du titulaire du livret:

.....
.....

VI. Nom, adresse, n° de téléphone et éventuellement timbre de l'entreprise:

.....
.....
.....
.....

Livret n°

b) Instructions

**INSTRUCTIONS
POUR LA TENUE DU LIVRET INDIVIDUEL DE CONTRÔLE**

1. Ce livret individuel de contrôle est délivré conformément à (indication de la législation ou des législations pertinentes)

À l'intention de l'entreprise

2. Après avoir rempli les rubriques V et VI de la page de couverture, remettez un livret à tout membre d'équipage conformément à la législation ou aux législations indiquées au paragraphe 1 ci-dessus.
3. Portez sur un registre les noms des personnes à qui un livret aura été remis, en indiquant le numéro matricule de chaque livret et la date de remise. Exigez l'émargement du titulaire sur ce registre.
4. Donnez au titulaire toutes les indications utiles à une tenue correcte du livret.
5. Examinez chaque semaine ou, en cas d'empêchement, le plus tôt, les feuillets quotidiens et le rapport hebdomadaire. Signez le rapport hebdomadaire.
6. Retirez les livrets utilisés, compte tenu du délai fixé au paragraphe 9 ci-après, et tenez-les à la disposition des agents chargés du contrôle, pendant une période de douze mois au moins. Inscrivez dans le registre mentionné au paragraphe 3 ci-dessus la date du dernier feuillet quotidien.

À l'intention du membre d'équipage

7. Ce livret de contrôle vous est personnel. Vous devez l'avoir en votre possession lorsque vous êtes en service et le présenter à la demande des agents chargés du contrôle. Remettez le livret de contrôle à votre employeur lorsque vous quittez l'entreprise.
8. Présentez-le à votre employeur chaque semaine ou, en cas d'empêchement, le plus tôt, pour qu'il puisse vérifier vos inscriptions et signer le rapport hebdomadaire.
9. Lorsque le livret est terminé, gardez-le deux semaines afin de pouvoir le présenter à tout moment aux agents chargés du contrôle. Remettez-le ensuite, aussitôt que possible, à votre employeur. Gardez un double des rapports hebdomadaires.

Couverture

10. Vérifiez si vos nom, prénom(s), date de naissance et adresse sont inscrits correctement (rubrique V).
11. Inscrivez la date à laquelle vous utilisez ce livret pour la première fois (rubrique III).
12. Après usage, inscrivez la dernière date d'utilisation (rubrique IV).

Feuillet quotidien

13. Remplissez un feuillet quotidien pour toute journée au cours de laquelle vous avez été employé comme membre d'équipage.
14. Inscrivez dans la case 2 le numéro d'immatriculation de tout véhicule utilisé pendant la journée.
15. Les symboles utilisés ont la signification suivante:



durée totale du repos ininterrompu précédant la prise de service



temps de repos ou repos journalier



pauses



périodes de conduite

(Première variante) (*)

☒ périodes de présence au travail

(Deuxième variante) (*)

☒ travaux effectifs autres que la conduite;

☒ périodes de présence au travail autres que celles visées par les symboles  et .

16. Indiquez votre temps de repos ou votre période de repos journalier (symbole ) , vos pauses (symbole ) et le temps pendant lequel vous êtes occupé aux activités représentées par les symboles [première variante] (*) des rubriques 6  et 7 ☒ [deuxième variante] (*) 6  , 7 ☒ et 7a  et tirant une ligne horizontale sous les heures correspondantes et en regard des symboles correspondants, et en reliant les lignes horizontales aux lignes verticales. Il y aura ainsi une ligne continue sur toute la longueur de la bande (voir exemple dans le livret).

17. Les inscriptions doivent être faites au commencement et à la fin de chaque période à laquelle elles se rapportent.

18. Dans la case 16 « Observations » inscrivez, le cas échéant, le nom du deuxième conducteur. En outre, cette case peut être utilisée pour expliquer une violation éventuelle des prescriptions ou pour rectifier les indications figurant dans d'autres cases (voir paragraphe 24). L'employeur ou les agents chargés du contrôle peuvent également y inscrire leurs observations.

19. Dans la case 12  , indiquez le nombre d'heures de repos ininterrompu (temps de repos ou repos journalier) précédant immédiatement la prise de service. Si cette période chevauche sur deux jours, le chiffre représentera le total de la période de repos de la fin de la journée précédente et de la période de repos du début de la journée à laquelle se rapporte le feuillet.

20. Avant le départ, inscrivez dans la case 11 « Début de service » le kilométrage selon le compteur kilométrique; à la fin du service, inscrivez dans la case 11 « Fin de service » le nouveau kilométrage et notez le parcours total.

21. Signez le feuillet quotidien.

(*) La variante utilisée dépendra du choix fait par l'État membre conformément à l'article 24 paragraphes 2 et 3 du règlement (CEE) n° 543/69. Seule la variante ainsi choisie apparaîtra sur les livrets individuels de contrôle.

Rapport hebdomadaire

22. Ce rapport doit être établi à l'issue de toute période hebdomadaire ayant comporté l'établissement d'un ou de plusieurs feuillets quotidiens. Pour les jours où vous avez été en service sans être membre d'équipage, c'est-à-dire lorsqu'il n'y avait pas lieu d'établir un feuillet quotidien, inscrivez le chiffre « 0 » dans la case G et la durée des périodes de service dans les cases Ha et Hb; si vous n'avez pas exercé une des activités prévues, inscrivez le chiffre « 0 » dans la case appropriée. Pour les jours où vous n'avez pas été en service, inscrivez le chiffre « 0 » dans les cases G, Ha et Hb, et ajoutez une explication telle que « en vacances », « jour de congé ».

23. Reportez dans les cases F et G les chiffres figurant dans les cases 12 et 13 des feuillets quotidiens correspondants.

Observations générales

24. Il ne peut être fait sur le livret ni grattage, ni rature, ni surcharge; les erreurs, même simplement matérielles, sont à rectifier dans la case 16 « Observations ».

25. Aucun feuillet ne doit être détruit.

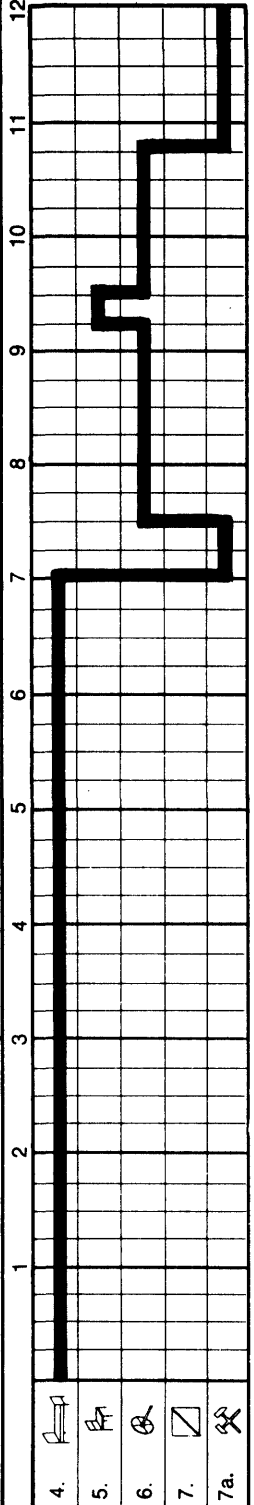
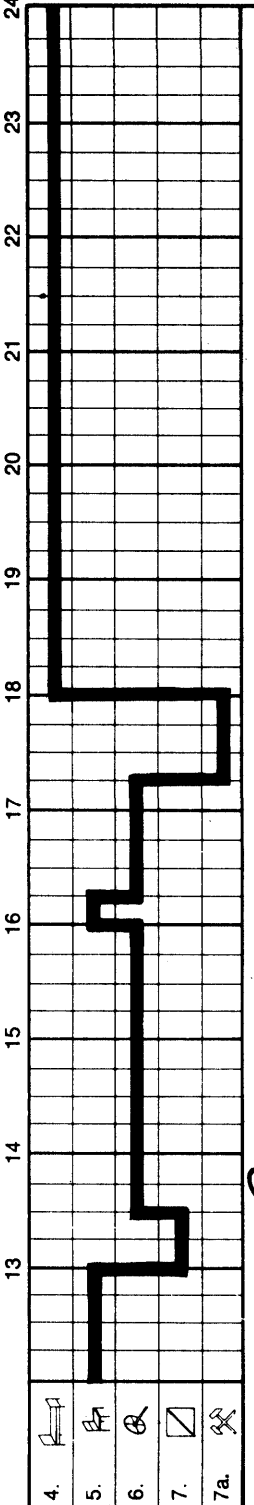
26. Toutes les inscriptions doivent être faites à l'encre ou au stylo à bille.

c) Feuillet quotidien

2. Numéro d'immatriculation du (des) véhicule(s)		1. FEUILLET QUOTIDIEN n°												3. Jour et date	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
4.															
5.															
6.															
7.															
7a.															
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
4.															
5.															
6.															
7.															
7a.															
8. Lieu de prise de service :															
9. Lieu de cessation de service :															
10. Transport de marchandises. Poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules - Train routier ou véhicule articulé - (le cas échéant) :															
10a. Transport de voyageurs. Régime de repos journalier choisi :															
11. Compteur kilométrique : Fin de service : km/miles Début de service : km/miles Parcours total : km/miles															
16. Observations et signature :															
12.  Nombre d'heures															
13. 															
14. 															
14a. 															
15. Total 13 + 14 + 14a le cas échéant															

Livret n°

d) Exemple de feuillet quotidien rempli

2. Numéro d'immatriculation du (des) véhicule(s) 3.462 HB 75		1. FEUILLET QUOTIDIEN n° 21		3. Jour et date Vendredi, 7. Septembre 1974	
4.  5.  6.  7.  7a. 					
8. Lieu de prise de service : Paris		9. Lieu de cessation de service : Aurillac			
10. Transport de marchandises. Poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules - Train routier ou véhicule articulé - (le cas échéant) : 19t					
10a. Transport de voyageurs. Régime de repos journalier choisi :					
		12.  10h		12. Nombre d'heures 12	
11. Compteur kilométrique : Fin de service : 91.430 km/milles Début de service : 91.090 km/milles				13.  6 1/2	
Parcours total : 340 km/milles				14.  1/2	
16. Observations et signature : M. B. Audouin				14a.  2 1/2	
				15. Total 13 + 14 + 14a le cas échéant 9 1/2	

46

Livret n°

Note 1 : En pratique, les cases 10 et 10a ne seront remplies toutes deux sur un même feuillet quotidien que dans les cas où un membre d'équipage aurait effectué le même jour à la fois un transport de voyageurs et un transport de marchandises.

Note 2 : Dans la case 12, le fait d'indiquer 12 heures de durée totale de repos ininterrompu précédant la prise de service signifie que le chauffeur a terminé son travail la veille à 19 heures. En effet, en ajoutant aux 7 heures indiquées dans la case 4 les 5 heures comprises entre 19 et 24 heures la veille, on arrive à un total de 12 heures.

e) Rapport hebdomadaire

A. Nom et prénom(s) du membre d'équipage B. RAPPORT HEBDOMADAIRE C. Du au 19..... inclus									
D. Jours de la période hebdomadaire									J. Total de la période hebdomadaire :
E. Feuillelet quotidien n°									
F. 									
Durée des activités professionnelles	G. 								
	Ha. 								
	Hb. 								
	I G + Ha + Hb								
K. Observations: L. Date du repos hebdomadaire précédent: M. Signature du membre d'équipage: N. Signature de l'employeur: Livret n°									