

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (75)409

Vol. 1975/0158

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) 409 final

Bruxelles, le 24 juillet 1975

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL

sur l'exécution, pendant l'année 1973, du règlement (CEE)
n° 517/72 relatif aux services réguliers et réguliers
spécialisés.

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL

sur la situation du marché des transports dans le domaine
des services de navette visés à l'article 11 du règlement
(CEE) n° 516/72.

COM(75) 409 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL SUR L'EXECUTION, PENDANT
L'ANNEE 1973, DU REGLEMENT (CEE) N° 517/72 RELATIF AUX SERVICES
REGULIERS ET REGULIERS SPECIALISES

I. INTRODUCTION

Le règlement (CEE) n° 517/72 du Conseil, du 28 février 1972, relatif à l'établissement de règles communes pour les services réguliers et les services réguliers spécialisés effectués par autocars et par autobus entre les Etats membres (1), est d'application dans les Etats membres originaires depuis le 1er janvier 1973. En ce qui concerne les nouveaux Etats membres, l'application du règlement a été différée, en vertu de son article 23 b (2), jusqu'au 1er juillet 1973.

L'article 15 du règlement (CEE) n° 517/72 prévoit que "tous les ans, la Commission adresse au Conseil un rapport sur l'exécution du présent règlement".

Le présent rapport donne exécution de la disposition ci-dessus. Il porte, en ce qui concerne les Etats membres originaires, sur l'ensemble de l'année 1973 et, pour les nouveaux Etats membres, sur le deuxième semestre de cette même année. Il a notamment pour objet de :

- mettre en évidence l'évolution dans les relations de trafic,
- apprécier l'efficacité des procédures arrêtées,
- constater, le cas échéant, les incidences économiques du règlement,
- relever l'importance des infractions.

Par ailleurs, le rapport permet de constater les modifications qui, à la lueur de l'expérience acquise, devraient être apportées audit règlement.

En vue de recueillir les éléments nécessaires à l'élaboration du rapport, la Commission a adressé un questionnaire aux Etats membres, en date du 22 juillet 1974.

(1) J.O. n° L 67 du 20 mars 1972, page 19

(2) Article 1er du règlement (CEE) n° 2442/72 du Conseil, du 21 novembre 1972 - J.O. n° L 265 du 24 novembre 1972, page 7.

II. REPONSES DES ETATS MEMBRES ET CONSIDERATIONS DE LA COMMISSION

A. Evolution dans les relations de trafic

Les statistiques fournies en la matière par les Etats membres sont regroupées dans différents tableaux synoptiques figurant en annexe du présent rapport. Elles sont cependant ^{trop} incomplètes pour permettre d'en tirer des conclusions suffisamment probantes sur l'évolution des relations de trafic. Tous efforts seront entrepris en vue d'obtenir l'amélioration, pour le prochain rapport, du matériel statistique en cause.

B. Procédures

1. Aucun Etat membre n'a ressenti le besoin d'avoir recours à la procédure de négociation prévue par l'article 13, par. 1, du règlement, en vue d'arriver à un accord sur une demande de création, de modification ou de suppression d'un service régulier ou d'un service régulier spécialisé, voire de renouvellement d'une autorisation.

Par ailleurs, la Commission n'a été saisie d'aucun cas où, en application des dispositions de l'article 14, par. 1, alinéa 2, elle aurait dû trancher un litige. On peut, en conséquence, estimer que la procédure instaurée par le règlement communautaire a permis aux Etats membres de décider, sans difficultés majeures, sur les demandes introduites par les transporteurs.

2. Néanmoins, la Belgique a estimé qu'il conviendrait de recommander aux autorités compétentes de chaque Etat, consultées par un Etat membre au sujet d'une demande, de répondre, dans un délai aussi réduit que possible et dont la durée devrait être déterminée au niveau communautaire, pour éviter qu'une trop longue période s'écoule entre la date d'introduction de la demande et celle de la prise d'effet de la décision (un mois après sa notification aux autres Etats membres - art. 13 par. 4).

Bien que la Commission estime que la procédure d'examen des demandes doit pouvoir être achevée rapidement, elle émet des doutes quant à la possibilité de fixer un délai maximum uniforme, compte tenu notamment des différences existant entre les structures administratives respectives des Etats membres. Elle invite néanmoins les Etats membres à accélérer la procédure en cause.

3. Certains Etats membres ont regretté que le règlement ne permette pas la délivrance aux entreprises d'autorisations "provisaires", destinées à couvrir des besoins urgents de transport, compte tenu de la sujétion que présente, dans le temps, le processus de délivrance desdites autorisations. Ils ont en conséquence préconisé un amendement prévoyant l'octroi "d'autorisations provisoires" d'un mois ou plus aux transporteurs effectuant des services nécessités par des besoins immédiats des usagers, en attendant que les formalités de la procédure (consultation des Etats membres, prise d'effets des décisions) puissent être terminées.

La Commission rappelle que la possibilité de délivrer une autorisation provisoire était prévue à l'article 19 de sa proposition originale de règlement (3), mais que cette disposition n'a pas été retenue au niveau du Conseil. Ayant constaté, par ailleurs, que certains Etats membres continuent à ne pas éprouver le besoin d'introduire une telle procédure, voire s'y opposent, elle examinera s'il serait opportun de proposer, le cas échéant, un amendement au règlement visant à habiliter les Etats qui le souhaiteraient à convenir, sur le plan bilatéral, de la délivrance d'une autorisation de telle nature.

4. En matière d'infractions, seule l'Italie a constaté que la tenue des documents qui doivent se trouver à bord du véhicule laissait parfois à désirer. Elle a mis les entreprises défaillantes en demeure de se mettre en règle. Aucune sanction d'ordre administratif ou pénal n'a été prise.

Cette quasi-absence d'infraction résulte, de l'avis de la Commission, notamment du fait que le régime instauré est relativement strict, plus particulièrement, en ce qui concerne le choix du transporteur ainsi que les conditions imposées dans l'autorisation, pour l'exécution du service.

(3) J.O. n° C 123 du 19 septembre 1969., page 1.

C. Incidence économique du règlement

Les Etats membres ont estimé que l'introduction de la réglementation communautaire n'a guère modifié la situation économique existante ; cependant, cette réglementation, si elle n'a pas créé de trafic nouveau, a permis de mieux l'organiser.

La Commission est d'avis que l'expérience acquise n'est pas suffisante et que certains éléments, notamment relatifs à la satisfaction des besoins et à l'incidence sur la coordination, semblent pouvoir être fournis dans des rapports ultérieurs.

D. Modifications proposées et autres suggestions

1. L'article 22 du règlement (CEE) n° 517/72 stipule, entre autres, que les dispositions que les Etats membres doivent arrêter pour l'exécution du règlement portent également sur les sanctions applicables en cas d'infraction, notamment en cas de non-respect du préavis visé à l'article 10, paragraphe 1 alinéa 1. Or, le Royaume-Uni estime que le paragraphe 1 de l'article 10 qui prévoit que "l'autorisation devient caduque trois mois après que l'autorité compétente a reçu communication, de la part du titulaire, d'un préavis exprimant l'intention de ce dernier de mettre fin à l'exploitation du service", ne fait pas obligation au transporteur d'informer l'autorité compétente de son intention et, qu'en conséquence, le fait de ne pas lui adresser cette notification ne peut constituer une infraction.

La Commission ne saurait partager une telle interprétation étant donné que l'obligation, même si elle n'y figure pas "expressis verbis", est contenue implicitement dans les dispositions précitées. Elle rappelle que les autres Etats membres n'ont éprouvé aucune difficulté à prévoir les sanctions adéquates en la matière. Il appartient au Royaume-Uni d'introduire, dans le cadre de dispositions d'exécution basées sur l'article 22 du règlement, les mesures nécessaires, lui permettant de sanctionner la non-notification du préavis.

2. Un autre problème soulevé par le Royaume-Uni concerne l'article 10, paragraphe 1, alinéa 2, selon lequel "le titulaire de l'autorisation doit informer le public et les voyageurs intéressés, d'une manière appropriée, de son intention de mettre fin à l'exploitation du service". Les termes "d'une manière appropriée" n'étant pas explicités par le règlement, le Gouvernement du Royaume-Uni suggère d'adopter aussi rapidement que possible une définition communautaire adéquate de l'expression "d'une manière appropriée".

La Commission estime qu'il n'est pas nécessaire d'établir une définition communautaire. Cependant, elle suggère que les Etats membres la renseignent sur la procédure utilisée en la matière pour lui permettre d'assurer l'information mutuelle entre Etats membres.

3. Aux termes de l'article 20 du règlement (CEE) n° 517/72, les Etats membres peuvent, lorsqu'il s'agit d'un service régulier ou d'un service régulier spécialisé qui n'emprunte que le territoire de deux Etats membres et dont le parcours est inférieur à 100 km et situé dans une zone sur une profondeur ne dépassant pas 50 km à vol d'oiseau de chaque côté de la frontière déroger dans le cadre du commun accord visé à l'article 13, paragraphe 1, à certaines dispositions précisées à l'article 20.

Le Gouvernement du Royaume-Uni demande si le trajet accompli par mer entre son pays et un autre Etat membre doit ou ne doit pas être inclus dans les distances considérées.

La Commission constate que le règlement présent, en la matière, une lacune. Elle estime qu'il y a lieu d'amender l'article 20 pour tenir compte des dites traversées maritimes et d'y introduire en conséquence la disposition insérée, dans cette même optique, dans la première directive du Conseil relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route entre Etats membres (4), à savoir :

(4) J.O. n° L 84 du 28 mars 1974, page 8.

./.

"Pour les transports entre les Etats membres dont les territoires sont uniquement séparés par une voie d'eau maritime, il n'est pas tenu compte du parcours à bord d'un moyen de transport maritime spécialement construit et équipé pour le transport de véhicules utilitaires et exploité sous forme de ligne régulière".

En conséquence, la Commission présentera dans les meilleurs délais / au Conseil, une proposition formelle portant modification du règlement (CEE) n°517/72 dans le sens susdit.

E. Divers

Au cours d'une réunion des experts gouvernementaux convoquée par la Commission à l'occasion de l'établissement du présent rapport, certaines délégations ont estimé qu'il n'était guère opportun de présenter chaque année un rapport sur l'exécution du règlement (CEE) n° 517/72, tel que le prévoit son article 15. Elles ont exprimé l'avis que si les renseignements afférents à ce rapport pouvaient être recueillis annuellement, le rapport proprement dit devrait être établi tous les 3 ou 5 ans. D'autres délégations se sont prononcées pour une simplification de la procédure et ont suggéré en conséquence que le rapport soit adressé par la Commission directement aux Etats membres et non plus au Conseil.

Pour sa part, la Commission ne saurait se rallier à cette dernière suggestion, elle pourrait par contre souscrire à la solution d'un rapport trisannuel.

Il convient également de signaler qu'à l'occasion de cette même réunion, certaines délégations ont soulevé la question de l'opportunité d'entamer les travaux tendant à l'établissement d'un modèle uniforme de règlement d'exploitation, en exécution des dispositions de l'article 5, paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 517/72. Elles ont déclaré que l'absence d'un règlement d'exploitation uniforme n'a créé aucune difficulté.

La Commission a pris acte de ces avis officieux et procédera à un examen approfondi de la question.

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL SUR LA SITUATION DU MARCHÉ DES
TRANSPORTS DANS LE DOMAINE DES SERVICES DE NAVETTE VISES A L'ARTICLE
11 DU REGLEMENT (CEE) n° 516/72

I. INTRODUCTION

L'article 11, paragraphe 1, du règlement n° 516/72 prévoit que, par dérogation aux dispositions de l'article 2, paragraphe 3, du règlement n° 117/66/CEE, le "transporteur peut demander l'autorisation de faire à vide le premier voyage aller et le dernier voyage retour de la série de navette dans le cas où les voyageurs en provenance de pays tiers sont groupés dans un aéroport à la descente d'un avion ou dans un port à la descente d'un navire, par contrat conclu avant leur arrivée dans le pays où s'effectue leur prise en charge". Le paragraphe 2 de l'article 11 du règlement n° 516/72 stipule que des autorisations peuvent également être accordées dans d'autres cas. Enfin, le paragraphe 3 du même article prévoit que la Commission doit présenter au Conseil, avant la fin du premier semestre 1975, un rapport sur la situation du marché des transports dans ce domaine, à savoir celui des "navettes inversées", accompagné, le cas échéant, d'une proposition visant à modifier la portée de l'article 11.

En vue de recueillir les éléments nécessaires à l'élaboration dudit rapport, la Commission a adressé un questionnaire aux Etats membres, en date du 22 juillet 1974.

II. REPONSES DES ETATS MEMBRES ET CONSIDERATIONS DE LA COMMISSION

1. Des réponses reçues, il ressort que les services de navette en cause ne représentent qu'une forme de transport peu courante. C'est ainsi que aucune demande visant à l'instauration de tels services n'a été introduite en Belgique, au Danemark, en Irlande, en Italie, au Luxembourg, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Pour sa part, l'Allemagne a signalé que des demandes en la matière ont été refusées vu l'incidence défavorable de l'exécution de tels services sur les transporteurs nationaux.

./.

Quant à la France, elle a, pour la période à dater du jour de la mise en application du règlement, communiqué les chiffres suivants :

- nombre de demandes d'autorisation pour assurer un service de navette <u>avec</u> hébergement	1
- nombre d'autorisations délivrées pour assurer un service de navette <u>avec</u> hébergement	1
- nombre de demandes d'autorisation pour assurer un service de navette <u>sans</u> hébergement	2
- nombre d'autorisations délivrées pour assurer un service de navette <u>sans</u> hébergement	2

Les 3 autorisations en cause ont été délivrées à une entreprise italienne qui, dans l'exécution des services concernés, a exécuté 47 voyages, transporté 3182 personnes et parcouru 18.840 kilomètres.

2. En ce qui concerne les infractions, seule la Belgique a signalé que les services de contrôle ont constaté en 1972 et en 1973 l'existence de quelques services illicites de "navettes inversées" exécutés par des transporteurs d'un autre Etat membre. A cette époque, la Belgique n'a pu prendre des sanctions en la matière du fait que l'entrée en vigueur de l'arrêté d'exécution a été retardée.

3. Compte tenu de cette situation, la Commission est d'avis qu'il n'y a pas lieu de procéder à une modification des dispositions visées à l'article 11 du règlement (CEE) n° 516/72.

RELEVÉ DES REPONSES FAITES PAR LES ETATS MEMBRES AUX QUESTIONS D'ORDRE STATISTIQUE POSEES PAR LA
COMMISSION DANS SON QUESTIONNAIRE RELATIF A L'EXECUTION DU REGLEMENT (CEE) n° 517/72
(SERVICES REGULIERS ET REGULIERS SPECIALISES)

b) Nombre d'autorisations renouvelées et de kms desservis

SERVICES REGULIERS										SERVICES REGULIERS SPECIALISES										
G.B.	NL	L	I	IRL	F	DK	D	B	TOTAL	TRAFFIC	TOTAL	B	D	DK	F	IRL.	I	L	NL	G.B.
-	24	-	4	-	13	-	6	X	47	Nombre BELGIQUE	302	X	17	-	14	+	-	16	255	-
-	832	-	2775	-	2533	-	1258	X	7.408	Kms	17.242	X	2457	-	692	-	-	816	13277	-
-	4	-	-	-	4	-	X	-	8	Nombre ALLEMAGNE	11	-	X	-	7	-	-	-	4	-
-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	Kms	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	Nombre DANEMARK	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	Kms	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	X	-	9	11	20	Nombre FRANCE	2	2	-	-	X	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	X	-	320	1922	7.332	Kms	150	150	-	-	X	-	-	-	-	-
-	-	-	-	X	-	-	-	-	1	Nombre IRLANDE	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
-	-	-	-	X	-	-	-	-	160	Kms	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
-	-	-	X	-	-	-	-	-	22*	Nombre ITALIE	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-
-	-	-	X	-	-	-	-	-	8.694*	Kms	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-
-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	Nombre LUXEMBOURG	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-
-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	Kms	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-
-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	Nombre PAYS-BAS	7	-	-	-	-	-	-	-	X	-
-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	Kms	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Nombre ROYAUME-UNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Kms	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X

*) La distinction entre services réguliers et services réguliers spécialisés n'a pas été précisée.

c) Nombre d'autorisations délivrées pour effectuer, dans le cadre de l'exécution du service international, des transports nationaux

"néant"

d) Nombre d'autorisations retirées

"néant"

e) Nombre de services supprimés

SERVICES REGULIERS				TRAFFIC	SERVICES REGULIERS SPECIALISES			
F	-	NL	Total		F	-	-	Total
3	-	1	4	ALLEMAGNE	11	-	-	11
			9**	PAYS-BAS *				
			1**	ITALIE *				
Totaux			14		11			

Total général = 25

* la distinction entre services réguliers et services réguliers spécialisés n'a pas été précisée.

** la ventilation par relation de trafic avec d'autres Etats membres n'a pas été communiquée.

1.2. Période depuis la mise en application du règlement jusqu'au 31.12.1973

a) Nombre de services instaurés et de kms desservis

SERVICES REGULIERS										SERVICES REGULIERS SPECIALISES										
G.B.	NL	L	I	IRL	F	DK	D	B	Total	TRAFIC	Total	B	D	DK	F	IRL	I	L	NL	G.B.
								X1	-	Nombre BELGIQUE Kms	30	X	1	-	15	-	-	1	13	-
								X	-		1.708	X	26	-	1037	-	-	85	510	-
-	13	2	1	-	7	4	X	1	28	Nombre ALLEMAGNE Kms	57		X		40	-		1	16	-
-	-	-	-	-	-	-	X	-				-	X	-	-	-	-	-	-	-
						X			-	Nombre DANEMARK Kms	-			X						
						X								X						
-	-	-	18	-	X	-	2	3	23	Nombre FRANCE Kms	1	1	-	-	X	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	X	-	101	654	755		59	59	-	-	X	-	-	-	-	-
				X					-	Nombre IRLANDE Kms	-					X				
				X					-		-					X				
			X						-	Nombre ITALIE Kms	-						X			
			X						-		-						X			
		X							-	Nombre LUXEMBOURG Kms	-							X		
		X							-		-							X		
	X								5 *	Nombre PAYS-BAS Kms	-								X	
	X								-		-								X	
X									-	Nombre ROYAUME-UNI Kms	-									X
X									-		-									X

* La distinction entre services réguliers et services réguliers spécialisés n'a pas été précisée.

b) Nombre d'autorisations renouvelées et de kms. desservis

SERVICES REGULIERS										SERVICES REGULIERS SPECIALISES										
G.B.	NL	L	I	IRL	F	DK	D	B	Total	TRAFIC	Total	B	D	DK	F	IRL	I	L	NL	G.B.
-	2	-	-	-	12	-	8	X	22	Nombre BELGIQUE Kms	7	X	1	-	6	-	-	-	-	-
-	300	-	-	-	2585	-	1851	X	4.736		1.058	X	734	-	324	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	X	-	1	Nombre ALLEMAGNE Kms	-		X							
-	-	-	-	-	-	-	X	-			-		X							
						X				Nombre DANEMARK Kms				X						
						X								X						
					X					Nombre FRANCE Kms					X					
					X										X					
				X						Nombre IRLANDE Kms						X				
				X												X				
			X						21*	Nombre ITALIE Kms	-						X			
			X						8.384*		-						X			
		X								Nombre LUXEMBOURG Kms								X		
		X																X		
	X									Nombre PAYS-BAS Kms									X	
	X																		X	
X										Nombre ROYAUME-UNI Kms										X
X																				X

* La distinction entre services réguliers et services réguliers spécialisés n'a pas été précisée.

c) Nombre d'autorisations délivrées pour effectuer, dans le cadre de l'exécution du service international, des transports nationaux

"néant"

d) Nombre d'autorisations retirées sur la base de l'article 18 § 1

"néant"

e) Nombre de services supprimés

	F	I	TOTAL
BELGIQUE *	1	2	3
ITALIE *			2 **
	TOTAL GENERAL		5

* La distinction entre services réguliers et réguliers spécialisés n'a pas été précisée.

** La ventilation par relation de trafic avec d'autres Etats membres n'a pas été communiquée.