COMMISSION

AVIS DE LA COMMISSION

du 21 juin 1974

adressé au gouvernement des Pays-Bas au sujet de mesures à prendre en vue de l'application du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route

(74/375/CEE)

1. Par lettre du 9 juillet 1973, la représentation permanente des Pays-Bas a transmis à la Commission, pour avis, un projet de mesures en vue de l'application du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969 (1), tel qu'il a été modifié par le règlement (CEE) n° 515/72 du Conseil du 28 février 1972 (2). Les mesures envisagées ont pour objet de fixer les dérogations prévues à l'article 14*bis* lettre b) du règlement cité pour certains transports à courte distance.

2. Basées sur l'article 14*bis* lettre b) second tiret du règlement (CEE) n° 543/69, les prescriptions proposées prévoient de libérer les membres d'équipage de l'obligation de tenir un livret individuel de contrôle dans les transports à courte distance suivants :

a) Déplacements effectués à titre de contrôle et de démonstration par des mécaniciens.

Cette dérogation concerne un groupe de travailleurs dont le temps de travail est réglementé par la loi sur le travail de 1919. Les déplacements cités n'occupent qu'une place modeste dans l'activité quotidienne de ce groupe de personnes, de sorte qu'un dépassement des temps de conduite autorisés n'est pas à craindre.

b) Transports effectués par des entrepreneurs indépendants et par des cadres pour compte propre.

En l'occurence il s'agit généralement de transports effectués par des entreprises moyennes. Si les déplacements et les transports ont lieu dans un rayon de 50 km, il pourra être dérogé à l'obligation de tenir un livret individuel de contrôle. Si cette distance limite devait être franchie occasionnellement, il y sera dérogé sous réserve qu'un feuillet quotidien soit rempli à chaque franchissement. Les dérogations envisagées ne seraient autorisées qu'à titre individuel et chaque fois pour une durée d'un an.

c) Transports effectués par un équipage lié à des temps de travail.

Des dérogations ont déjà été accordées dans de nombreux cas particuliers les jours ouvrables pour des transports par camions de moins de 3,5 t qui ne relèvent pas du règlement (CEE) n° 543/69, le temps de travail ne dépassant pas 12 heures (entre 7 heures et 19 heures). Si les transports sont effectués pour compte propre, le personnel concerné est lié aux temps de travail en vigueur dans les entreprises industrielles ou commerciales (en règle générale, 42 heures par semaine à l'heure actuelle). L'activité de conducteur ne représente fréquemment qu'une partie des prestations de travail quotidiennes, de sorte que ce groupe de travailleurs relève parallèlement de la loi sur le travail. Une dérogation peut également être mise à profit dans les transports professionnels de marchandises où les temps de travail fixes sont moins de règle, sauf par exemple dans les services de ramassage et de distribution. Il est prévu d'accorder également des dérogations individuelles pour des transports par camions de plus de 3,5 t, les heures de travail effectives pouvant, dans ce cas, être précisées et même limitées.

d) Transports occasionnels par camions bénéficiant d'une dérogation dite « impersonnelle ».

Présentement, des dérogations de cette catégorie sont d'ores et déjà accordées, pour des camions n'atteignant pas le poids maximal autorisé de 3,5 t, aux entreprises pour lesquelles un contrôle a établi qu'un véhicule automobile déterminé est utilisé, à tour de rôle, par différents membres du personnel

(1) JO n° L 77 du 29. 3. 1969, p. 49.
(2) JO n° L 67 du 20. 3. 1972, p. 11.

pour des déplacements à courte distance (petits entrepreneurs du bâtiment, entreprises artisanales, etc.) Le personnel concerné relève de la loi sur le travail. La réglementation prévue vise à éviter aux personnes concernées d'avoir à inscrire sans omission, dans un livret individuel de contrôle, leur temps de travail et de repos de toute la semaine pour quelques heures hebdomadaires passées derrière le volant.

Cette dérogation doit être rendue apparente par l'apposition d'une plaque sur le véhicule.

3. La Commission constate que les dipositions envisagées sont conformes au règlement (CEE) n° 543/69.

Cependant il y a lieu de relever, tout d'abord, que toutes les dérogations envisagées, notamment celles pour les transports cités sous b), devront être limitées aux transports effectués dans un rayon de 50 km autour du lieu de l'exploitation du véhicule.

Ensuite, on doit constater en ce qui concerne les transports cités sous b), effectués par des entreprises indépendantes et des cadres pour compte propre, que la limitation dans le temps des dérogations, fixée à un an, et le caractère individuel de la dérogation, ne peuvent pas être considérés comme des mesures de contrôle appropriées suffisantes au sens de l'article 14*bis* lettre b) second tiret. Dans le cas des transports cités sous c), (transports effectués par des personnes travaillant à temps fixes), il ne paraît pas davantage assuré que le fait de fixer des durées journalières de travail maximales garantisse un contrôle suffisant, notamment, des durées journalières de conduite maximales autorisées. Il est, par conséquent, demandé au gouvernement néerlandais de prévoir des mesures de contrôle supplémentaires pour les cas en question.

Enfin, il y a également lieu de noter que, notamment dans le cas des transports cités précédemment sous b), c) et d) et pour autant qu'ils relèvent du règlement communautaire, il est dans l'intérêt de la sécurité routière et également du contrôle des temps de travail que certains véhicules soient équipés d'un appareil de contrôle, comme le prévoit l'article 14*bis* lettre b) premier tiret. Cette dernière disposition stipule la possibilité de dérogations en ce qui concerne l'obligation de la tenue d'un livret individuel de contrôle lorsque les véhicules sont équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'article 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 [1]. L'utilisation de cet appareil permettrait d'obtenir. des résultats au niveau de la sécurité routière et de la protection sociale que les prescriptions prévues ne permettraient d'atteindre que sous certaines conditions et dans une plus faible mesure. Il conviendrait, pour ces raisons, que le gouvernement néerlandais procède à un nouvel examen des dispositions concernées également dans cette optique avant d'en fixer les modalités d'application.

4. Pour ces motifs et sous réserve des considérations qui précèdent, la Commission émet un avis favorable.

Fait à Bruxelles, le 21. juin 1974.

Par la Commission

Le président

François-Xavier ORTOLI

(1) JO n° L 164 du 27. 7. 1970, p. 1.