

JOURNAL OFFICIEL

DES

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

17 OCTOBRE 1966

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

9^e ANNÉE N° 185

SOMMAIRE

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

INFORMATIONS.

LA COMMISSION

DIRECTIVES ET DÉCISIONS

66/578/CEE :

Décision de la Commission, du 30 septembre 1966, portant fixation des primes s'ajoutant aux prélèvements dans les échanges intracommunautaires des céréales 3189/66

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Propositions de la Commission au Conseil

66/579/CEE :

Proposition d'une directive du Conseil concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires (présentée par la Commission au Conseil le 20 juillet 1966) 3191/66

66/580/CEE :

Proposition d'un règlement du Conseil relatif aux aides accordées aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable (présentée par la Commission au Conseil le 14 juillet 1966) 3192/66

66/581/CEE :

Proposition d'un règlement 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 27 juillet 1966) 3195/66

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

INFORMATIONS

LA COMMISSION

DIRECTIVES ET DÉCISIONS

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 30 septembre 1966

portant fixation des primes s'ajoutant aux prélèvements dans les échanges intracommunautaires des céréales

(66/578/CEE)

LA COMMISSION DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu la décision de la Commission du 10 juin 1966 ⁽¹⁾ portant fixation des primes s'ajoutant aux prélèvements dans les échanges intracommunautaires des céréales et l'ensemble des décisions ultérieures qui l'ont modifiée,

considérant qu'en fonction des prix de ce jour dont la Commission a eu connaissance, les primes actuellement en vigueur doivent être modifiées conformément au tableau annexé à la présente décision ;

considérant que les données relatives au prix indicatif applicable durant le mois d'octobre 1966 en France pour le maïs font actuellement défaut ; qu'il convient de tenir compte provisoirement du prix indicatif applicable dans cet État membre pour ce produit pendant le mois d'octobre 1965 ; qu'en conséquence, les primes fixées sur la base de ce prix doivent être appliquées provisoirement et seront confirmées ou remplacées dès que les données manquantes seront connues,

⁽¹⁾ JO n° 106 du 15.6.1966, p. 1901/66.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :*Article premier*

Le barème des primes s'ajoutant aux prélèvements fixés à l'avance, visées à l'article 2 paragraphe 3 du règlement n° 63/65/CEE, est modifié conformément au tableau annexé à la présente décision.

Article 2

Les primes fixées à l'article 1^{er} sont valables à partir de la date figurant à l'annexe de la présente décision et jusqu'à leur modification par une décision ultérieure de la Commission.

Article 3

Toutefois, les primes fixées pour les importations de maïs en provenance de la France dans les autres États membres seront confirmées ou remplacées avec effet au 1^{er} octobre 1966, par une nouvelle décision, pour tenir compte du prix indicatif français valable pour le mois d'octobre 1966 pour ce produit.

Article 4

La présente décision est destinée à tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le 30 septembre 1966.

Par la Commission

Le président

Walter HALLSTEIN

ANNEXE

Primes s'ajoutant aux montants des prélèvements dans le commerce intracommunautaire, fixés par décision de la Commission en date du 30 septembre 1966, valables à partir du 1^{er} octobre 1966

(U.C./1.000 kg) ⁽¹⁾

Pour les importations						
vers	en provenance					
	de Belgique	d'Allemagne (R.F.)	de France	d'Italie	du Luxembourg	des Pays-Bas
MAÏS						
la Belgique	—	—	0	0	—	—
l'Allemagne (R.F.)	—	—	8,07	0	—	—
la France	—	—	—	0	—	—
l'Italie	—	—	0	—	—	—
le Luxembourg	—	—	0	0	—	—
les Pays-Bas	—	—	8,07	0	—	—

⁽¹⁾ 1 U.C. = 50 FB = 4 DM = 4,93706 FF = 625 Lit. = 50 Flux. = 3,62 Fl.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION AU CONSEIL

Proposition d'une directive du Conseil concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires*(Présentée par la Commission au Conseil le 20 juillet 1966)*

(66/579/CEE)

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 75 et 99,

vu la décision n° 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965 ⁽¹⁾ 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, et notamment son article 1 b),

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que l'instauration d'une politique commune des transports requiert l'établissement de règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres;

considérant que l'établissement de ces règles communes doit comporter aussi l'uniformisation des dispositions, largement divergentes à l'heure actuelle, qui concernent l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires;

considérant qu'aux termes de l'article 1^{er} de la décision du Conseil du 13 mai 1965, il sera, entre autres, procédé avec effet à la date du 1^{er} janvier 1967, à cette uniformisation;

considérant que l'importation de carburant en franchise dans le réservoir des véhicules utili-

taires routiers constitue une facilité pour les transporteurs participant aux transports internationaux, facilité qui devrait être égale dans les deux sens du trafic et pour des transporteurs qui se font concurrence sur le même parcours;

considérant qu'il est opportun d'accorder cette facilité en admettant en franchise des quantités de carburant correspondant à la contenance du réservoir normal du véhicule, ceci afin de réduire les contrôles aux passages des frontières;

considérant que compte tenu des réglementations nationales différentes, il convient de prévoir dans une première étape une franchise portant sur une quantité minimum de 200 l;

considérant qu'afin d'éviter l'utilisation abusive du carburant importé en franchise, il convient de laisser à chaque État membre la faculté de prendre ou de maintenir des mesures plus restrictives en ce qui concerne les transports internationaux à destination de sa zone frontalière;

considérant que cette directive ne revêt qu'un caractère transitoire, en attendant l'harmonisation des taxes sur le carburant,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article premier

Les États membres procèdent, conformément à la présente directive, à l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires, traversant des frontières communes entre les États membres.

(1) JO n° 88 du 24.5.1965, p. 1500/65.

Article 2

Au sens de la présente directive, on entend par « véhicule automobile utilitaire » les véhicules routiers à moteur qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont destinés

a) au transport de personnes pour autant qu'ils soient aptes à transporter plus de 9 personnes (y compris le conducteur),

b) au transport de marchandises,
avec ou sans rémunération.

Article 3

Avec effet au plus tard à la date du 1^{er} janvier 1967, les États membres admettent en franchise une quantité minimum de 200 litres de carburant, pour autant que cette quantité ne dépasse pas la contenance du réservoir normal des véhicules automobiles utilitaires.

Article 4

Avec effet au plus tard à la date du 1^{er} janvier 1970, les États membres admettent en franchise le carburant contenu dans le réservoir normal des véhicules automobiles utilitaires.

Article 5

Au sens de la présente directive, on entend par « réservoir normal », le réservoir fixé à demeure par le constructeur sur le véhicule et sur tous les véhicules du même type, dont l'agencement permanent permet l'utilisation directe du carburant.

Article 6

Par dérogation aux dispositions des articles 3 et 4, chaque État membre a la faculté, après consultation de la Commission, de prendre des mesures plus restrictives en cette matière, ou de maintenir de telles mesures prises antérieurement, en ce qui concerne les transports internationaux à destination de sa zone frontalière, s'étendant sur une profondeur maximale de 25 km à vol d'oiseau.

Article 7

Les États membres arrêtent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives, nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive.

Article 8

La présente directive est adressée à tous les États membres.

Proposition d'un règlement du Conseil relatif aux aides accordées aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable

(Présentée par la Commission au Conseil le 14 juillet 1966)

(66/580/CEE)

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 7, 75, 77 et 94,

vu l'article 9 paragraphe 1 de la décision n° 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965 ⁽¹⁾,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que la politique commune des transports vise notamment à éliminer les disparités qui sont de nature à fausser les conditions de concurrence sur le marché des transports;

considérant que, compte tenu des nécessités de la politique commune des transports, et notamment en vue de réaliser les buts poursuivis par la décision n° 65/271/CEE du Conseil, il y a lieu d'étendre le régime prescrit par les articles 92 et 93 du traité aux aides accordées par les États, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains

⁽¹⁾ JO n° 88 du 24.5.1965, p. 1500/65.

modes de transports, même si elles n'affectent pas les échanges entre États membres;

considérant qu'en application de l'article 77 du traité, les États membres peuvent accorder des aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public; qu'il importe, en conséquence, de préciser les critères auxquels doivent répondre les aides qui remplissent ces conditions;

considérant que des aides répondent aux besoins de la coordination des transports lorsqu'elles se limitent à compenser les effets soit d'interventions des États qui affectent les entreprises de transport, soit des particularités du marché des transports, et notamment les situations différentes en matière d'imputation des coûts d'infrastructure ainsi que la surcapacité susceptible de se manifester dans certains modes de transport, pour autant que ces aides contribuent à éliminer les distorsions de la concurrence entre entreprises ou modes de transport et à mieux satisfaire les besoins de transports;

considérant qu'en vue de délimiter les aides destinées à rembourser des servitudes inhérentes à la notion de service public, il importe de définir l'obligation d'exploiter, l'obligation de transporter ainsi que l'obligation tarifaire;

considérant que des règles et méthodes communes pour les compensations financières découlant de la normalisation des comptes, d'une part, et pour la compensation des charges résultant des obligations de service public, d'autre part, devront être arrêtées conformément aux articles 5, 6 et 7 de la décision n° 65/271/CEE;

considérant que, pour l'instauration d'un régime de concurrence sur le marché des transports, les aides accordées aux entreprises de transport ne doivent comporter aucune discrimination en raison de la nationalité;

considérant qu'il y a lieu d'appliquer aux aides visées par le présent règlement les dispositions de procédure de l'article 93 du traité et des mesures prises pour son application en y rapportant les modifications nécessaires;

considérant qu'il paraît justifié d'exempter provisoirement de l'application du présent règlement les aides accordées par les autorités communales aux entreprises de transport pour le trafic de voyageurs, compte tenu du fait que ces aides ne revêtent pas une importance considérable pour la politique commune des transports et que leur examen ne présente pas dès lors un caractère d'urgence,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

Sauf dérogations prévues dans le présent règlement, le régime prescrit par les dispositions des articles 92 et 93 du traité et leurs dispositions d'application est étendu aux aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains modes de transports, et qui n'affectent pas les échanges entre États membres.

Article 2

Sont considérées comme des aides répondant aux besoins de la coordination des transports au sens de l'article 77 du traité, les prestations accordées par les États ou au moyen de ressources d'État qui ont pour but de compenser les effets soit d'interventions des États qui affectent certaines entreprises ou certains modes de transport, soit des particularités du marché des transports, pour autant que ces prestations contribuent à éliminer des distorsions de la concurrence entre entreprises ou modes de transport et à mieux satisfaire les besoins de transport.

Article 3

1. Sans préjudice des règles communes qui seront arrêtées en exécution de l'article 7 de la décision n° 65/271/CEE, et aux conditions fixées par l'article 2, des aides peuvent notamment être accordées aux entreprises de transport pour compenser le supplément de charges qu'elles supportent par rapport à d'autres entreprises de transport et résultant de

a) l'obligation d'occuper un personnel excédant les besoins de l'entreprise;

b) l'obligation d'accorder à leur personnel certains avantages sociaux allant au-delà de ceux des autres modes de transport;

c) l'obligation d'accorder à leur personnel des régimes spéciaux de pensions et de retraites plus favorables que ceux des autres modes de transport;

d) la prise en charge de dépenses d'installations de sécurité communes à plusieurs modes de transport.

2. Pour la détermination de ces charges, il faut tenir compte des avantages indirects éventuels susceptibles de résulter pour les entreprises de transport du fait de ces obligations.

Article 4

Peuvent aussi être accordées aux conditions fixées par l'article 2 notamment :

a) des aides aux entreprises de transport ayant à leur charge des dépenses relatives à l'infrastructure qu'elles utilisent, en vue de compenser une partie de ces dépenses;

b) des aides en vue d'éliminer des surcapacités de transport pour autant que ces aides s'inscrivent dans un plan d'assainissement structurel et qu'elles contribuent à une meilleure adaptation de l'ensemble de l'offre de transports aux besoins de l'économie.

Article 5

1. Sans préjudice des méthodes communes qui seront arrêtées en exécution des articles 5 et 6 de la décision n° 65/271/CEE, peuvent être accordées aux entreprises de transport, comme aides correspondant au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public au sens de l'article 77 du traité, des prestations accordées par les États ou au moyen de ressources d'État, en vue de compenser les charges qui découlent pour les entreprises de transport de l'imposition par un État membre d'une ou de plusieurs des obligations de service public visées au paragraphe 2.

2. Par obligations de service public au sens du paragraphe 1, on entend l'obligation d'exploiter, l'obligation de transporter et l'obligation tarifaire.

a) Est considérée comme obligation d'exploiter, au sens du présent règlement, l'obligation pour les entreprises de transport de prendre, pour les lignes dont l'exploitation leur a été confiée par concession ou autorisation équivalente, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant à des normes fixées de sécurité, de continuité et de régularité. Est également visée l'obligation d'assurer l'exploitation de services complémentaires.

b) Est considérée comme obligation de transporter, au sens du présent règlement, l'obligation

pour les entreprises de transport d'effectuer tout transport de voyageurs ou de marchandises à des conditions déterminées.

c) Est considérée comme obligation tarifaire, au sens du présent règlement, l'obligation pour les entreprises de transport d'effectuer les transports à des prix fixés ou homologués par voie d'autorité.

Article 6

Les aides visées au présent règlement ne doivent comporter aucune discrimination en raison de la nationalité du transporteur.

Article 7

1. En informant la Commission conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité, les États membres lui communiquent tous les éléments nécessaires pour établir que ces aides répondent aux prescriptions du présent règlement.

2. Les aides visées aux articles 3 et 5 du présent règlement sont dispensées de la procédure d'information préalable prévue à l'article 93 paragraphe 3 du traité.

3. Les États membres informent sans délai la Commission de la mise à exécution de toute mesure d'aide visée par le présent règlement, y compris celles qui ont bénéficié de la dispense prévue au paragraphe 2. Ils lui communiquent à cet effet les textes législatifs, réglementaires et administratifs y afférents.

4. Après chaque exercice budgétaire, les États membres communiquent sans délai à la Commission les montants effectivement versés au titre de l'octroi des aides visées au présent règlement.

Article 8

Sont exemptés du champ d'application du présent règlement les aides accordées par les autorités communales à des entreprises de transport pour le trafic de voyageurs.

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

Proposition d'un règlement 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 27 juillet 1966)

(66/581/CEE)

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

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

vu la décision du Conseil du 13 mai 1965 ⁽¹⁾ 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, et notamment ses articles 10, 11, 12 et 13,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la décision du Conseil du 13 mai 1965 prévoit le rapprochement dans le progrès des dispositions relatives aux conditions de travail applicables dans le domaine des transports, l'unification des dispositions concernant la composition des équipages, l'harmonisation des dispositions en matière de temps de travail, de temps de repos et des régimes des heures supplémentaires, ainsi que l'institution d'un livret permettant le contrôle individuel du respect des dispositions en matière de temps de travail;

considérant que les dispositions en matière sociale visées ci-dessus présentent un caractère d'urgence particulière dans les transports par route;

considérant que, dans le cadre de l'harmonisation progressive prévue par la décision susmentionnée, il s'impose de prendre par priorité les mesures nécessaires concernant la composition des équipages, les temps de conduite, le repos journalier et le contrôle; que les mesures à prendre dans le domaine de la composition des équipages nécessitent en outre l'harmonisation de certaines conditions d'exercice des fonctions visées;

considérant qu'il importe, lors de l'harmonisation des dispositions ayant une incidence sur la concurrence à l'intérieur d'un même mode de

transport, de tenir compte des nécessités résultant du rapprochement prévu entre les trois modes de transport;

considérant que, pour éviter des distorsions de la concurrence, il est nécessaire de prévoir l'application uniforme des dispositions du présent règlement tant aux transports effectués au moyen de véhicules immatriculés dans les États membres qu'à ceux effectués au moyen de véhicules immatriculés dans les pays tiers, circulant sur le territoire des États membres;

considérant qu'il s'avère en outre opportun, pour des raisons de concurrence, de sécurité de circulation et d'ordre social, d'entamer des négociations avec les États tiers en vue de l'application de dispositions, équivalentes à celles du présent règlement, aux transports à destination ou en provenance d'un État membre, pour la partie du parcours effectuée sur le territoire des États tiers, que le véhicule utilisé soit immatriculé dans un État membre ou dans un État tiers;

considérant que certains transports peuvent être exclus du champ d'application du présent règlement, soit parce qu'ils n'exercent aucune influence sur la concurrence ou que cette influence n'est pas de nature à justifier une mesure communautaire, soit parce qu'ils exigent des mesures particulières;

considérant qu'en ce qui concerne l'exercice des fonctions visées, il s'impose, pour des raisons de sécurité de la circulation, de concurrence et d'ordre social, de prévoir un âge minimal d'accès à chacune des professions, en tenant compte de la formation professionnelle reçue et différenciée selon qu'il s'agit soit des conducteurs des différentes catégories de transport de marchandises, soit des conducteurs de transports de voyageurs, soit des convoyeurs et receveurs;

considérant toutefois qu'il convient d'assortir les exigences concernant l'âge minimal d'accès à la profession d'une disposition transitoire, en raison, d'une part, de l'existence de certaines dispositions nationales prescrivant un âge minimal inférieur et, d'autre part, de la situation actuelle du marché de l'emploi et de la difficulté qui en résulte pour le recrutement;

⁽¹⁾ JO n° 88 du 24.5.1965, p. 1500/65.

considérant qu'il convient d'exiger, d'autre part, la détention par les conducteurs d'un permis de conduire dont la délivrance est subordonnée à des conditions d'aptitude physique et professionnelle et qu'il est nécessaire de prévoir l'adoption par les États membres de mesures propres à assurer la stabilité de revenu aux conducteurs déclarés inaptes, notamment par des moyens de réemploi et de réadaptation;

considérant que, pour des raisons de sécurité de la circulation, de concurrence et d'ordre social, il convient de prescrire que l'équipage de certains véhicules soit composé de deux conducteurs, tout en veillant à ce que les incidences économiques d'une telle obligation ne dépassent pas certaines limites;

considérant qu'il importe d'imposer aux employeurs le remboursement des frais occasionnés par les membres de l'équipage par suite d'une interruption du voyage, pour une cause indépendante de la volonté des membres de l'équipage;

considérant qu'en ce qui concerne le temps de conduite, il convient d'en limiter la durée continue, de prescrire et de fixer des limites à la durée totale entre deux périodes consécutives de repos journalier ainsi que par période d'une et de deux semaines, en distinguant, pour des raisons de sécurité, les transports de marchandises des transports de personnes;

considérant qu'en ce qui concerne le temps de repos, il convient de fixer les durées minimales et les autres conditions auxquelles le repos journalier des membres de l'équipage est soumis;

considérant qu'il y a lieu d'admettre la possibilité individuelle de déroger aux prescriptions du présent règlement en cas de force majeure ou cas fortuit se produisant au cours du voyage; qu'il est opportun, d'autre part, de prévoir la possibilité pour les États membres de recourir à des mesures de sauvegarde temporaire qui seraient justifiées par des situations d'urgence et exceptionnelles et qu'il convient de prévoir à cet effet une procédure communautaire de contrôle;

considérant qu'il convient d'assurer le contrôle du respect des dispositions du présent règlement;

considérant qu'en ce qui regarde un livret individuel de contrôle, il est non seulement indispensable de préciser les mentions qu'il doit contenir, ainsi que les règles relatives à sa détention et à

sa production, à sa tenue et à sa conservation, mais qu'il faut encore, ce faisant, tenir compte des pratiques actuelles, tant nationales qu'internationales, le concernant et des domaines de la réglementation communautaire future en matière des conditions de travail en cause;

considérant que pour les membres de l'équipage d'un véhicule affecté à un service régulier, le livret individuel peut être remplacé par l'obligation pour ceux-ci d'être porteur de l'horaire et du registre de service de l'entreprise; que ce registre doit indiquer des mentions similaires à celles requises pour le livret individuel de contrôle;

considérant qu'un livret individuel de contrôle ne permettrait pas d'assurer un contrôle pleinement efficace des dispositions relatives aux temps de conduite et de repos, étant donné notamment qu'il n'enregistre aucun élément automatiquement;

considérant que les moyens mécaniques de contrôle actuellement sur le marché permettent d'enregistrer automatiquement certains éléments en cette matière, sans qu'il puissent suffire à l'heure actuelle comme seuls moyens de contrôle, étant donné qu'ils ne permettent pas dans tous les cas le contrôle individuel du conducteur ou des membres de l'équipage, notamment lorsque l'équipage est composé de deux personnes;

considérant qu'il convient dès lors de mettre au point les caractéristiques techniques ainsi que les modalités d'utilisation d'un moyen mécanique de contrôle efficace afin de remplacer le livret individuel de contrôle;

considérant que, pour assurer le respect des prescriptions du présent règlement, il est nécessaire de prévoir des sanctions; qu'il est opportun que les États membres n'arrêtent ces sanctions qu'après consultation de la Commission, afin d'éviter des divergences susceptibles de fausser les conditions de concurrence; qu'il apparaît opportun, par ailleurs, de prévoir l'établissement et la communication de relevés périodiques des infractions constatées sur le territoire de chacun des États membres,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

SECTION I

Des 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 personnes ou de marchandises;

2. « *Véhicules* » :

Les automobiles et les tracteurs accompagnés le cas échéant de remorques ou de 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 personnes 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;

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 affectée à la conduite d'un véhicule;

b) « *Convoyeur* » :

Toute personne accompagnant le conducteur d'un véhicule, chargée d'assister celui-ci dans certaines manœuvres et prenant, de façon habituelle, une part effective aux opérations de transport;

c) « *Receveur* » :

Toute personne accompagnant le conducteur d'un véhicule affecté au transport de personnes et chargée de la délivrance ou du contrôle des titres de transport;

4. « *Semaine* » :

La période de sept jours s'écoulant du lundi à zéro heure au dimanche à vingt-quatre heures;

5. « *Repos journalier* » :

Toute période ininterrompue d'au moins huit heures pendant laquelle les membres de l'équipage peuvent disposer librement de leur temps et sont entièrement libres de leurs mouvements;

6. « *Service régulier* » :

Le transport effectué selon une fréquence ou sur une relation déterminée, prenant ou déposant des personnes ou des marchandises à des arrêts préalablement fixés;

7. « *Poids maximal autorisé* » :

Le poids du véhicule en ordre de marche, augmenté du poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

SECTION II

Champ d'application

Article 2

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

Article 3

La Commission engagera des négociations avec les États tiers, en vue de l'application de dispositions équivalentes à celles du présent règlement aux transports à destination ou en provenance d'un État membre, pour la partie du parcours effectuée sur le territoire des États tiers, que le véhicule utilisé soit immatriculé dans un État membre ou dans un État tiers.

Article 4

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

1. Véhicules affectés aux transports de personnes et comportant, outre le siège de conducteur, moins de neuf places assises;
2. Véhicules affectés aux transports de marchandises et dont le poids maximum autorisé, y

compris celui des remorques ou des semi-remorques, ne dépasse pas trois tonnes et demi;

3. Véhicules affectés aux transports de personnes par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas cinquante kilomètres et lorsque la distance moyenne entre les arrêts ne dépasse pas trois kilomètres;
4. Véhicules affectés aux transports des services de la police, de la gendarmerie, de l'armée, des pompiers ainsi que des services publics de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, du télégraphe, du téléphone, de la radio-diffusion et de la télévision;
5. Véhicules affectés aux transports de matériel de sauvetage, de malades et de blessés;
6. Tracteurs dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas trente km/h.

SECTION III

Des équipages

Article 5

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

a) Dix-huit ans révolus pour les véhicules dont le poids maximal autorisé est égal ou inférieur à sept tonnes et demi;

b) Dix-huit ans révolus pour les véhicules dont le poids maximal autorisé est inférieur à 15 tonnes ou dont l'équipage comprend un autre conducteur âgé de plus de 21 ans et à condition que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'un cours de formation de conducteur de transports de marchandises par route reconnu par un des États membres; la Commission arrêtera au plus tard, le 31 décembre 1968, le programme minimal de ces cours;

c) Vingt et un ans révolus dans les cas non visés aux lettres a et b).

2. L'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de personnes est fixé à vingt et un ans révolus.

3. L'âge minimal des convoyeurs ou des receveurs est fixé à seize ans révolus.

4. Chaque État membre peut, pour ses résidents qui, à la date d'entrée en vigueur du présent

règlement, sont déjà détenteurs du permis de conduire requis, surseoir à l'application des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3, pour les transports effectués sur son territoire.

Article 6

1. Les conducteurs affectés au transport de marchandises ou de personnes doivent être détenteurs et porteurs d'un permis de conduire délivré ou agréé par les autorités nationales de l'État membre sur le territoire duquel le véhicule circule, pour la conduite d'un tel véhicule.

2. A partir du 1^{er} janvier 1971, la délivrance, la prorogation et le renouvellement du permis de conduire par les autorités nationales des États membres sont subordonnés à la détention d'un certificat médical d'aptitude physique délivré à la suite d'un examen médical par un médecin agréé à cet effet.

3. Des mesures appropriées seront adoptées par les États membres en faveur des conducteurs déclarés inaptes à la conduite d'un véhicule à la suite de l'examen médical prévu au paragraphe 2, soit en favorisant leur réemploi et leur réadaptation, soit par tout autre moyen propre à garantir la stabilité de leur revenu.

4. Au plus tard le 31 décembre 1969, le Conseil arrêtera, sur proposition de la Commission :

a) les conditions à remplir pour l'obtention du permis de conduire, ainsi que les conditions de sa délivrance, prorogation et renouvellement par les États membres;

b) les conditions ainsi que la périodicité de l'examen médical visé au paragraphe 2;

c) les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre des mesures visées au paragraphe 3.

Article 7

1. Pour les transports dont la distance parcourue entre deux périodes consécutives de repos journalier dépasse trois cents kilomètres, doit avoir à bord deux conducteurs :

a) Tout véhicule composé d'une automobile ou d'un tracteur et de plus d'une remorque ou semi-remorque;

b) Tout véhicule affecté aux transports de personnes, composé d'une automobile ou d'un

tracteur et d'une remorque ou d'une semi-remorque, lorsque le poids maximal autorisé de cette remorque ou de cette semi-remorque dépasse cinq tonnes;

c) Tout véhicule affecté aux transports de marchandises, composé d'une automobile ou d'un tracteur et d'une remorque ou d'une semi-remorque, lorsque le poids maximal autorisé de l'ensemble est supérieur à vingt tonnes.

2. La distance prévue au paragraphe 1 est fixée à quatre cents kilomètres pour une période transitoire de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 8

Lorsque le voyage se trouve interrompu pour une cause indépendante de la volonté des membres de l'équipage, leurs frais de séjour sur place et, le cas échéant, leurs frais de retour au lieu d'affectation du véhicule, dans la mesure correspondant normalement aux dépenses nécessaires (frais de transport, frais de séjour, frais accessoires habituels), sont supportés par leur employeur.

SECTION IV

Des temps de conduite

Article 9

1. La durée de conduite continue ne peut dépasser quatre heures et trente minutes.

2. A l'expiration de la durée, visée au paragraphe 1, la conduite doit être interrompue pour une durée d'au moins trente minutes consécutives. Cette interruption peut être remplacée par deux interruptions de vingt minutes chacune ou par trois de quinze minutes chacune, qui peuvent s'intercaler toutes, dans la durée de conduite visée au paragraphe 1, ou se situer en partie à l'intérieur de cette durée de conduite et en partie immédiatement après.

3. Au cours des interruptions visées au paragraphe 2, le conducteur ne peut exercer aucune des activités indiquées à l'article 14 paragraphe 1 litterae c), d) et e).

4. Lorsque l'automobile est équipée de deux conducteurs, il suffit, pour satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2, que le conducteur bénéficiant de l'interruption de la conduite n'exerce aucune des activités indiquées à l'article 14 paragraphe 1 littera d).

Article 10

1. La durée totale des temps de conduite entre deux périodes consécutives de repos journalier, dénommée ci-après « durée journalière de conduite », ne peut dépasser 9 heures pour les transports de marchandises et 8 heures pour les transports de voyageurs.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, la durée journalière de conduite peut être portée, deux fois au plus au cours d'une semaine, à 10 heures pour le transport de marchandises et à 9 heures pour le transport de voyageurs.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, la durée de conduite ne peut dépasser ni 54 heures pour les transports de marchandises et 50 heures pour les transports de voyageurs au cours d'une semaine, ni 90 heures pour les transports de marchandises et 80 heures pour les transports de voyageurs au cours de deux semaines consécutives.

SECTION V

Du repos journalier

Article 11

1. a) Tout membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier de onze heures consécutives au moins, au cours de la période de vingt-quatre heures précédant tout moment où il exerce une des activités visées à l'article 14 paragraphe 1 litterae c), d) et e).

b) Le repos journalier visé sous littera a) peut être réduit à dix heures consécutives, deux fois au plus au cours d'une semaine.

c) Dans les transports de personnes comportant une interruption prévue à l'horaire d'une durée ininterrompue d'au moins quatre heures ou deux interruptions d'une durée ininterrompue d'au moins deux heures, le repos journalier visé sous littera a) peut être réduit, deux fois par semaine, à dix heures consécutives, et deux fois par semaine, à neuf heures consécutives à condition qu'au cours de ces interruptions, les membres de l'équipage n'exercent aucune des activités visées à l'article 14 paragraphe 1 litterae c), d) et e) ou tout autre travail à titre professionnel.

d) Les réductions de la durée du repos journalier, visées ci-dessus sous litterae b) et c), sont compensées intégralement, dans un délai de quatre semaines, par un repos supplémentaire s'ajoutant à la durée normale du repos journalier fixée, ci-dessus, sous littera a).

2. S'il y a deux conducteurs à bord et lorsque le véhicule ne comporte pas de couchettes permet-

tant aux membres de l'équipage qui n'exercent aucune activité de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins dix heures consécutives pendant la période de vingt-six heures précédant tout moment où il exerce une des activités visées à l'article 14 paragraphe 1 litterae c), d) et e).

3. S'il y a deux conducteurs à bord et lorsque le véhicule comporte une couchette permettant aux membres de l'équipage qui n'exercent aucune activité de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins huit heures consécutives pendant la période de vingt-huit heures précédant tout moment où il exerce une des activités visées à l'article 14 paragraphe 1 litterae c), d) et e).

4. Le repos journalier doit être pris hors du véhicule. Toutefois, si le véhicule comporte une couchette, il peut être pris sur celle-ci à condition que le véhicule soit à l'arrêt.

SECTION VI

Des dérogations

Article 12

1. A condition de ne pas compromettre la sécurité de la circulation, il pourra être exceptionnellement dérogé aux dispositions des articles 5, 7, 9, 10 et 11 du présent règlement en cas de force majeure ou cas fortuit survenu au cours de voyage, dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité du véhicule, de ses passagers ou de son chargement, et pour permettre au conducteur d'atteindre un point d'arrêt approprié, ou, selon les circonstances, le terme de son voyage.

2. Dans la mesure où le recours aux dispositions du paragraphe 1 contraint une personne visée par le présent règlement à ne pas appliquer une des dispositions des articles 10 ou 11, les temps de dépassement de la durée de conduite, ainsi que les temps de réduction du repos journalier, sont compensées dans le plus bref délai et en tout cas dans un délai de quatre semaines.

Article 13

1. Afin de remédier à des situations d'urgence et exceptionnelles qui compromettent le fonctionnement des services d'intérêt public ou mettant en danger l'approvisionnement et la sécurité de la population, chaque État membre peut prendre

des mesures dérogeant temporairement à l'application du présent règlement.

2. L'État membre en avise les autres États membres et la Commission au cas où le recours à la dérogation visée au paragraphe 1 dépasse une période de 15 jours.

La Commission peut décider, le cas échéant, que ces mesures doivent être modifiées ou supprimées. La décision de la Commission est notifiée à tous les États membres. Elle est immédiatement exécutoire.

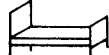
SECTION VII

Du contrôle et des sanctions

Article 14

Livret individuel de contrôle

1. Les membres de l'équipage d'un véhicule non affecté à un service régulier doivent relever, au fur et à mesure, dans un livret individuel de contrôle conformément à l'annexe du présent document, les cinq groupes de temps suivants :

a) Sous le signe  :

les périodes de repos journalier.

b) Sous le signe  :

les interruptions de travail atteignant au moins quinze minutes.

c) Sous le signe  :

les périodes de conduite.

d) Sous le signe  :

— le temps consacré au déplacement entre le point d'attache de l'équipage et le lieu de prise en charge du véhicule;

— le temps consacré aux travaux préparatoires;

— le temps consacré aux travaux administratifs avant, pendant et après le parcours;

— le temps consacré aux travaux d'entretien, de contrôle et de réparation avant, pendant et après le parcours;

— le temps consacré aux travaux effectués au garage;

— le temps consacré aux travaux de chargement et de déchargement effectués par une ou plusieurs personnes faisant partie de l'équipage;

— le temps consacré à des travaux de surveillance (chargement, déchargement, réparations, contrôle, entretiens, etc);

- le temps consacré au déplacement entre le lieu où l'équipage est déchargé de la responsabilité pour le véhicule et le point d'attache dudit équipage;
- le temps consacré à d'autres travaux.

e) 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 aux lettres c) et d);
- le temps passé à côté du conducteur pendant la marche du véhicule;
- le temps passé sur une couchette pendant la marche du véhicule.

2. Les membres de l'équipage doivent être porteurs d'un tel livret et le présenter à toute demande des agents chargés du contrôle.

3. 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 sa délivrance et celle du dernier feuillet quotidien rempli. Il doit être présenté à toute demande des agents de contrôle.

4. Les livrets individuels clôturés doivent être conservés par l'entreprise de transport pendant une durée d'un an.

5. Les États membres assurent la délivrance de ces livrets.

Article 15

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 cinq groupes de temps visés à l'article 14 paragraphe 1.

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 exemplaire du registre et de l'horaire de service.

Article 16

Au plus tard le 31 décembre 1968, le Conseil fixera, sur proposition de la Commission, les caractéristiques techniques d'un appareil mécanique de contrôle qui remplacera le livret individuel de contrôle visé à l'article 14. Il fixera simultanément les modalités d'homologation, d'utilisation et de contrôle de cet appareil mécanique ainsi que la durée et les conditions de la période de transition à prévoir pour sa mise en service.

Article 17

1. Au 31 décembre de chaque année, les États membres établissent un relevé annuel des infractions aux mesures contenues dans le présent règlement constatées sur leur territoire, et les communiquent, avant le 30 juin de l'année suivante, à la Commission. Ce relevé indiquera, séparément pour les transports de marchandises et pour les transports de personnes, par article le nombre des infractions commises.

2. Après avoir reçu les informations de la part des États membres la Commission adresse un rapport global au Conseil dans un délai de trois mois.

Article 18

1. Les États membres déterminent, après consultation de la Commission et avant le 31 décembre 1968, les sanctions appropriées applicables aux entrepreneurs de transports, aux membres des équipages, ainsi qu'à toutes autres personnes, responsables d'infractions aux obligations imposées par le présent règlement.

2. La Commission adressera aux États membres toutes recommandations appropriées en vue d'une harmonisation des sanctions applicables aux cas d'infractions aux dispositions du présent règlement.

SECTION VIII

Dispositions finales

Article 19

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

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1968.

ANNEXE

LIVRET INDIVIDUEL DE CONTRÔLE

(Article 14 du règlement)

MODÈLE DE LIVRET INDIVIDUEL DE CONTRÔLE

Notice d'emploi

Rappel, dans le livret, des dispositions réglementaires nationales

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

Numérotage et distribution du livret

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

3. Les États membres prendront des mesures adéquates pour éviter l'utilisation simultanée de deux livrets de contrôle par un membre de l'équipage.

Format du livret

4. Le format du livret individuel de contrôle sera le format-standard A 6 (105 × 148 mm).

Signature du livret

5. La signature du membre de l'équipage figurera, à la fois, sur le feuillet de contrôle quotidien et sur le rapport hebdomadaire; la signature de l'employeur ne figurera que sur le rapport hebdomadaire.

Contenu du livret

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 ci-après, le livret individuel de contrôle sera conforme au modèle ci-joint qui comprend :

- a) une page de couverture;
- b) des instructions pour la tenue du livret;
- c) un feuillet quotidien;
- d) un exemple de feuillet quotidien rempli;
- e) un rapport hebdomadaire.

7. Chaque État membre peut prescrire pour les livrets délivrés sur son territoire :

- a) des indications additionnelles d'identification sur la page de couverture;
- b) l'établissement sur deux lignes, portant, la première sur la période minuit-12 heures, la seconde sur la période 12 heures-minuit, du diagramme qui figure au feuillet quotidien;
- c) de présenter le rapport hebdomadaire selon le modèle du feuillet quotidien;
- d) des rubriques additionnelles sur le livret, à condition que la présentation générale du livret soit respectée et que la numérotation des rubriques contenues dans le modèle reste inchangée;
- e) toute modification, que le régime national en vigueur rendrait indiquée, en ce qui concerne les heures consacrées aux activités visées à l'article 20 § 1 figurant à la rubrique 15 des instructions pour la tenue du livret (temps de disponibilité).

INSTRUCTIONS POUR LA TENUE DU LIVRET INDIVIDUEL DE CONTRÔLE

1. Ce livret individuel de contrôle est délivré conformément à :

.....
(indication de la législation pertinente)

A l'intention de l'entreprise

2. Remettez un livret à tout membre de l'équipage employé par vous dans les genres de transport auxquels s'applique le livret individuel de contrôle, après avoir rempli les rubriques V et VI de la couverture.
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.
4. Donnez au titulaire toutes les indications utiles à une tenue correcte du livret.
5. Examinez les feuillets quotidiens et signez les rapports hebdomadaires.
6. Retirez les livrets utilisés et tenez-les à la disposition des autorités de contrôle pendant une période de douze mois au moins.

A l'intention des membres de l'équipage

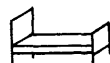
7. Ce livret de contrôle vous est personnel. Vous devez l'avoir en votre possession lorsque vous êtes en service et le présenter à la demande des autorités de contrôle.
8. Présentez-le à votre employeur, qui le vérifiera et signera les rapports hebdomadaires.
9. Lorsque le livret sera terminé, remettez-le à votre employeur et gardez un double des rapports hebdomadaires.

Couverture

10. Vérifiez si vos nom, date de naissance et adresse sont inscrits (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).

Feuillelet quotidien

13. Remplissez un feuillelet quotidien pour toute journée au cours de laquelle vous avez été employé à des travaux de transport.
14. Inscrivez sous la rubrique 2 le numéro d'immatriculation de tout véhicule utilisé pendant la journée.
15. Les symboles utilisés ont la signification suivante :



Repos journalier



Repos intercalaires (pauses)



Périodes de conduite;



Autres temps de travail;



Temps de disponibilité.

16. Indiquez votre période de repos journalier (symbole 4), vos pauses (symbole 5) et le temps pendant lequel vous êtes occupé aux activités représentées par les symboles des rubriques 6, 7 et 8, en tirant une ligne horizontale sous les heures correspondantes et au niveau des symboles correspondants. Il y aura ainsi une ligne sous chacune des vingt-quatre heures de la journée (Voir modèle au début du livret).

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

18. La case 11 (Observations) peut être utilisée, par exemple, pour expliquer un dépassement de l'horaire de travail ou apporter des corrections aux données des rubriques précédentes. L'employeur ou l'autorité de contrôle peuvent également y inscrire leurs observations.

19. Dans la case 12, indiquez le nombre d'heures de repos ininterrompu (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. Signez le feuillet quotidien.

Rapport hebdomadaire

21. 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 n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un feuillet quotidien, inscrivez le chiffre « 0 » dans la colonne 11. Ajoutez une explication, telle que : « vacances », « jour de congé ».

22. Reportez dans les colonnes F, G, H et I les chiffres figurant dans les cases 12, 13 et 16 des feuillets quotidiens correspondants.

Observations générales

23. Il ne peut être fait sur le livret, ni grattage, ni rature, ni surcharge; les erreurs, même simplement matérielles, sont à rectifier sous la rubrique « Observations » (rubrique 11).

24. Aucun feuillet ne doit être détruit.

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

MODÈLE DE LIVRET INDIVIDUEL DE CONTRÔLE

a) Page de couverture

I. *Livret individuel de contrôle pour les membres de l'équipage des transports routiers*

II. Pays :

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

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

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

.....
.....

VI. Délivré par : (nom, adresse, n° de téléphone et éventuellement timbre de l'entreprise)

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

Livret n°.....

d) Exemple de feuillet quotidien rempli

2. N° d'immatriculation du véhicule		3. Jour et date	
1. FEUILLET QUOTIDIEN		N°	

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
4.																								
5.																								
6.																								
7.																								
8.																								

9. Lieu de prise de service :	10. Lieu de cessation de service :
11. Observations et signature :	

12.		Nombre d'heures 10
13.		6
14.		2 1/2
15.		2
16. TOTAL (13+14+15)	10 1/2	

	Repos ininterrompu précédant la prise de service (repos journalier)
--	---

e) Rapport hebdomadaire

A. Nom et prénom du membre de l'équipage

B. RAPPORT HEBDOMADAIRE

C. Du au 19..... inclus

D. Jours de la période hebdoma- daire	E. Feuille quotidien n°	F. Repos journalier	G. Conduite du véhicule	H. Durée totale du travail	I. Durée totale des temps de disponibilité

J. Total de la période hebdomadaire

K. Observations :

L. Date du repos hebdomadaire précédent :

M. Signature du membre de l'équipage :

N. Signature de l'employeur :

Livret n°

ÉTUDES — SÉRIE POLITIQUE SOCIALE
8172* — n° 12

**LES SALAIRES DANS LES BRANCHES D'INDUSTRIE :
CONSTRUCTION MÉTALLIQUE — IMPRIMERIE — CONFECTION**

1966. 76 p. (allemand, français, italien, néerlandais).

Prix de vente : FB 60,— ; FF 6,—.

La Commission a publié une étude livrant les résultats de nouvelles analyses effectuées par la Commission, en collaboration avec les organisations patronales et ouvrières, qui portent sur les salaires et les autres conditions de travail dans les trois branches d'industrie précitées. Une première série d'analyses portant sur la situation des salaires dans trois autres industries (filature du coton, industrie de transformation du caoutchouc, construction et réparation navales) a déjà été publiée sous le n° 10 de la série « Politique sociale ».

Comme par le passé, certaines « anomalies » constatées, lors des enquêtes sur les salaires faites par l'Office statistique des Communautés européennes, dans le niveau et la structure des coûts de main-d'œuvre par heure de travail effective dans certains pays, constituent également la base de la nouvelle étude; ces différences ont été constatées dans l'enquête sur les salaires réalisée en 1961.

Pour élucider les causes possibles de ces « anomalies », l'étude porte, pour les trois branches d'industrie citées, sur la situation de l'emploi, les salaires et les autres conditions de travail essentielles, en prenant surtout pour point de départ les années 1961 et 1964 (y compris, par conséquent, l'année où l'enquête sur les salaires a été faite).

L'analyse contient toute une série de tableaux synoptiques ayant trait aux dispositions légales et conventionnelles dans les domaines des salaires, de la durée hebdomadaire du travail, des congés et des jours fériés, ainsi que les différents types de suppléments et de compléments s'ajoutant aux salaires. Elle se prête donc tout particulièrement à des comparaisons avec la situation dans les autres branches économiques.

Les commandes doivent être adressées aux bureaux de vente et d'abonnements indiqués à la quatrième page de la couverture.

ÉTUDES — SÉRIE POLITIQUE SOCIALE
8175 — n° 13

**LA PROTECTION DE LA MATERNITÉ
DANS LES SIX PAYS DE LA C.E.E.**

1966. 48 p. (français, allemand, italien, néerlandais).

Prix : FB 50,— ; FF 5,—.

La Commission de la Communauté économique européenne publie une étude comparative sur les dispositions en vigueur dans les six États membres en ce qui concerne la protection de la maternité. En un premier temps, le travail a été exécuté par les services de la Commission, puis il a été revu et corrigé en collaboration avec les experts gouvernementaux et les représentants des organisations patronales et ouvrières des six pays. Mise à jour pour être publiée le 30 juin 1965, l'étude a fait ressortir quelques différences entre les règles en vigueur dans les différents États, et la Commission a acquis la conviction — partagée d'ailleurs dans une large mesure par les milieux intéressés — que dans le cadre de la réalisation des objectifs fixés aux articles 117 et 118 du traité de Rome et des responsabilités qui en découlent pour elle, un effort doit être accompli dans tous les États membres au cours des prochaines années afin de parvenir à une harmonisation du progrès des dispositions relatives à la protection de la maternité.

La publication revêt aujourd'hui un intérêt particulier, aussi bien parce qu'on est en train d'introduire des réformes dans certains pays ou qu'on envisage de le faire, que parce qu'en leur qualité d'organes consultatifs de la Communauté, le Parlement européen et le Comité économique et social sont en train d'élaborer un rapport sur un projet de recommandation relative à la protection de la maternité que la Commission se propose d'adresser aux États membres.

Les commandes doivent être adressées aux bureaux de vente énumérés à la dernière page de la couverture.

