

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

SEC(71) 4515 final

Bruxelles, le 20 décembre 1971

Rapport concernant l'application du
règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969 relatif
à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale
dans le domaine des transports par route

Période du 1er octobre 1969 au 30 septembre 1970

Rapport concernant l'application du Règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1965 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Période du 1er octobre 1969 au 30 septembre 1970

A. Introduction

1. En vertu de l'article 17 du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969, la Commission doit adresser tous les ans au Conseil un rapport global concernant l'application dudit règlement par les Etats membres.

Afin de permettre à la Commission d'établir ce rapport il a été également prévu que les Etats membres doivent lui adresser chaque année les informations nécessaires sur la base d'un compte rendu type, dont la Commission, après avoir consulté les Etats membres le 6 novembre 1969, a arrêté le modèle par la décision du 18 juin 1970 (1).

2. Il faut d'abord signaler que les Etats membres ont fourni assez tardivement les informations nécessaires à l'établissement du rapport ; ces renseignements sont parvenus à la Commission entre les mois de mai et août 1971. De plus, surtout dans certains cas, les informations transmises sont peu détaillées voire fragmentaires. Cette situation peut certes s'expliquer par les difficultés de rodage inhérentes à la mise en oeuvre de dispositions nouvelles mais elle paraît principalement imputable au retard considérable apporté à la mise en vigueur des dispositions d'application dans la quasi totalité des Etats membres. Le Gouvernement italien a notamment fait savoir à la Commission le 22 mars 1971 que le Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale donnerait des instructions aux Inspections Provinciales du Travail compétentes pour la surveillance des entreprises de transports de voyageurs et de marchandises par route pour que ces entreprises transmettent, au mois de décembre de chaque année, les informations relatives à l'application du règlement en cause, sur la base du compte rendu type. Quant aux points II "Infractions et sanctions" et III "Assistance mutuelle multilatérale entre Etats membres et communication des infractions" du compte rendu type, le Gouvernement italien a fait savoir que le Ministère du Travail n'est pas encore en mesure de fournir des informations y relatives.

(1) J.O. n° L 140 du 27 juin 1970 p. 20

Dans ces conditions ce premier rapport ne peut avoir qu'un caractère très général et fragmentaire et doit être considéré comme un premier essai dont il y aura lieu de tirer des renseignements pour les rapports futurs.

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

I. Organisation du contrôle.

1. Organisation du contrôle sur le plan administratif

- a) contrôle sur la route
- b) au siège de l'entreprise

Les renseignements dont dispose la Commission ne permettent pas de traiter séparément les points cités sous a) et b).

De ce fait, la Commission doit se limiter à l'aperçu général suivant :

En Allemagne, en Belgique, en France et au Luxembourg le contrôle n'est pas exclusivement assuré par des fonctionnaires affectés à l'inspection du travail, mais également par des agents ayant une fonction de contrôle beaucoup plus générale.

En Allemagne les contrôles de surveillance générale de la circulation effectués par la police et la "Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG)" incluent le contrôle du respect des dispositions du règlement n° 543/69. En Belgique le corps des contrôleurs de l'Administration des Transports, notamment, est spécialisé dans la recherche des infractions en matière de transports routiers, tandis qu'en France la gendarmerie, les inspecteurs des transports et les contrôleurs routiers ont participé à des actions de contrôle concertées avec les inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre des transports. Aux Pays-Bas enfin ce contrôle dans cette optique générale est assuré par la division contrôle du "Rijksverkeersinspectie", faisant partie de la Direction Générale des Transports du Ministère des Transports et du "Waterstaat", ainsi que par la maréchaussée, la police gouvernementale et la police communale.

La Commission présume également qu'en Italie et au Luxembourg des fonctionnaires ayant des tâches générales, comme p.e. la police, sont chargés du contrôle mais elle ne dispose pas d'informations sur ce point.

Outre ces fonctionnaires affectés à des tâches générales, le contrôle est assuré dans tous les Etats membres par des agents spécialisés en matière sociale. En Allemagne, des fonctionnaires sont chargés du contrôle des temps de travail dans les transports routiers, tandis qu'en Belgique ce sont les inspecteurs et contrôleurs sociaux du Ministère de l'emploi et du travail. En France, cette mission est confiée aux Inspecteurs du Travail et de la Main-d'œuvre des Transports, en Italie, aux Inspecteurs du Travail, au Luxembourg à l'inspection du Travail et des Mines et aux Pays-Bas à l'Inspection du Travail.

2. a). Nombre des agents chargés du contrôle

Les données relatives au nombre des agents chargés spécialement du contrôle du règlement (CEE) n° 543/69, qui, par ailleurs sont difficilement comparables, sont les suivantes :

Allemagne : 2500 fonctionnaires ;

Belgique : 50 contrôleurs de l'Administration des transports ;
130 inspecteurs et contrôleurs sociaux du Ministère de l'emploi et du travail répartis en 24 districts ;

France : l'Inspection générale du travail et de la main-d'œuvre des transports avec un service central et des inspecteurs chargés de régions et 46 inspecteurs subdivisionnaires ;

Luxembourg : 1 agent contrôleur, détaché spécialement auprès de l'Inspection du travail pour les entreprises de transport par rail et par route, 2 inspecteurs adjoints et 1 ingénieur-inspecteur ;

Pays-Bas : la division contrôle du "Rijksverkeersinspectie" comprend, en plus d'un service central administratif, 118 contrôleurs et 10 contrôleurs de l'Inspection du travail.

Italie : pas de données quantitatives

b) Pouvoirs des agents chargés du contrôle

En Belgique, les agents chargés du contrôle ont le pouvoir, en cas d'infraction dûment constatée de procéder aux frais et risques du propriétaire, à la saisie du moyen de transport utilisé lors de l'infraction. Au Luxembourg les agents en question ont le droit de pénétrer librement et sans avertissement préalable dans les locaux des entreprises tombant sous leur contrôle et peuvent demander communication de tous les livres, registres et documents se rapportant directement à la réglementation des conditions de travail et de la protection des travailleurs. En Italie enfin, les inspecteurs du travail ont le pouvoir de veiller à l'exécution du règlement (CEE) n° 543/69. Ils ont la faculté de pénétrer dans les locaux des entreprises afin d'exercer leur fonction. Dans des cas graves comme p.e. la fraude, ils peuvent, dans les limites du service auquel ils sont affectés et en fonction des pouvoirs qui leur sont attribués par chaque loi individuelle et par des règlements, agir en qualité d'officiers de la police judiciaire.

Les renseignements fragmentaires fournis par les autres Etats membres ne permettent pas de relever si les agents en cause ont d'autres pouvoirs que celui de constater les infractions.

3. a) Méthodes d'inspection en ce qui concerne le lieu de contrôle

Au Luxembourg, le contrôle s'opère en principe au siège de l'entreprise. Un contrôle sur route n'est effectué que dans certains cas et uniquement aux frontières.

En Allemagne, en Belgique, en France et aux Pays-Bas les contrôles ont lieu tant sur les routes qu'au siège des entreprises. Les données dont la Commission dispose permettent d'établir l'aperçu suivant :

1. Le contrôle sur la route est effectué en :

- Allemagne : police et "Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" ;
- Belgique : contrôleurs de l'Administration des transports ;
- France : inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre des transports, gendarmerie, inspecteurs des transports et contrôleurs routiers ;
- Pays-Bas : division de contrôle du "Rijksverkeersinspectie", contrôleurs de l'inspections du travail, maréchaussée, polices gouvernementale et communale ;
- Italie : aucune donnée disponible ;

2. contrôle au siège des entreprises :

- Allemagne : "Gewerbeaufsichtsämter" (inspections pour les divers secteurs de l'économie);
 Belgique : inspecteurs et contrôleurs sociaux du Ministère de l'emploi et du travail, répartis en 24 districts ;
 France : même que pour route ;
 Luxembourg : inspection du Travail et des Mines ;
 Italie : inspecteurs de travail ;
 Pays-Bas : même que pour route.

b) Méthodes d'inspection en ce qui concerne la fréquence du contrôle

1. En ce qui concerne le contrôle sur la route

- Allemagne : contrôle à des endroits qui diffèrent selon le moment et une fréquence irrégulière ;
 Belgique : contrôle sur la route considéré comme permanent ;
 France : chaque mois deux opérations de contrôle ont été effectuées

Au total 1462 véhicules ont été contrôlés dont, suivant le pays d'immatriculation :

Allemagne	: 337	soit 23 % de l'ensemble
Belgique	: 276	soit 19 %
France	: 503	soit 34 %
Italie	: 155	soit 11 %
Luxembourg	: 20	soit 1 %
Pays-Bas	: 171	soit 12 %

Le tableau ci-après donne à titre indicatif la répartition des véhicules contrôlés suivant les catégories.

Type de transport	Pays d'immatriculation					
	Allemagne	Belgique	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
<u>Voyageurs</u>	13	15	17	1	2	13
dont (article 6	(7	(8	(10	(0	(0	(5
) autres	)6	)7	)7	)1	)2	)8
<u>Marchandises</u>	324	261	486	154	18	158
dont (article 6	(261	(226	(382	(131	(10	(144
) autres	)63	)35	)104	)23	)8	)14
TOTAL	337	276	503	155	20	171

Luxembourg : quasi nul, sauf certains contrôles aux frontières ;
Pays-Bas : contrôles réguliers dans chaque rayon ; de plus \pm 5 fois par
an un contrôle sur l'ensemble du pays ;
Italie : aucune donnée.

2. Contrôle au siège des entreprises :

Allemagne : contrôles irréguliers, sans préavis ;
Belgique : le contrôle est fonction des constatations faites sur la route
Le contrôle exercé par l'inspection sociale est fonction de
l'activité normale de ce service ;
France : contrôles se déroulant suivant un schéma préalablement établi ;
Luxembourg : contrôle à des intervalles réguliers ;
Pays-Bas : contrôles réguliers ;
Italie : aucune donnée.

La Commission attire l'attention sur les points suivants :

1. La fréquence des contrôles conditionne le jugement que l'on peut porter sur le degré d'application du règlement.
2. Les données fournies telles que "contrôle permanent" ou "contrôle régulier" sont trop imprécises pour permettre des conclusions.
3. L'impression qui se dégage des données fournies est que dans la plupart des Etats membres la fréquence du contrôle est peu élevée et dans certains cas même négligeable.

II. Infractions et sanctions

1. Introduction

Comme pour l'organisation du contrôle les réponses de certains Etats membres revêtent un caractère trop global pour permettre une analyse valable. L'Allemagne et la France, notamment, n'ont guère spécifié les infractions selon les articles du règlement et la réponse de l'Italie ne comporte aucune information à ce sujet. Par ailleurs, aucun Etat membre n'a fourni la moindre information sur l'importance des infractions commises.

Il est évident que la mise en application tardive du règlement (CEE) n° 543/69 dans la plupart des Etats membres ne leur a pas permis de réunir les données nécessaires.

Pour ce qui est des sanctions, aucun Etat membre n'a fourni de données détaillées sur les sanctions réellement appliquées. En outre, en Italie et au Luxembourg il n'existe pas encore de sanctions à l'heure actuelle.

2. Nombre des infractions constatées, relevées séparément pour les transports de marchandises, les transports réguliers de voyageurs et les transports occasionnels de voyageurs, pour chacune des dispositions du règlement.

Seuls les Pays-Bas ont relevé les infractions séparément pour les trois catégories de transport. La France n'a fait aucune distinction, tandis que l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg n'ont distingué qu'entre transports de marchandises et transports de voyageurs. La Belgique n'a d'ailleurs fourni aucune donnée chiffrée au sujet des transports de marchandises.

Les données fournies par les Etats membres se présentent comme suit :

Allemagne :

	<u>Transports de</u>	
	<u>: Marchandises</u>	<u>: Voyageurs :</u>
Nombre d'infractions	: 5.400	: 600
	:	:
	:	:

Belgique :

Les mesures d'exécution sont entrées en vigueur le 1er avril 1970, il n'y a donc pas eu de contrôle avant cette date. Pour la période du 1er avril au 30 septembre 1970, le contrôle pour toutes les catégories de transports, sauf pour les autocars belges, a revêtu un caractère "uniquement éducatif".

Pour les autocars belges, qui étaient soumis depuis 1967 à un règlement similaire au règlement (CEE) n° 543/69, le contrôle a continué comme par le passé. Au total 117 infractions ont été relevées réparties comme suit :

- a) limitation de distance : -
- b) durée de la conduite continue : -
- c) interruption de la conduite : -
- d) durée journalière de la conduite : -
- e) durée hebdomadaire de la conduite : -
- f) repos journalier : 6
- g) repos hebdomadaire : -
- h) livret individuel de contrôle
 - livret mal tenu ou pas tenu : 46
 - absence de livret : 48
 - livrets non conservés par l'entreprise : 5
 - registre des livrets non tenu : 11
 - fausse déclaration temps de conduite et de repos : 1
- i) services réguliers : -

France :

L'application du règlement ayant débuté le 15 février 1971 aucun renseignement ne peut être fourni pour la période de référence retenue. Toutefois, les contrôles effectués permettent les conclusions générales suivantes :

- a) La plupart des conducteurs n'étaient pas en possession du livret individuel de contrôle.
- b) Le défaut de double équipage a été constaté dans de nombreux cas.
- c) Les autres infractions relevées avaient trait notamment :
 - à l'excès de conduite continue ;
 - à l'excès de conduite journalière ;
 - au défaut de repos journalier.

En effet, 15 % des chauffeurs contrôlés ne respectaient pas les obligations concernant ces divers points.

Italie : aucune donnée.

Luxembourg :

Le contrôle s'est limité aux ressortissants nationaux. Ils ont donné les résultats suivants :

A. Véhicules visés à l'article 6 du règlement :

- a) limitation de distance : 29
- b) durée de la conduite continue : 216
- c) interruption de la conduite : 90
- d) durée journalière de la conduite : 213
- e) durée hebdomadaire de la conduite : 1
- f) repos journalier : 253
- g) repos hebdomadaire : aucune donnée
- h) livret individuel de contrôle : le Gouvernement luxembourgeois

signale que la presque totalité des entreprises de transport n'attache aucune importance au livret individuel de contrôle, et que les conducteurs s'opposent généralement à la tenue de ce document. Cette déclaration permet de penser que les infractions en matière de tenue du livret ont été nombreuses.

B. Véhicules autres que ceux visés à l'article 6 du règlement : aucune infraction.

C. Véhicules affectés aux transports internationaux de voyageurs : aucune infraction.

Pays-Bas :

Les infractions suivantes ont été relevées

Objet	Article	Transport de Marchandises	Transport de voyageurs	
			Réguliers	Occasionnels
a. limitation de distance	6	23	-	-
b. durée de la conduite continue	7, par.1	11	-	1
	9, a.	4	-	-
c. interruption de la conduite	8	-	-	-
d. durée journalière de la conduite	7, par.2	36	-	-
	7, par.3	-	-	1
	9, b	-	-	-
e. durée hebdomadaire de la conduite	9, c	3	-	-
	7, par.4	-	-	-
f. repos journalier	9, d	-	-	-
	11, par.1	28	-	-
g. repos hebdomadaire	11, par.2	-	1	11
	12	-	-	-
h. livret individuel de contrôle	14, par.1	316	2	13
	14, par.2	52	1	6
i. services réguliers	15	-	-	-
Nombre total des infractions relevées		473	4	32

3. Importance des infractions commises respectivement par les ressortissants nationaux et les ressortissants non-nationaux en ce qui concerne chacune des dispositions du règlement.

Comme il a déjà été relevé, les Etats membres n'ont fourni aucune donnée concernant l'importance des infractions.

En ce qui concerne leur répartition entre les ressortissants nationaux et non-nationaux, les données disponibles permettent d'établir l'aperçu suivant:

Allemagne :

Nombre total des infractions relevées : 6000, réparties comme suit :

Allemagne	: 18,8 %
Belgique	: 7,3 %
France	: 29,0 %
Italie	: 22,3 %
Luxembourg	: 0,4 %
Pays-Bas	: 22,2 %

Belgique :

Aucune donnée; le contrôle s'étant limité aux autocars belges.

France :

Les seules données sont les suivantes :

- a) 50 % seulement des conducteurs allemands possédaient un livret individuel de contrôle, les pourcentages étaient moins élevés pour les ressortissants belges, italiens, et néerlandais.
- b) les infractions relevées en matière de double équipage se répartissent comme suit :

conducteurs allemands	: 16 %
conducteurs belges	: 42 %
conducteurs français	: 34 %
conducteurs italiens	: 30 %

Il s'est avéré difficile pour les autorités françaises de constater des infractions commises par les conducteurs néerlandais à cause des difficultés d'ordre linguistique.

Luxembourg :

Aucune donnée, le contrôle s'étant limité aux ressortissants nationaux.

Italie :

Aucune donnée.

Pays-Bas :

Le tableau suivant montre la répartition des infractions relevées pour les ressortissants des différents Etats membres :

Objet	Article	Allemagne	Belgique	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
a. limitation de distance	6	-	-	-	-	-	23
b. durée de la conduite continue	7, par. 1 9.a	-	-	-	-	-	12 4
c. interruption de la conduite	8	-	-	-	-	-	-
d. durée journalière de la conduite	7, par. 2 7, par. 3 9.b 9.c	1 -	- -	- -	- -	- -	35 1 - 3
e. durée hebdomadaire de la conduite	7, par. 4 9.d	- -	- -	- -	- -	- -	- -
f. repos journalier	11, par. 1 11, par. 2	- -	- 2	- -	- -	- -	28 10
g. repos hebdomadaire	12	-	-	-	-	-	-
h. livret individuel de contrôle	14, par. 1 14, par. 2	51 14	269 37	4 4	1 1	2 -	4 3
i. services réguliers	15	-	-	-	-	-	-
Nombre total des infractions relevées		66	308	8	2	2	123

En conclusion, il y a lieu d'attirer l'attention sur les points suivants :

a) Les quelques chiffres disponibles montrent qu'un pourcentage très élevé de conducteurs et de convoyeurs n'étaient pas porteurs du livret de contrôle. Dans ce cas, des infractions ont pu être commises à la plupart des dispositions du règlement sans qu'il soit possible de les constater.

b) Les Etats membres devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour que tous les membres d'équipage concernés puissent être en possession des livrets de contrôle.

Plusieurs Etats membres ont fait mention du caractère exclusivement éducatif de leur contrôle. Une telle attitude peut se comprendre dans une période de démarrage, mais le contrôle devrait revêtir dorénavant un caractère coercitif et toute infraction devrait être sanctionnée.

4. Sanctions appliquées pour les infractions relevées

Comme il a déjà été signalé, aucun Etat membre n'a fourni d'informations détaillées au sujet des sanctions appliquées.

La Commission ne dispose que de quelques informations globales sur l'Allemagne où, pour les équipages des véhicules affectés aux transports internationaux les sanctions se sont limitées à des avertissements et à des interdictions de continuer le voyage jusqu'au moment où un livret de contrôle dûment rempli était disponible, en tenant compte également d'autres infractions au droit allemand en matière de transports routiers.

Il convient de signaler d'ailleurs que trois Etats membres n'ont arrêté les sanctions qu'après que la Commission ait engagé contre eux la procédure prévue à l'article 169 du Traité.

Plusieurs Etats membres ont signalé que les autorités judiciaires ne sont pas tenues de communiquer les sanctions appliquées, ce qui crée évidemment un problème pour l'information à fournir à la Commission. Ces Etats membres essaient de trouver une solution à ce problème.

III. Assistance mutuelle entre les Etats membres et communications des infractions. (article 18, paragraphes 2 et 3)

1. Assistance mutuelle (article 18, paragraphe 2)

Cette assistance s'est limitée aux cas suivants :

Pays-Bas et Belgique :

Les contrôleurs d'un des districts du "Rijksverkeersinspectie" ont effectué un contrôle en commun avec les contrôleurs du Ministère des Transports de Bruxelles.

Allemagne et Pays-Bas :

Dans un cas le Gouvernement allemand s'est adressé au Gouvernement néerlandais au sujet du non respect de la disposition de l'article 14, par. 1 (tenue du livret individuel de contrôle). Le Gouvernement néerlandais a fait connaître aux personnes concernées quelles étaient leurs obligations à ce sujet.

Il semble intéressant de signaler à ce propos, que les autorités allemandes et néerlandaises se sont réunies à Stuttgart en novembre 1971 en vue de se concerter sur l'application du règlement, et que la Commission a été invitée à participer à cette réunion.

La Commission estime devoir attirer l'attention sur l'intérêt que peuvent présenter de telles démarches en commun pour assurer une application uniforme et efficace du règlement.

2. Communications des infractions (Art. 18, par. 3)

En dehors du cas cité sous 1, des communications ont été faites par le Gouvernement néerlandais au Procureur du Roi de la Belgique à Turnhout et à "l'Oberstaatsanwalt" à Osnabrück.

3. Communications des sanctions (Art. 18, par. 3)

Aucune communication n'a eu lieu à ce sujet.

IV. Conclusions et suggestions

1. Appréciation d'ensemble sur l'application des dispositions du règlement

Plusieurs Etats membres ont fait valoir qu'il est impossible de donner une appréciation d'ensemble pour la période envisagée en raison de l'application tardive du règlement et de l'absence de sanctions. Il faut en effet reconnaître que l'application du règlement au cours de la période envisagée a laissé la plupart du temps beaucoup à désirer et qu'elle fut même pratiquement nulle dans certains Etats membres. Il serait nécessaire d'accorder une attention toute particulière à cette situation.

2. Difficultés attachées à l'utilisation du livret individuel de contrôle et solutions à y apporter.

Le Gouvernement allemand considère que le livret individuel de contrôle ne constitue pas un moyen adéquat pour contrôler les dispositions du règlement et plaide pour un remplacement accéléré de ce livret par le tachygraphe.

Le Gouvernement luxembourgeois a signalé un manque d'intérêt pour le livret de la part des entreprises et une aversion de la part des conducteurs.

Le Gouvernement des Pays-Bas constate que le contrôle des transports internationaux par le biais du livret ne se heurte pas à des difficultés.

Quant au Gouvernement français, il a formulé deux suggestions :

a) établissement dans toutes les langues des Pays de la Communauté (et éventuellement en anglais et en espagnol) d'un document unique (tableau), donnant schématiquement aux conducteurs routiers toutes les prescriptions essentielles du règlement communautaire et leur permettant ainsi de fournir plus aisément les renseignements nécessaires au contrôle de l'application du texte, qui serait remis aux conducteurs en infraction ;

b) contrôle aux frontières à l'effet de s'assurer que les conducteurs des véhicules sont bien détenteurs du livret individuel de contrôle ; à défaut, l'entrée sur le territoire étranger ne serait pas autorisée.

3. Propositions d'adaptation du schéma pour le compte rendu type en vue de son application

- aux transports nationaux (à partir du 1er octobre 1970)
- aux transports internationaux à destination et en provenance des pays tiers (1er octobre 1970)

Le Gouvernement allemand a fait valoir que le rassemblement des données prévues par le compte rendu actuel coûterait fort cher et ne présente guère d'utilité et que la Commission devrait dès lors déterminer de quelles données le Conseil aura besoin pour ses travaux futurs.

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

Outre les suggestions reprises sous les points 2 et 3, il y a lieu de mentionner les propositions suivantes :

de la part du Gouvernement belge :

- l'âge minimum des convoyeurs devrait être ramené à 16 ans ;
- les transports de ramassage et de distribution (transports à courtes distances) devraient être exclus de l'application des dispositions en matière de contrôle du règlement ;
- introduction d'une clause de force majeure dans le règlement ;
- suppression de la tenue d'un registre de service pour les lignes régulières ;

- exonération de certains transports d'animaux vivants :
- suppression de l'obligation de donner au conducteur une liberté totale pendant la pause : dans certains cas la surveillance du véhicule est indispensable.

de la part du Gouvernement néerlandais :

- indication dans chaque Etat membre d'une instance centrale à laquelle les autres gouvernements peuvent s'adresser afin d'obtenir l'assistance visée sous III et afin de communiquer les infractions et sanctions :
- introduction d'une disposition prévoyant la possibilité de déroger au règlement.

La première proposition néerlandaise mérite d'être retenue.

La Commission se rallie également à la proposition visant à l'établissement dans toutes les langues des pays de la Communauté (et éventuellement dans les langues de certains pays tiers) d'un document unique donnant schématiquement aux conducteurs routiers toutes les prescriptions essentielles du règlement communautaire.

En ce qui concerne les autres propositions, certains de ces problèmes sont ou seront résolus dans le cadre de modifications apportées à certains points du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil.
