

Journal officiel

des

Communautés européennes

20^e année n° L 334

24 décembre 1977

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- ★ Règlement (CEE) n° 2827/77 du Conseil, du 12 décembre 1977, modifiant le règlement (CEE) n° 543/69 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route 1
- ★ Règlement (CEE) n° 2828/77 du Conseil, du 12 décembre 1977, modifiant le règlement (CEE) n° 1463/70 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route 5
- ★ Règlement (CEE) n° 2829/77 du Conseil, du 12 décembre 1977, relatif à la mise en vigueur de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) 11
- ★ Règlement (CEE) n° 2830/77 du Conseil, du 12 décembre 1977, relatif aux mesures nécessaires pour rendre comparables la comptabilité et les comptes annuels des entreprises de chemin de fer 13
- ★ Règlement (CEE) n° 2831/77 du Conseil, du 12 décembre 1977, relatif à la formation des prix pour les transports de marchandises par route entre les États membres ... 22

II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

Conseil

77/795/CEE:

- ★ Décision du Conseil, du 12 décembre 1977, instituant une procédure commune d'échange d'informations relative à la qualité des eaux douces superficielles dans la Communauté 29

77/796/CEE:

- ★ Directive du Conseil, du 12 décembre 1977, visant à la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres de transporteur de marchandises et de transporteur de personnes par route et comportant des mesures destinées à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs 37

2

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CEE) N° 2827/77 DU CONSEIL

du 12 décembre 1977

modifiant le règlement (CEE) n° 543/69 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu le 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 ⁽¹⁾, modifié par les règlements (CEE) n° 514/72 ⁽²⁾ et n° 515/72 ⁽³⁾,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽⁴⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽⁵⁾,

considérant que l'expérience acquise a montré qu'il devrait être remédié à certaines difficultés d'application du règlement (CEE) n° 543/69 en y apportant des modifications qui ne portent pas atteinte aux objectifs de progrès social, de sécurité routière et d'harmonisation des conditions de concurrence poursuivis dans le domaine des transports par route ;

considérant que, pour les véhicules sur lesquels fonctionne un appareil de contrôle tel que celui qui est visé par les articles 1^{er} et 20 du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970, concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽⁶⁾, le contrôle des périodes de conduite journalière ne doit pas être complété par une

limitation de la distance journalière à parcourir par ces véhicules ;

considérant que de nombreux transports par route à l'intérieur de la Communauté se font en utilisant le ferry-boat ou les chemins de fer sur une partie du parcours ; qu'il importe dès lors d'introduire dans le règlement (CEE) n° 543/69 des dispositions concernant les repos journaliers et les interruptions appropriées à ces transports ;

considérant que, pour des raisons de sécurité de la circulation routière, les primes accordées en fonction de la distance parcourue et/ou du tonnage transporté, qui pourraient compromettre la sécurité routière, doivent être interdites ;

considérant qu'il est souhaitable de prévoir, dans une procédure communautaire, la possibilité de déroger aux dispositions du règlement pour certains transports nationaux ayant des caractéristiques particulières ; qu'il convient que, en cas de dérogations, les États membres soient tenus d'organiser un contrôle efficace des transports en question et de s'assurer que le niveau de protection sociale et de sécurité routière ne soit pas mis en cause ;

considérant que, si des difficultés graves dans le domaine des transports ou des difficultés pouvant conduire à une altération grave d'une situation économique nationale ou régionale se manifestent avant le 1^{er} janvier 1981, il convient que les États membres puissent être autorisés à adopter des mesures dérogatoires à certaines dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 ; que, toutefois, les dérogations accordées au titre du présent règlement ne devront pas être applicables au-delà du 1^{er} janvier 1981,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 543/69 est modifié comme suit :

⁽¹⁾ JO n° L 77 du 29. 3. 1969, p. 49.

⁽²⁾ JO n° L 67 du 20. 3. 1972, p. 1.

⁽³⁾ JO n° L 67 du 20. 3. 1972, p. 11.

⁽⁴⁾ JO n° C 6 du 10. 1. 1977, p. 150.

⁽⁵⁾ JO n° C 297 du 16. 12. 1976, p. 12.

⁽⁶⁾ JO n° L 164 du 27. 7. 1970, p. 1.

1. L'article 4 est modifié comme suit :

— le point 4 est à lire comme suit :

« 4. véhicules affectés au service de la police, de la gendarmerie, des forces armées, des pompiers, de la protection civile, de la protection contre les eaux, des services de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des télégraphes, des téléphones, de la poste pour les envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio, ou véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels ; »

— le point 5 est à lire comme suit :

« 5. véhicules effectuant des transports de malades et de blessés ainsi que de matériel en vue d'un sauvetage et tout autre véhicule spécialisé affecté à des tâches médicales ; »

— le point 7 est à lire comme suit :

« 7. tracteurs et autres engins exclusivement affectés aux travaux agricoles et forestiers locaux ; »

— les points suivants sont ajoutés :

« 8. véhicules transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;

9. véhicules spécialisés de dépannage. ».

2. Il est ajouté un paragraphe 2 à l'article 6, dont le texte initial devient paragraphe 1, libellé comme suit :

« 2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas lorsque sur ces véhicules est utilisé un appareil de contrôle visé à l'article 1^{er} ou à l'article 20 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 1463/70 ou Conseil, du 20 juillet 1970, concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2828/77 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ JQ n° L 164 du 27. 7. 1970, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 334 du 24. 12. 1977, p. 5. »

3. Les articles 9 et 10 sont supprimés.

4. L'article suivant est inséré :

« Article 11 bis

Au cas où, dans le domaine des transports de marchandises ou de voyageurs, un membre d'équipage accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou en train, un repos journalier peut être interrompu une seule fois, pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

— la partie du repos journalier prise à terre peut se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train,

— la période entre les deux parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement,

— pendant les deux parties du repos journalier, le membre de l'équipage doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette,

— au cas où un repos journalier est ainsi interrompu, celui-ci est augmenté de deux heures,

— toute période passée à bord d'un ferry-boat ou d'un train qui n'est pas prise en compte comme partie du repos journalier est considérée comme une interruption au sens de l'article 8. ».

5. L'article 12 est remplacé par le texte suivant :

« Article 12

1. Tout membre d'équipage doit bénéficier, en sus des repos journaliers visés à l'article 11, d'un repos hebdomadaire d'au moins vingt-neuf heures consécutives qui devra être précédé ou suivi immédiatement d'une période de repos journalier.

2. Le repos visé au paragraphe 1 peut être réduit jusqu'à un minimum de vingt-quatre heures consécutives à condition qu'un repos équivalant à la réduction soit accordé au cours de la même semaine au membre de l'équipage concerné.

3. Toutefois, pendant la période comprise entre le 1^{er} avril et le 30 septembre, le repos hebdomadaire visé au paragraphe 1 peut être remplacé, pour les membres d'équipage de véhicules affectés au transport international par route de voyageurs, par un repos d'au moins soixante heures consécutives, à prendre entièrement avant l'expiration de toute période maximale de quatorze jours consécutifs. Ce repos doit être précédé ou suivi immédiatement d'une période de repos journalier conforme à l'article 11.

Le premier alinéa ne s'applique pas aux membres d'équipage de véhicules affectés aux services réguliers de transport des voyageurs. ».

6. La section suivante est insérée :

« SECTION V BIS

Interdiction de certains types de rémunérations

Article 12 bis

Il est interdit de rémunérer, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire, les membres salariés de l'équipage en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées, à moins que ces rémunérations ne

soient pas de nature à compromettre la sécurité routière. ».

7. La première phrase du paragraphe 1 de l'article 13 est remplacée par la phrase suivante :

« 1. Chaque État membre peut appliquer des minimaux plus élevés ou des maximaux moins élevés que ceux fixés par l'article 5 et les articles 7 à 12 ainsi que renoncer à l'application de l'article 6 paragraphe 2. ».

8. a) Le texte de l'article 14 *bis* devient paragraphe 1 de ce même article et est modifié comme suit :

au point a) sous iii), les mots « et *vice versa* : » sont ajoutés à la fin du chapeau.

b) Les paragraphes suivants sont ajoutés à l'article 14 *bis* :

« 2. Les États membres peuvent, après consultation de la Commission, accorder des dérogations au présent règlement pour les transports et usages nationaux suivants :

- a) usage des véhicules conçus et équipés pour le transport de quinze personnes au maximum, y compris le conducteur ;
- b) usage des véhicules subissant des tests sur routes locales pour cause de réparations ou d'entretien ;
- c) transport d'animaux vivants depuis l'exploitation agricole jusqu'aux marchés locaux et *vice versa*, ainsi que transport de carcasses ou de déchets d'abattage non destinés à la consommation humaine.

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, accorder des dérogations au présent règlement pour les transports et usages nationaux suivants :

- a) usage de véhicules spécialisés pour la desserte des marchés locaux, pour les opérations de vente de porte à porte, pour des opérations ambulantes de banque, de change ou d'épargne, pour l'exercice du culte, pour des prêts de livres, disques ou cassettes, pour des manifestations culturelles ou des expositions ambulantes ;
- b) transport de lait de la ferme à la laiterie et *vice versa*.

En adoptant ces mesures, la Commission peut spécifier les conditions et modalités qu'elle estime nécessaires en vue de leur application.

4. Pour permettre aux services de transport de fournir leur assistance à la population de zones spécifiques dans des circonstances critiques de caractère temporaire, les États membres peuvent accorder des dérogations temporaires à l'appli-

cation des sections IV et V aux transports nationaux. Ils notifient immédiatement ces mesures à la Commission qui peut les modifier ou les annuler.

5. Lorsqu'une dérogation est accordée au présent règlement, les États membres prennent simultanément les mesures appropriées pour garantir un contrôle efficace de ces transports et pour faire en sorte que les normes en matière de protection sociale et de sécurité routière ne sont pas enfreintes. ».

Article 2

1. Au cas où, au cours des trois premières années après l'entrée en vigueur du présent règlement, l'application des articles 7 à 12 du règlement (CEE) n° 543/69 donnerait lieu à des difficultés graves dans le domaine des transports ou à des difficultés pouvant conduire à une altération grave d'une situation économique nationale ou régionale, un État membre peut demander à la Commission d'être autorisé à adopter des mesures de sauvegarde comportant des dérogations à ces articles pour les transports nationaux sur son territoire.

2. Sur demande de l'État membre intéressé, la Commission fixe sans délai les dérogations qu'elle estime nécessaires, en précisant les conditions et les modalités d'application qui doivent comporter un programme de retour progressif et régulièrement échelonné aux dispositions du règlement (CEE) n° 543/69. Elle veille à ce qu'il n'y ait aucune régression par rapport à ce qui a déjà été réalisé en matière de protection sociale et de sécurité routière dans la pratique, en application de la réglementation existante lors de l'entrée en vigueur du présent règlement.

3. La Commission informe aussitôt les autres États membres des dérogations qu'elle a accordées et de leurs modalités d'application. Elle rend compte au Conseil tous les six mois de l'état de la situation et des mesures prises pour que, à la fin de la période visée au paragraphe 1, l'intégralité des dispositions du règlement (CEE) n° 543/69 soit en vigueur dans tous les États membres.

4. À partir du 1^{er} janvier 1981, toute dérogation accordée au titre du présent article cessera d'être applicable.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1978.

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

Fait à Bruxelles, le 12 décembre 1977.

Par le Conseil

Le président

L. DHOORE

RÈGLEMENT (CEE) N° 2828/77 DU CONSEIL

du 12 décembre 1977

modifiant le règlement (CEE) n° 1463/70 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu le 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 ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2827/77 ⁽²⁾,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽³⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽⁴⁾,

considérant que, à la lumière de l'expérience acquise dans l'application du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970, concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽⁵⁾, modifié par le règlement (CEE) n° 1787/73 ⁽⁶⁾, sur le plan de la construction et de l'exploitation, il convient d'apporter à ce règlement certaines modifications tendant, d'une part, à améliorer la précision du texte et, d'autre part, à mettre à profit cette expérience ;

considérant que, en cas de divergences entre États membres portant sur une homologation CEE, il convient que la Commission puisse statuer par voie de décision sur le différend lorsque les États concernés n'ont pu le régler, dans un délai de six mois ;

considérant qu'il a été estimé souhaitable de reporter la date d'application du règlement (CEE) n° 1463/70 pour certains véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 1975 et, pour les nouveaux États membres, avant le 1^{er} janvier 1976 ;

considérant que le progrès de la technique nécessite une adaptation rapide des prescriptions techniques définies par les annexes du règlement (CEE) n° 1463/70 ; qu'il convient, pour faciliter la mise en œuvre des mesures nécessaires à cet effet, de prévoir une procédure instaurant une coopération étroite entre les États membres et la Commission au sein d'un comité pour l'adaptation du règlement (CEE) n° 1463/70, au progrès technique ;

considérant qu'il y a lieu d'adapter la version anglaise du texte sous c) point 1.2 du chapitre III de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1463/70 pour qu'elle soit en complète harmonie avec les autres versions,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le texte de l'article 3 du règlement (CEE) n° 1463/70 devient paragraphe 1 de ce même article et les paragraphes suivants sont ajoutés :

« 2. Toutefois, après consultation de la Commission, les États membres peuvent exempter de l'application du présent règlement les véhicules mentionnés à l'article 14 *bis* paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 543/69.

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, exempter de l'application du présent règlement les véhicules mentionnés à l'article 14 *bis* paragraphe 3 point a) du règlement (CEE) n° 543/69. ».

Article 2

L'article 4 du règlement (CEE) n° 1463/70 est remplacé par le texte suivant :

« Article 4

1. Sans préjudice des dispositions de l'annexe VII point III paragraphe 4 de l'acte d'adhésion, à partir du 1^{er} janvier 1975, l'installation et l'utilisation de l'appareil de contrôle sont obligatoires :

a) lors de leur mise en service, pour les véhicules immatriculés pour la première fois à partir de cette date ;

(1) JO n° L 77 du 29. 3. 1969, p. 49.

(2) Voir page 1 du présent Journal officiel.

(3) JO n° C 7 du 12. 1. 1976, p. 68.

(4) JO n° C 50 du 4. 3. 1976, p. 5.

(5) JO n° L 164 du 27. 7. 1970, p. 1.

(6) JO n° L 181 du 4. 7. 1973, p. 1.

b) quelle que soit la date de leur immatriculation, pour les véhicules effectuant des transports de marchandises dangereuses.

2. À partir du 1^{er} janvier 1978, l'installation et l'utilisation de l'appareil de contrôle sont obligatoires pour les autres véhicules.

3. Toutefois, la date visée au paragraphe 2 est reportée au 1^{er} juillet 1979 pour les véhicules affectés exclusivement aux transports nationaux de marchandises, autres que les marchandises dangereuses,

— effectuant du transport dans un rayon de 50 km autour du lieu d'exploitation du véhicule, y compris les communes dont le centre se trouve dans ce rayon,

ou

— dont le poids maximal autorisé, y compris les remorques ou semi-remorques, n'excède pas 6 tonnes, ou dont la charge utile n'excède pas 3,5 tonnes. ».

Article 3

L'article 5 du règlement (CEE) n° 1463/70 est remplacé par le texte suivant :

« Article 5

Les articles 14 et 15 du règlement (CEE) n° 543/69 ne sont pas applicables aux membres de l'équipage des véhicules utilisant un appareil de contrôle conforme aux annexes I et II du présent règlement. ».

Article 4

L'article 7 du règlement (CEE) n° 1463/70 est complété par l'alinéa suivant :

« Les modifications ou adjonctions à un modèle homologué doivent faire l'objet d'une homologation CEE de modèle complémentaire de la part de l'État membre qui a accordé l'homologation CEE initiale. ».

Article 5

L'article 10 du règlement (CEE) n° 1463/70 est remplacé par le texte suivant :

« Article 10

1. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation CEE visée à l'article 7 constate que des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement portant la

marque d'homologation CEE qu'il a attribuée ne sont pas conformes au modèle qu'il a homologué, il prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la production au modèle soit assurée. Celles-ci peuvent s'étendre, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation CEE.

2. L'État membre qui a accordé une homologation CEE doit la révoquer si l'appareil de contrôle ou la feuille d'enregistrement ayant fait l'objet de l'homologation sont considérés ne pas être conformes au présent règlement et à ses annexes ou présentent à l'usage un défaut d'ordre général qui les rend impropres à leur destination.

3. Si l'État membre ayant accordé une homologation CEE est informé par un autre État membre de l'existence d'un des cas visés aux paragraphes 1 et 2, il prend également, après consultation de ce dernier, les dispositions prévues auxdits paragraphes, sous réserve d'application du paragraphe 5.

4. L'État membre qui a constaté l'existence d'un des cas prévu au paragraphe 2 peut suspendre la mise sur le marché et la mise en service des appareils de contrôle ou des feuilles jusqu'à nouvel avis. Il en est de même dans les cas prévus au paragraphe 1 pour les appareils de contrôle ou les feuilles dispensés de la vérification primitive CEE, si le fabricant, après avertissement, ne les met pas en conformité avec le modèle approuvé ou avec les exigences du présent règlement.

En tout cas, les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement et informent la Commission, dans le délai d'un mois, du retrait d'une homologation CEE accordée et d'autres mesures prises en conformité avec les paragraphes 1, 2 et 3 ainsi que des motifs justifiant cette mesure.

5. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation CEE conteste l'existence des cas prévus aux paragraphes 1 et 2 dont il a été informé, les États membres intéressés s'efforcent de régler le différend. La Commission est tenue informée.

Au cas où, dans le délai de quatre mois à dater de l'information visée au paragraphe 3, les pourparlers entre les États membres n'ont pas abouti à un accord, la Commission, après consultation des experts de tous les États membres et ayant examiné tous les facteurs y afférents, par exemple économiques et techniques, adopte dans un délai de six mois une décision qui est notifiée aux États membres intéressés et communiquée simultanément aux autres États membres. La Commission fixe, selon les cas, le délai d'entrée en application de sa décision. ».

Article 6

L'article 11 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 1463/70 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Le demandeur de l'homologation CEE pour un modèle de feuille d'enregistrement doit préciser sur sa demande le (ou les) modèle(s) d'appareil(s) de contrôle sur lequel (ou lesquels) cette feuille est destinée à être utilisée et doit fournir, aux fins d'essais de la feuille, un appareil adéquat du (des) type(s) approprié(s). ».

Article 7

L'article 14 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 1463/70 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle, les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des États membres, après que celles-ci, si elles le désirent, ont entendu l'avis des fabricants intéressés. ».

Article 8

L'article 16 paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 1463/70 est remplacé par le texte suivant :

« 2. L'employeur est tenu de conserver les feuilles d'enregistrement pendant une période d'au moins un an à partir de leur utilisation ; les feuilles concernant chaque membre de l'équipage doivent être présentées ou remises à la demande des agents chargés du contrôle. ».

Article 9

L'article 17 du règlement (CEE) n° 1463/70 est modifié comme suit :

1. La deuxième phrase du paragraphe 2 premier alinéa est remplacée par le texte suivant :

« Ils doivent en particulier :

- veiller à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule,
- se préoccuper d'actionner les dispositifs de commutation permettant de distinguer les groupes de temps suivants à enregistrer :
 - a) temps de conduite,
 - b) autres temps de travail et temps de présence au travail,
 - c) interruptions de travail et temps de repos.

Les groupes de temps sous b) peuvent être enregistrés séparément sur la feuille d'enregistrement,

- opérer les changements nécessaires des feuilles d'enregistrement dans le cas d'un équipage de

plusieurs membres de telle sorte que les enregistrements visés aux points 1., 2. et 3. du chapitre II de l'annexe I soient effectivement portés sur la feuille d'enregistrement du membre de l'équipage en activité de conduite. ».

2. Au paragraphe 3 point d), les deuxième et troisième tirets sont supprimés.

3. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant :

« 4. L'appareil doit être conçu de manière à permettre aux agents chargés du contrôle de lire, après ouverture éventuelle de l'appareil, sans déformer d'une façon permanente, endommager ou souiller la feuille, les enregistrements relatifs aux neuf heures précédant l'heure du contrôle.

L'appareil doit en outre être conçu de manière à permettre de vérifier, sans ouverture du boîtier, que les enregistrements s'effectuent. ».

4. Au paragraphe 5, le chiffre 14 est remplacé par le chiffre 7.

Article 10

À l'article 18 paragraphe 1 troisième alinéa, la référence à l'article 21 devient la référence à l'article 23.

Article 11

Dans le chapitre VI du règlement (CEE) n° 1463/70, l'article 21 devient article 23 et est précédé des dispositions suivantes :

« Article 21

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique les annexes du présent règlement sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 22.

Article 22

1. Il est institué un comité pour l'adaptation du présent règlement au progrès technique, ci-après dénommé « comité », qui est composé de représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. Le comité établit son règlement intérieur.

3. Au cas où il est fait référence à la procédure définie au présent article, le comité est saisi par son président, soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande du représentant d'un État membre.

4. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des dispositions à prendre. Le comité émet son avis sur le projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la

question en cause. Il se prononce à la majorité de quarante et une voix, les voix des États membres étant affectées de la pondération prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité. Le président ne prend pas part au vote.

5. a) La Commission arrête les dispositions envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité ;
- b) Lorsque les dispositions envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux dispositions à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée ;
- c) Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les dispositions proposées sont arrêtées par la Commission. ».

Article 12

Au chapitre I point a) de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1463/70, l'expression « appareil installé à bord de véhicules routiers » est remplacée par l'expression « appareil destiné à être installé à bord de véhicules routiers ».

Article 13

Au chapitre I points d) et e) de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1463/70, l'indication « chapitre VI sous c) » est remplacée par l'indication « chapitre VI paragraphe 4 ».

Article 14

Le chapitre III de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1463/70 est modifié comme suit :

1. Le texte sous a) point 3.2 est remplacé par le texte suivant :

« 3.2. Tout changement d'un élément de l'appareil ou de la nature des matériaux employés pour sa fabrication doit être approuvé, avant l'utilisation, par l'autorité qui a homologué l'appareil. ».
2. Le texte sous a) point 6.3 est supprimé.
3. Le texte sous b) point 1.1 est complété comme suit :

« Les chiffres exprimant les hectomètres doivent pouvoir être distingués nettement de ceux exprimant les nombres entiers de kilomètres. ».
4. Le texte sous b) point 1.2 est remplacé par le texte suivant :

« 1.2. Les chiffres du compteur totalisateur doivent être clairement lisibles et avoir une hauteur apparente de 4 mm au moins. ».

5. Sous b), le point suivant est ajouté :

« 3. *Indicateur de temps* (horloge)

L'indicateur de temps doit être visible de l'extérieur de l'appareil et la lecture doit en être sûre, facile et non ambiguë. ».

6. Sous c) point 1.1, le mot « exacte » est supprimé.

7. La version anglaise sous c) point 1.2 est remplacée par le texte suivant :

« 1.2. The mechanism moving the record sheet must be such as to ensure that the latter moves without play and can be freely inserted and removed. ».

8. Sous c) point 3.1, le texte du deuxième tiret est remplacé par le texte suivant :

« — le rapport entre le rayon de courbure du tracé décrit par le stylet et la largeur de la zone réservée à l'enregistrement de la vitesse n'est pas inférieur à 2,4:1 quelle que soit la forme de la feuille d'enregistrement. ».

9. Le texte sous c) point 4.1 est remplacé par le texte suivant :

« 4.1. L'appareil de contrôle doit être construit de manière telle que, moyennant la manœuvre éventuelle d'un dispositif de commutation, soit possible l'enregistrement automatique et différencié de quatre groupes de temps tels qu'ils sont indiqués à l'article 17, y compris une séparation éventuelle de la catégorie b) en deux groupes de temps. ».

10. Le texte sous e) point 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Sur le cadran de l'appareil doivent figurer les inscriptions suivantes :

— à proximité du nombre indiqué par le compteur totalisateur, l'unité de mesure des distances sous la forme de son symbole « km »,

— à proximité de l'échelle des vitesses, l'indication « km/h »,

— l'étendue de mesure du tachymètre, sous la forme « V_{\min} ... km/h, V_{\max} ... km/h. ». Cette indication n'est pas nécessaire si elle figure sur la plaque signalétique de l'appareil.

Toutefois, ces prescriptions ne sont pas applicables aux appareils de contrôle homologués avant l'entrée en vigueur du présent règlement. ».

11. Sous e) point 2 :

— au quatrième tiret, l'expression « avec au moins deux chiffres après la virgule et » est supprimée ;

— tiret suivant est ajouté :

« — si la sensibilité de l'instrument à l'angle d'inclinaison est susceptible d'influer sur les indications données par l'appareil au-delà des tolérances admises, l'orientation angulaire admissible sous la forme :



dans laquelle α représente l'angle mesuré à partir de la position horizontale de la face avant (orientée vers le haut) de l'appareil pour lequel l'instrument est réglé, β et γ représentant respectivement les écarts limites admissibles vers le haut et vers le bas par rapport à l'angle α . ».

12. a) Le texte sous f) point 1 a) est remplacé par le texte suivant :

« a) distance parcourue : 1 % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km ; »

b) Le texte sous f) point 1 b) est remplacé par le texte suivant :

« b) vitesse : 3 km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle ; »

c) Le texte sous f) point 2 a) est remplacé par le texte suivant :

« a) distance parcourue : 2 % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km ; »

d) Le texte sous f) point 2 b) est remplacé par le texte suivant :

« b) vitesse : 4 km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle ; »

e) Le texte sous f) point 3 a) est remplacé par le texte suivant :

« a) distance parcourue : 4 % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km ; »

f) Le texte sous f) point 3 b) est remplacé par le texte suivant :

« b) vitesse : 6 km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle ; ».

Article 15

Le chapitre IV de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1463/70 est modifié comme suit :

1. La première phrase du texte sous a) point 1 est remplacée par la phrase suivante :

« 1. Les feuilles d'enregistrement doivent être d'une qualité telle qu'elles n'empêchent pas le fonctionnement normal de l'appareil et que les enregistrements qu'elles supportent soient indélébiles et clairement lisibles et identifiables. ».

2. La deuxième phrase du texte sous a) point 1 est remplacée par la phrase suivante :

« Les feuilles d'enregistrement doivent conserver leurs dimensions et leurs enregistrements dans des conditions normales d'hygrométrie et de température. ».

Article 16

Le chapitre V de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1463/70 est modifié comme suit :

1. La deuxième phrase du premier alinéa du point 3 est remplacée par le texte suivant :

« Après chaque intervention d'un installateur ou atelier agréé nécessitant une modification de réglage de l'installation proprement dite, une nouvelle plaquette, remplaçant la précédente, doit être apposée. ».

2. Au point 3 deuxième alinéa, la première phrase est modifiée comme suit :

« La plaquette doit porter au moins les mentions suivantes : ».

3. Au point 3 deuxième tiret, l'expression « avec 3 décimales » est supprimée.

4. Le texte du point 4 sous a) est remplacé par le texte suivant :

« a) la plaquette d'installation, à moins qu'elle ne soit appliquée de telle manière qu'elle ne puisse être enlevée sans en détruire les indications ; ».

Article 17

Le chapitre VI de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1463/70 est remplacé par le texte suivant :

« VI. VÉRIFICATIONS ET CONTRÔLES

Les États membres désignent les organismes qui doivent effectuer les vérifications et contrôles.

1. Certification des instruments neufs ou réparés

Tout appareil individuel, neuf ou réparé, est certifié, en ce qui concerne son bon fonctionnement et l'exactitude de ses indications et enregistrements, dans les limites fixées au chapitre III f) 1, par le scellement prévu au chapitre V 4 f).

Les États membres peuvent instaurer à cet effet la vérification primitive, qui est le contrôle et la

confirmation de la conformité d'un appareil neuf ou remis à neuf avec le modèle homologué et/ou avec les exigences du règlement et de ses annexes, ou déléguer la certification aux fabricants ou à leurs mandataires.

2. Installation

Lors de son installation à bord d'un véhicule, l'appareil et l'installation dans son ensemble doivent satisfaire aux dispositions relatives aux erreurs maximales tolérées fixées au chapitre III f) 2.

Les essais de contrôle y afférents sont exécutés, sous sa responsabilité, par l'installateur ou l'atelier agréé.

3. Contrôles périodiques

- a) Des contrôles périodiques des appareils installés sur les véhicules ont lieu au moins tous les deux ans et peuvent être effectués entre autres dans le cadre des inspections techniques des véhicules automobiles.

Seront notamment contrôlés :

- l'état de bon fonctionnement de l'appareil,
- la présence du signe d'homologation sur les appareils,
- la présence de la plaquette d'installation,
- l'intégrité des scellements de l'appareil et des autres éléments de l'installation,
- la circonférence effective des pneus ;

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

Fait à Bruxelles, le 12 décembre 1977.

- b) Le contrôle du respect des dispositions du chapitre III f) 3 relatives aux erreurs maximales tolérées en usage sera effectué au moins une fois tous les six ans, avec possibilité, pour tout Etat membre, de prescrire un délai plus court pour les véhicules immatriculés sur son territoire. Ce contrôle comporte obligatoirement le remplacement de la plaquette d'installation.

4. Détermination des erreurs

La détermination des erreurs à l'installation et à l'usage s'effectue dans les conditions suivantes, à considérer comme conditions normales d'essai :

- véhicule à vide, en conditions normales de marche,
- pression des pneus conforme aux indications données par le fabricant,
- usure des pneus dans les limites admises par les prescriptions en vigueur,
- mouvement du véhicule : celui-ci doit se déplacer, mû par son propre moteur, en ligne droite, sur une aire plane à une vitesse de 50 ± 5 km/h ; le contrôle, pourvu qu'il soit d'une exactitude comparable, peut également être effectué sur un banc d'essai approprié ».

Article 18

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1978.

Par le Conseil

Le président

L. DHOORE

RÈGLEMENT (CEE) N° 2829/77 DU CONSEIL

du 12 décembre 1977

relatif à la mise en vigueur de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée (1),

vu l'avis du Comité économique et social (2),

considérant que l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), du 1^{er} juillet 1970, a été, à Genève, ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971 et, après cette date, à l'adhésion des États membres de la Commission économique pour l'Europe et que, après le dépôt du huitième instrument de ratification, l'accord est entré en vigueur le 5 janvier 1976 ;

considérant que l'AETR fixe certaines conditions de travail applicables aux transports routiers internationaux effectués entre les États contractants, essentielles pour la protection sociale des équipages et la sécurité routière ; que l'accord est ainsi de nature à créer, pour les transports routiers effectués entre les pays européens, des conditions de travail uniformes axées sur le progrès social et une plus grande sécurité ; qu'il établit en outre des dispositions dans les mêmes secteurs que le 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 (3), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2827/77 (4), et qu'il complète ainsi de façon judiciaire le régime intérieur de la Communauté ; que, pour cette raison, il conviendrait que l'accord entre en vigueur le plus rapidement possible dans tous les États membres ;

considérant qu'il convient de mettre l'AETR en vigueur de manière à assurer, au plus tard à partir du 1^{er} janvier 1978, l'application uniforme de ses dispositions pour l'ensemble de la Communauté aux équipages de tous les véhicules effectuant des transports internationaux entre les États membres et les pays tiers parties à l'accord ; que, dans la mesure du possible, les dispositions de l'accord doivent également être appliquées au trafic entre

les États membres et les États tiers non parties à l'accord ; que, à cet effet, il est nécessaire de modifier en conséquence l'article 2 du règlement (CEE) n° 543/69 ;

considérant que, la matière de l'AETR relevant du domaine d'application du règlement (CEE) n° 543/69, la compétence de négocier et de conclure l'accord en question appartient à la Communauté depuis l'entrée en vigueur dudit règlement ; que les circonstances particulières des négociations relatives à l'AETR justifient cependant, à titre exceptionnel, une procédure selon laquelle les États membres de la Communauté procèdent au dépôt séparé de leurs instruments de ratification ou d'adhésion dans le cadre d'une action concertée, tout en agissant dans l'intérêt et pour le compte de la Communauté ;

considérant que, pour garantir dans le trafic intracommunautaire la primauté du droit communautaire, les États membres ont, lors du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, à faire valoir une réserve selon laquelle les transports internationaux effectués entre les États membres ne sont pas à considérer comme des transports internationaux au sens de l'accord ;

considérant que les possibilités offertes aux parties contractantes aux termes mêmes de l'accord de conclure des conventions bilatérales portant dérogation audit accord, en ce qui concerne le trafic frontalier et le trafic de transit, relèvent en principe de la compétence de la Communauté ;

considérant que, si une modification du régime interne de la Communauté dans le domaine concerné exige une modification correspondante de l'accord, les États membres entreprennent une démarche commune pour que cette modification soit apportée dans le cadre de l'accord et suivant la procédure prévue dans celui-ci,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

L'article 2 du règlement (CEE) n° 543/69 est remplacé par le texte suivant :

(1) JO n° C 157 du 14. 7. 1975, p. 92.

(2) JO n° C 263 du 17. 11. 1975, p. 75.

(3) JO n° L 77 du 29. 3. 1969, p. 49.

(4) Voir page 1 du présent Journal officiel.

« Article 2

1. Le présent règlement s'applique aux transports par route effectués au moyen de véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un pays tiers pour les trajets effectués à l'intérieur de la Communauté.

2. Toutefois, à partir du 1^{er} janvier 1978 :

— l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) s'applique aux transports par route en provenance et/ou à destination des pays tiers parties à l'accord, ou en transit par ces pays pour l'ensemble du trajet, lorsque ces transports sont effectués par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans l'un de ces pays tiers,

— dans le cas de transports en provenance et/ou à destination d'un pays tiers avec des véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'accord, l'accord s'applique au trajet effectué à l'intérieur de la Communauté. »

Article 2

1. Les États membres, en ratifiant l'AETR ou en y adhérant, eu égard à la recommandation du Conseil du 23 septembre 1974, agissent pour le compte de la Communauté.

Les États membres informent par écrit le secrétaire général des Nations unies que, dans leur cas, la ratification ou l'adhésion a eu lieu conformément au présent règlement.

Les mesures susnommées sont mises en œuvre dans les meilleurs délais mais au plus tard le 1^{er} janvier 1978.

2. Les instruments de ratification ou d'adhésion sont accompagnés de la réserve suivante :

« Les transports entre États membres de la Communauté économique européenne sont considérés comme des transports nationaux aux termes de l'AETR pour autant que ces transports ne transitent pas par le territoire d'un pays tiers partie contractante à l'AETR. ».

3. Lorsque des modifications des dispositions communautaires en la matière nécessiteront une adaptation de l'accord, les États membres engageront la procédure d'amendement prévue dans l'article 23 de cet accord.

Article 3

Les accords à conclure avec les pays tiers conformément à l'article 2 paragraphe 2 de l'AETR sont conclus par la Communauté. Sur proposition de la Commission, le Conseil arrête la réglementation prévue à l'article 3 paragraphe 2 de l'AETR.

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

Fait à Bruxelles, le 12 décembre 1977.

Par le Conseil

Le président

L. DHOORE

RÈGLEMENT (CEE) N° 2830/77 DU CONSEIL

du 12 décembre 1977

relatif aux mesures nécessaires pour rendre comparables la comptabilité et les comptes annuels des entreprises de chemin de fer

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la décision 75/327/CEE du Conseil, du 20 mai 1975, relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les États ⁽¹⁾, et notamment son article 8 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽²⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant que l'harmonisation des règles concernant les relations financières entre les États et les entreprises de chemin de fer doit s'inspirer dans toute la mesure du possible des principes applicables en matière financière et comptable, aux entreprises industrielles et commerciales ; que cette harmonisation nécessite la mise en place de mesures nécessaires pour rendre comparables les comptes annuels des entreprises de chemin de fer ;

considérant que la comparabilité des comptes annuels des entreprises de chemin de fer doit contribuer à améliorer la transparence des résultats financiers de ces entreprises et des interventions financières de l'État ;

considérant que la comparabilité de ces comptes annuels peut être établie par la transposition des résultats annuels des entreprises de chemin de fer dans un cadre uniforme ;

considérant que, en vue de progresser dans la comparabilité et dans l'harmonisation des comptes annuels des entreprises de chemin de fer, il y a lieu d'instituer un comité consultatif ayant pour tâche d'assister la Commission dans ce domaine,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

Le présent règlement a pour objet de rendre comparables les comptes annuels des entreprises de chemin de fer. Au sens du présent règlement, on entend par comptes annuels le bilan et le compte de profits et pertes, établis conformément aux articles 3 et 4.

Article 2

Le présent règlement s'applique aux entreprises de chemin de fer suivantes :

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF),
- Coras Iompair Eireann (CIE),
- Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (FS),
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),
- British Railways Board (BRB),
- Northern Ireland Railways Company Ltd (NIR).

Article 3

Les entreprises de chemins de fer effectuent chaque année et pour la première fois pour l'exercice 1977 une transposition de leurs résultats annuels, établis selon les dispositions nationales en vigueur, dans les schémas des comptes annuels figurant aux annexes I et III.

Article 4

1. Le bilan est transposé conformément à l'annexe I sur la base des éléments de la nomenclature faisant l'objet de l'annexe II.

⁽¹⁾ JO n° L 152 du 12. 6. 1975, p. 3.⁽²⁾ JO n° C 163 du 11. 7. 1977, p. 33.⁽³⁾ JO n° C 180 du 28. 7. 1977, p. 34.

2. Le compte de profits et pertes est transposé conformément à l'annexe III sur la base des éléments de la nomenclature faisant l'objet de l'annexe IV.

3. Les entreprises de chemin de fer ajoutent aux comptes annuels transposés des notes explicatives. Ces notes indiquent notamment :

- les écarts se produisant, par rapport aux postes de la nomenclature, lors de l'établissement des comptes transposés, les raisons de ces dérogations et les conséquences possibles sur le niveau de comparabilité des comptes transposés,
- les méthodes d'évaluation pour les postes faisant l'objet d'une estimation tels que amortissement, travaux en cours et immobilisation.

En vue d'atteindre l'objectif de comparabilité visé à l'article 1^{er}, la Commission peut demander des explications supplémentaires.

Article 5

1. Les entreprises de chemin de fer communiquent à la Commission, dans les douze mois suivant la fin de l'exercice comptable considéré, les comptes annuels transposés visés à l'article 3.

2. Six mois après avoir reçu les communications visées au paragraphe 1, la Commission en présente au Conseil un résumé synoptique.

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

Fait à Bruxelles, le 12 décembre 1977.

Article 6

1. Il est institué auprès de la Commission un comité consultatif qui a pour tâche de l'assister dans l'application du présent règlement.

2. Le comité donne son avis sur toute question relative aux problèmes et solutions qui se présentent, afin d'améliorer la comparabilité des comptes annuels transposés et pour progresser vers une plus grande harmonisation des comptabilités des entreprises de chemin de fer.

3. Le comité est présidé par un représentant de la Commission et est composé de deux représentants par État membre désignés par celui-ci. Les membres du comité peuvent se faire assister par les experts qu'ils désignent. Le comité est convoqué par la Commission qui en assure le secrétariat.

4. Le rapport que la Commission adresse tous les deux ans au Conseil en application de l'article 14 paragraphe 1 de la décision 75/327/CEE fait ressortir les conclusions des travaux du comité.

Article 7

Avant le 1^{er} janvier 1983, la Commission, à la lumière de l'expérience acquise, eu égard aux développements dans le domaine général de la comptabilité et tenant compte de l'avis du comité, présentera le cas échéant des propositions de modification du présent règlement et de ses annexes en vue d'améliorer la comparabilité des comptes annuels transposés.

Par le Conseil

Le président

L. DHOORE

ANNEXE I

SCHEMA DU BILAN

ACTIF		PASSIF	
VALEURS IMMOBILISEES Immobilisations (chiffres nets) 10 Terrains et installations fixes 11 Matériel de transport 12 Autres matériels 13 Immobilisations en cours Autres valeurs immobilisées 14 Participations au capital d'autres entreprises 15 Prêts à long terme 16 Frais d'émission et primes de remboursement des emprunts 17 Valeurs immobilisées diverses Sous-total		Capital propre et réserves 00 Capital 01 Réserves 02 Concours aux frais d'investissement 03 Provisions 04 Fonds en faveur du personnel 05 Dettes financières à long terme — emprunts obligataires — emprunts auprès de l'Etat — autres dettes financières Sous-total	
VALEURS CIRCULANTES Stocks 20—21 (en magasin et en cours de fabrication) Valeurs réalisables 30 Débiteurs 41 Prêts à moins d'un an 42 Effets à recevoir 45 Valeurs en portefeuille Valeurs disponibles 43—46—47—48 Chèques à encaisser, comptes de chèques postaux, banques, caisses Sous-total		Dettes à court terme 31 Crédeurs 40 Dettes financières à moins d'un an 44 Effets à payer Sous-total	
Résultats 06.1 Pertes des exercices antérieurs 07.1 Perte de l'exercice Total de l'actif		Résultats 06.0 Bénéfice des exercices antérieurs 07.0 Bénéfice de l'exercice Total du passif	

ANNEXE II

NOMENCLATURE DES COMPTES DE BILAN

CLASSE 0 — COMPTES DE CAPITAL PROPRE ET DE DETTES À LONG TERME

00 — Capital

- Parts ou actions libérées non amorties
- Parts ou actions libérées amorties
- Parts ou actions non libérées
- Dotations ou apports de l'État

01 — Réserves

Peut comprendre les postes suivants :

- Réserve légale
- Réserves statutaires
- Réserves de réévaluation d'actif (augmentations de valeur résultant de réévaluations des postes de bilan)
- Autres réserves (comprend également l'amortissement financier des emprunts pour les réseaux qui ont imputé au compte de pertes et profits la partie capital des annuités d'amortissement des emprunts)

02 — Concours aux frais d'investissement

Participation de l'État ou de tiers à la réalisation de projets d'investissements désignés

03 — Provisions

- Provisions constituées par certains réseaux pour financer le remplacement de leurs immobilisations et qui se substituent ainsi à l'amortissement industriel
- Provisions pour couvrir certaines pertes et charges
- Fonds d'assurance

04 — Fonds en faveur du personnel

Notamment, fonds de pension gérés par les réseaux lorsqu'il n'existe pas de caisses de pensions autonomes, et fonds d'épargne.

05 — Dettes financières à long terme

Il s'agit de dettes à plus d'un an ; elles doivent être comptabilisées en valeur de remboursement. Le cas échéant, il faut indiquer séparément les dettes à des entreprises dans lesquelles l'entreprise de chemin de fer a des participations au capital.

CLASSE 1 — COMPTES DE VALEURS IMMOBILISÉES

Les corrections pour dépréciation sont à imputer aux sous-comptes amortissements adéquats.

10 — Terrains et installations fixes

10.0 — *Valeur d'acquisition ou de reconstruction* (y compris les réévaluations éventuelles et les concours en faveur de tiers)

- Terrains (bâti et non bâti)
- Terrassements et voies
- Ouvrages d'art
- Bâtiments
- Installations fixes de traction électrique
- Installations de sécurité et de télécommunications y compris les passages à niveau, non compris les bâtiments
- Installations diverses

10.1 — *Amortissements*

11 — Matériel de transport11.0 — *Valeur d'acquisition ou de construction*

- Véhicules moteurs
- Véhicules remorqués à voyageurs
- Véhicules remorqués à marchandises
- Matériel de transport par route
- Matériel naval y compris les aéroglisseurs
- Autres matériels y compris les conteneurs

11.1 — *Amortissements***12 — Autres matériels [y compris le mobilier, les machines, l'outillage et les véhicules de service spécialisés (automotrices pour l'inspection des tunnels, automotrices pour l'inspection de la caténaire, etc.), les palettes et les agrès]**12.0 — *Valeur d'acquisition ou de construction*12.1 — *Amortissements***13 — Immobilisation en cours**

- Installations fixes
- Matériel de transport
- Autres matériels

14 — Participations au capital d'autres entreprises**15 — Prêts à long terme (prêts à plus d'un an)**

Le cas échéant, il faut indiquer séparément les prêts accordés à une entreprise dans laquelle l'entreprise de chemin de fer a des participations au capital.

16 — Frais d'émission, primes d'émission et primes de remboursement des emprunts (pour la partie non encore amortie)**17 — Valeurs immobilisées diverses (brevets, concessions, licences et autres droits similaires)****CLASSE 2 — COMPTES DE STOCKS****20 — Approvisionnements en magasin ou dans les parcs**

- Valeur d'acquisition ou de construction
- Corrections pour dépréciation

21 — Approvisionnements en cours de fabrication ou de réparation**CLASSE 3 — COMPTES DE TIERS****30 — Débiteurs (fournisseurs, clients, personnel, État, filiales, associés ou actionnaires, autres débiteurs et comptes d'attente et de régularisation)**

- Valeur nominale
- Corrections pour dépréciation

31 — Crédoiteurs (fournisseurs, clients, personnel, État, filiales, associés ou actionnaires, autres crédoiteurs, y compris les dépôts et cautionnements reçus, et comptes d'attente et de régularisation)**CLASSE 4 — COMPTES FINANCIERS****40 — Dettes financières à moins d'un an****41 — Prêts à moins d'un an**

- Valeur nominale
- Corrections pour dépréciation

- 42 — Effets à recevoir
 - Valeur nominale
 - Corrections pour dépréciation
 - 43 — Chèques à encaisser
 - 44 — Effets à payer
 - 45 — Valeurs en portefeuille
 - Non compris les titres de participation au capital d'autres entreprises (cf. compte n° 14)
 - Valeur d'acquisition
 - Corrections por dépréciation
 - 46 — Compte de chèques postaux
 - 47 — Banques
 - 48 — Caisses
-

ANNEXE III

SCHÉMA DU COMPTE PROFITS ET PERTES

I. Exploitation générale

Charges	Produits
60. Charges de personnel	70. Produits du trafic
61. Matière et prestations de tiers	0. Voyageurs et bagages
62. Impôts et taxes ⁽¹⁾	a) par chemin de fer
63. Dotations d'amortissement	b) par route
64. Dotations aux comptes de provision	c) par d'autres moyens de transport
65. Charges financières	1. Marchandises
	a) par chemin de fer
	i) trains et wagons complets:
	— trafic national
	— trafic international
	ii) détail et colis:
	— trafic national
	— trafic international
	b) par route
	c) par d'autres moyens de transport
	2. Trafic de la poste
	71. Produits financiers
	72. Autres produits
	73. Contrepartie des charges imputées à d'autres comptes
	74. Compensations et aides reçues sur la base
	0. du règlement (CEE) n° 1191/69
	1. du règlement (CEE) n° 1192/69
	2. du règlement (CEE) n° 1107/70, article 3
	3. Autres compensations et aides
Total des charges	Total des produits
91.0 Profit de l'exploitation de l'exercice	91.1 Perte de l'exploitation de l'exercice

(¹) Facultatif, voir annexe IV.

II. Récapitulatif « Profits et Pertes »

91.1 Perte d'exploitation de l'exercice	91.0 Profit d'exploitation de l'exercice
91.3 Pertes exceptionnelles	91.2 Profits exceptionnels
91.4 Impôts sur les sociétés	91.5 Subvention d'équilibre
	— règlement (CEE) n° 1107/70, article 4
	— autres
91.6 Bénéfice d'exploitation de l'exercice	91.7 Perte d'exploitation de l'exercice

ANNEXE IV

NOMENCLATURE DU COMPTE PROFITS ET PERTES

(schéma voir annexe III)

I. EXPLOITATION GÉNÉRALE

CLASSE 6 — COMPTES DE CHARGES

60 ⁽¹⁾ — Charges de personnel : comprend les éléments suivants :

- rémunérations du personnel en activité (y compris celles qui concernent les immobilisations, les approvisionnements et les travaux pour les tiers)
- charges de pensions : montant des pensions payées directement par les réseaux, sous déduction des cotisations versées éventuellement par les agents en activité. Montant des cotisations versées par les réseaux à des caisses de pensions autonomes
- charges sociales diverses (prestations familiales, sécurité, solidarité sociale, formation de personnel).

61 ⁽¹⁾ — Matières et prestations de tiers : comprend les éléments suivants :

- consommations énergétiques
 - consommations de matières
 - prestations de tiers
 - locations
 - charges diverses (assurances, indemnités, fournitures d'eau et de gaz et frais divers de gestion).
- } y compris celles pour les immobilisations et les tiers

62 ⁽¹⁾ — Impôts et taxes — (TVA non déductible et autres impôts et taxes à l'exception des impôts sur les sociétés) les réseaux qui utilisent ce poste doivent indiquer explicitement de quelles taxes il s'agit.

63 — Dotations d'amortissement

64 — Dotations aux comptes de provision (pour certaines pertes et charges et assurances et remplacements des immobilisations pour certains réseaux).

65 — Charges financières

CLASSE 7 — COMPTES DE PRODUITS ⁽²⁾

70 — Produits du trafic (y compris les produits des activités accessoires et à l'exclusion des transports en service)

70.0 — *Trafic voyageurs et bagages*

- a) chemin de fer
- b) route
- c) autres moyens de transport

70.1 — *Trafic marchandises*

- a) chemin de fer
 - i) trains et wagons complets
 - trafic national ⁽³⁾
 - trafic international ⁽³⁾

⁽¹⁾ Les impôts et taxes sont soit regroupés au poste 62, avec indication de leur nature, soit compris dans les postes 60 et 61.⁽²⁾ Tous les produits sont hors taxes (notamment hors TVA)⁽³⁾ Définitions : — trafic national de marchandises : cette expression se rapporte aux transports dont le chargement et le déchargement sont effectués à l'intérieur,
— trafic international de marchandises : cette expression désigne les transports dont le chargement ou le déchargement ou tous les deux s'effectuent dans un pays étranger.

- ii) détail et colis
 - trafic national ⁽¹⁾
 - trafic international ⁽¹⁾
 - b) par route
 - c) par d'autres moyens de transport
- 70.2 — *Trafic de la poste*
- 71 — **Produits financiers** (intérêts des valeurs en portefeuille et dividendes des titres de participation)
- 72 — **Autres produits**
 - 72.1 — *Produits de travaux et fournitures pour le compte de l'État* (investissements dans le réseau)
 - 72.2 — *Produits de travaux et fournitures pour les tiers*
 - 72.3 — *Produits des autres activités, loyers inclus*
 - 72.4 — *Produits divers*
- 73 — **Contrepartie des charges imputées à d'autres comptes** (notamment comptes des immobilisations et des approvisionnements)
- 74 — **Compensations et aides**
 - 74.0 — *Compensations pour obligations de service public* : règlement (CEE) n° 1191/69
 - 74.1 — *Compensations au titre de la normalisation des comptes* : règlement (CEE) n° 1192/69 (conformément aux dispositions de l'article 10)
 - 74.2 — *Aides* : règlement (CEE) n° 1107/70, article 3
 - 74.3 — *Autres compensations et aides* (autres que les subventions d'équilibre)

II. RÉCAPITULATIF « PROFITS ET PERTES »

CLASSE 9 — COMPTES DE RÉSULTATS

91.0 — 91.1 — *Profit ou perte d'exploitation de l'exercice*

91.2 — 91.3 — *Pertes et profits exceptionnels*

(postes dans lesquels sont inscrites les sommes, d'une certaine importance, provenant d'événements ou d'affaires se situant en dehors de l'activité normale de l'entreprise et ne devant pas se reproduire fréquemment)

91.4 — *Impôts sur les sociétés* (impôts sur les bénéfices et parfois aussi sur les fonds propres)

91.5 — *Subvention d'équilibre* :
 — règlement (CEE) n° 1107/70, article 4
 — autres

Les entreprises qui déterminent le résultat du compte « Pertes et profits » avant d'inclure les subventions susmentionnées peuvent indiquer ces subventions dans une note séparée.

91.6 — *Bénéfice de l'exercice* à transférer au compte n° 07.0

91.7 — *Perte de l'exercice* à transférer au compte n° 07.1

⁽¹⁾ Définitions : — trafic national de marchandises : cette expression se rapporte aux transports dont le chargement et le déchargement sont effectués à l'intérieur,
 — trafic international de marchandises : cette expression désigne les transports dont le chargement ou le déchargement ou tous les deux s'effectuent dans un pays étranger.

RÈGLEMENT (CEE) N° 2831/77 DU CONSEIL

du 12 décembre 1977

relatif à la formation des prix pour les transports de marchandises par route entre les États membres

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

considérant qu'une politique des prix et conditions de transport constitue un aspect important de la politique commune des transports, dont l'instauration par les États membres est prévue par le traité et que, le règlement (CEE) n° 1174/68 du Conseil, du 30 juillet 1968, relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par route entre les États membres ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 3181/76 ⁽⁴⁾, venant à échéance le 31 décembre 1977, la continuité d'une politique communautaire dans ce domaine devrait être assurée ;

considérant qu'un système unique en matière de formation des prix et conditions de transport de marchandises par route entre les États membres ne peut être réalisé que progressivement et parallèlement à l'évolution des marchés concernés ;

considérant qu'il convient donc, à titre expérimental, d'offrir aux États membres la possibilité de choisir, sur la base d'un principe commun, entre une tarification de référence non contraignante et une tarification à fourchettes obligatoire ;

considérant que, dans ce cadre, l'option pour l'un ou l'autre système tarifaire devrait être prise en tenant compte, comme principe commun, des particularités économiques et techniques des marchés de transport concernés ;

considérant que les tarifs de référence, qui ne constituent que des recommandations de prix, laissent à l'en-

treprise de transport la responsabilité de convenir avec le client du prix du transport en fonction de la situation du marché et des intérêts réciproques des parties ;

considérant que les tarifs de référence devraient dès lors prendre en considération les coûts des prestations de transport correspondantes pour conduire à une formation des prix de transport qui tienne compte de la situation économique des transporteurs ;

considérant que, pour les tarifs obligatoires à fourchettes, il convient de reprendre les dispositions essentielles du règlement (CEE) n° 1174/68 ;

considérant que l'évolution des prix effectifs dans le cadre des tarifs, soit de référence, soit obligatoires, devrait pouvoir être observée ;

considérant qu'il apparaît utile que le comité tarifaire composé d'experts gouvernementaux et présidé par la Commission ait la possibilité d'entendre des experts des milieux économiques intéressés ;

considérant que, en ce qui concerne les mesures d'exécution du présent règlement, il est nécessaire de prévoir un contrôle efficace des tarifs obligatoires ainsi que des sanctions appropriées ;

considérant que le Conseil devrait statuer, le 31 décembre 1982 au plus tard, à la lumière de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement, sur le régime ultérieur applicable aux prix et conditions de transport de marchandises par route entre les États membres,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Dispositions générales

Article premier

Le présent règlement s'applique aux transports de marchandises par route pour compte d'autrui entre les États membres, y compris les marchandises relevant du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, même si, pour une partie du parcours :

(1) JO n° C 259 du 4. 11. 1976, p. 40.

(2) JO n° C 281 du 27. 11. 1976, p. 2.

(3) JO n° L 194 du 6. 8. 1968, p. 1.

(4) JO n° L 359 du 30. 12. 1976, p. 13.

- le transport est effectué en transit via un pays tiers,
- ou si le véhicule contenant la marchandise est transporté sans rupture de charge par mer, chemin de fer ou voie navigable.

Article 2

1. Les prix des transports visés à l'article 1^{er} sont régis par un système de tarifs établis conformément au présent règlement.
2. Les tarifs sont soit de référence, soit obligatoires.
3. Les États membres intéressés décident d'un commun accord de l'application, pour la durée de validité du présent règlement, de l'un ou l'autre système tarifaire en tenant notamment compte des conditions économiques et techniques du marché des transports concerné.

Sous réserve du respect de ce principe :

- les États membres peuvent maintenir des tarifs obligatoires là où, en vertu d'un règlement communautaire, de tels tarifs ont été appliqués,
- les États membres peuvent introduire des tarifs de référence là où aucune réglementation tarifaire communautaire n'a été appliquée.

Tarifs de référence

Article 3

Les tarifs de référence constituent des recommandations de prix. Ils donnent des indications pour la détermination des prix de transport que les usagers et les entreprises de transport sont libres de convenir, selon la situation du marché et leur intérêt propre.

Article 4

1. Le système des tarifs de référence comporte des tarifs bilatéraux ou multilatéraux.
2. Les tarifs de référence sont établis soit sous la forme de tarifs de portée générale, soit sous celle de tarifs spécifiques. Ils doivent être différenciés dans la mesure du nécessaire afin de tenir compte des particularités des diverses prestations de transport et afin de promouvoir la formation de prix de transport individuels qui ne s'écartent pas trop des tarifs de référence.

3. Les tarifs de référence comportent des barèmes de prix et toutes les autres règles nécessaires pour le calcul du prix de transport (prix de transport proprement dit et frais accessoires). Avant le 1^{er} juillet 1978, la Commission formule, après consultation du comité visé à l'article 16, une recommandation concernant ces règles.

Article 5

Les tarifs de référence sont établis de telle sorte qu'ils conduisent à l'application de prix de transport qui couvrent les coûts des prestations correspondantes, y compris les frais commerciaux, ainsi qu'un bénéfice équitable pour une entreprise de transport de marchandises par route bien gérée et exploitée rationnellement.

Article 6

1. Les organisations professionnelles des entreprises de transport de marchandises par route des États membres intéressés établissent en commun, au cours des négociations bilatérales ou multilatérales, les projets relatifs à l'introduction ou à la modification des tarifs de référence. La Commission et les États membres intéressés peuvent participer à titre consultatif à ces négociations. Les organisations professionnelles mettent à la disposition de la Commission et des États membres en temps utile toutes les informations nécessaires pour leur participation.

2. Les organisations professionnelles précitées consultent les organisations représentatives des usagers et des auxiliaires de transport et transmettent les projets assortis des prises de position des organisations consultées aux gouvernements des États membres concernés qui, dès réception, en informent la Commission.

Un État membre intéressé peut s'opposer, dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception du projet, à l'introduction des mesures. La Commission peut également dans le même délai s'opposer à l'introduction des mesures si celles-ci sont incompatibles avec le droit communautaire. Si la Commission ou un État membre intéressé ne s'opposent pas à l'introduction des mesures, les organisations professionnelles de transport de marchandises par route assurent leur publication dans leur bulletin tarifaire et dans la presse spécialisée.

Par dérogation à cette procédure, les dispositions à prendre en vertu de l'article 17 peuvent prévoir expressément l'homologation dans le même délai du tarif ou de la modification tarifaire par l'État membre intéressé.

Article 7

1. Si les négociations pour l'établissement ou la modification d'un tarif de référence n'aboutissent pas, une

organisation professionnelle intéressée peut saisir son propre État qui en informe immédiatement les autres États membres concernés et la Commission.

Dans ce cas et au cas où un État membre s'oppose à l'introduction des mesures, les États membre intéressés peuvent adopter dans les meilleurs délais une décision qui est notifiée aux intéressés, qui fait l'objet d'une publication officielle et qui est communiquée à la Commission.

2. Si les États membres intéressés ne parviennent pas à prendre une décision au sens du paragraphe 1 deuxième alinéa, la Commission est saisie du différend à la demande d'un de ces États membres.

La Commission, après consultation du comité visé à l'article 16, adopte une décision qui est notifiée aux intéressés et publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

3. La Commission peut de sa propre initiative assigner aux organisations intéressées un délai pour la conclusion des négociations visées à l'article 6 paragraphe 1. Si à l'expiration de ce délai, les négociations n'ont pas abouti, la procédure prévue aux paragraphes 1 et 2 est applicable.

4. La Commission peut fixer un délai au cours duquel les États membres intéressés doivent prendre une décision au sens du paragraphe 1 deuxième alinéa. Si, à l'expiration de ce délai, la décision n'est pas prise, la procédure prévue au paragraphe 2 est applicable.

Tarifs obligatoires

Article 8

Les tarifs obligatoires sont mis en vigueur et publiés par les autorités compétentes des États membres sous forme de tarifs à fourchettes. Leurs dispositions s'imposent pour l'établissement des prix et conditions de transport sous réserve des exceptions et dérogations prévues au présent règlement.

Article 9

1. Les tarifs à fourchettes au sens de l'article 8 sont définis chacun par des limites supérieure et inférieure. L'écart entre ces deux limites constitue l'ouverture de la fourchette.

2. L'ouverture des fourchettes est fixée à 23 % de la limite supérieure du tarif.

3. Les prix pour un transport déterminé peuvent être librement établis entre la limite supérieure et la limite inférieure du tarif à fourchettes correspondant. Sous

réserve de l'article 14, la conclusion de contrats comportant des prix de transport situés en dehors des limites supérieure et inférieure des fourchettes est interdite.

Article 10

1. Chaque tarif obligatoire est établi à partir d'un prix de base situé au milieu de la fourchette.

Le prix de base est établi compte tenu du coût moyen des prestations de transport correspondantes, y compris, le cas échéant, les frais commerciaux, calculé pour des entreprises bien gérées et jouissant de conditions d'emploi normal de leur capacité de transport ainsi que de la situation du marché et de manière à permettre aux transporteurs d'obtenir une rémunération équitable.

2. Les tarifs obligatoires peuvent être différenciés selon les conditions des prestations de transport notamment en fonction des caractéristiques techniques et économiques de l'envoi, des relations de trafic, des délais de livraison, des conditions de tonnage et des catégories de marchandises.

Article 11

1. Les tarifs obligatoires sont fixés ou modifiés d'un commun accord par les États membres directement intéressés, c'est-à-dire les États sur le territoire desquels les marchandises sont chargées et déchargées. La Commission peut participer à titre consultatif à ces négociations.

La Commission peut fixer un délai au cours duquel les États membres directement intéressés doivent prendre une décision au sens du premier alinéa. Si, à l'expiration de ce délai, la décision n'est pas prise, la procédure prévue à l'article 13 paragraphes 1 et 2 est applicable.

2. Chaque État membre met en vigueur ces tarifs dans un délai de deux mois à compter de la conclusion des négociations pour la fixation ou la modification des tarifs ou, le cas échéant, à compter de l'achèvement de la procédure visée à l'article 13 paragraphes 1 et 2.

3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2, un État membre peut unilatéralement, afin d'éliminer les effets de fluctuations monétaires, adapter vers le haut les barèmes des prix exprimés dans sa monnaie. L'État membre concerné en informe les autres États membres intéressés et la Commission au moins un mois avant la mise en vigueur de cette mesure.

Article 12

Les tarifs obligatoires font l'objet d'une publication officielle dans les États membres intéressés. Cette publi-

cation contient la date de leur entrée en vigueur. En ce qui concerne les prix, seule la limite supérieure doit être publiée.

Article 13

1. Si les négociations pour l'établissement ou la modification d'un tarif obligatoire n'aboutissent pas, la Commission est saisie du différend à la demande d'un État membre.

La Commission, après consultation du comité visé à l'article 16, adopte une décision qui est notifiée aux intéressés et publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

2. La décision de la Commission devient exécutoire après un délai d'un mois à partir de sa publication à moins que le Conseil ne soit, dans l'intervalle, saisi de la question par un État membre. Dans ce cas, le Conseil prend, dans un délai de trois mois à compter de sa saisine, une décision à la majorité qualifiée qui est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 14

1. Par dérogation à l'article 9 paragraphe 3, peuvent être conclus des contrats particuliers écrits entre un transporteur et un cocontractant comportant l'application de prix de transport en dehors des limites supérieure et inférieure des fourchettes.

La conclusion de tels contrats est admise dans les conditions suivantes :

a) s'il existe des circonstances dont il n'a pas été tenu compte lors de la fixation des tarifs, notamment si les contrats particuliers concernent des transports présentant des caractéristiques techniques particulières ou s'ils correspondent aux exigences de la concurrence ou encore s'ils sont conclus pour une certaine durée,

et

b) si les contrats particuliers, lorsqu'ils comportent l'application de prix de transport au-dessus de la limite supérieure des fourchettes, portent sur des prestations de transport dont les caractéristiques techniques entraînent des coûts sensiblement supérieurs aux coûts moyens au sens de l'article 10 paragraphe 1 sur lesquels sont basés les tarifs correspondants, notamment dans les cas où ces caractéristiques tiennent :

- à la nécessité d'apporter des soins spéciaux aux marchandises en cours de transport,
- à la nécessité de munir le véhicule d'installations spéciales,
- à la nécessité d'utiliser un véhicule spécial muni d'équipements particuliers permanents,

- à la nécessité d'effectuer le transport à une vitesse sensiblement inférieure à la vitesse normale de circulation,

- à la demande par l'expéditeur d'un acheminement particulièrement rapide,

- à la nature dangereuse ou infecte des marchandises,

- au caractère de masse indivisible ou aux dimensions relativement exceptionnelles des marchandises,

ou

c) si les contrats particuliers, lorsqu'ils comportent l'application de prix de transport en-dessous de la limite inférieure des fourchettes, portent sur un tonnage d'au moins 500 tonnes par période de trois mois.

De toute façon, chaque contrat particulier doit maintenir ou améliorer les résultats financiers d'exploitation du transporteur.

2. Le transporteur doit transmettre sans délai après leur conclusion les contrats particuliers aux autorités compétentes de l'État membre d'origine, c'est-à-dire de l'État d'immatriculation des véhicules, ou de l'État sur le territoire duquel les marchandises sont chargées dans le cas où l'État d'immatriculation n'est pas celui sur le territoire duquel les marchandises sont chargées ou déchargées.

Il transmet avec le contrat tous les éléments qui en justifient la conclusion et les prix convenus.

3. Ces autorités adressent copie du dossier aux autorités compétentes des États membres intéressés, c'est-à-dire des États d'immatriculation des véhicules et de ceux sur le territoire desquels les marchandises sont chargées et déchargées.

4. Les autorités visées aux paragraphes 2 et 3 procèdent, à partir du dossier communiqué, à toutes vérifications et enquêtes qu'elles jugent souhaitables en vue de contrôler le respect du présent règlement par les contractants.

5. Dans le cas où les vérifications conduiraient à constater une infraction au présent règlement :

- les autorités compétentes des États membres peuvent exiger des transporteurs dont les véhicules sont immatriculés sur leur territoire que ceux-ci n'exécutent, pendant une durée déterminée, aucun contrat particulier sans autorisation préalable,
- les autorités compétentes des États membres intéressés, outre les mesures réglementaires qu'elles peuvent prendre, peuvent demander aux autorités compétentes de l'État dans lequel le véhicule est immatriculé l'application des mesures ci-dessus. L'État d'immatriculation du véhicule informe les autres États membres et la Commission des mesures éventuellement prises.

6. Dans le cas où le marché des transports de certains produits, sur certaines relations, est perturbé, la conclusion de tout contrat particulier peut être soumise, pour une durée déterminée, à l'approbation préalable de l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel les marchandises sont chargées.

Les gouvernements des États membres intéressés prennent d'un commun accord les mesures nécessaires à cet effet.

Un marché est considéré comme perturbé notamment si le niveau moyen des prix pratiqués pendant une certaine période est insuffisant pour assurer la rentabilité d'une entreprise de transport correctement gérée et jouissant de conditions normales d'emploi de sa capacité.

Dispositions communes

Article 15

1. Les entreprises de transport sont tenues de communiquer aux autorités compétentes des États membres, à leur demande, les renseignements concernant les prix pratiqués dans les transports internationaux de marchandises par route. Les gouvernements des États membres informent la Commission des résultats découlant de ces renseignements.

2. Pour améliorer la connaissance des marchés, des enquêtes peuvent être effectuées sur les prix pratiqués pour les transports de certaines marchandises sur des relations importantes.

3. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, arrête le programme concernant les communications prévues au paragraphe 1 et les enquêtes prévues au paragraphe 2 ainsi que les modalités de leur exécution, sur proposition présentée par la Commission après avis du comité prévu à l'article 16.

4. Les renseignements obtenus à l'occasion de l'application du présent règlement sont couverts par le secret professionnel.

Article 16

1. Un comité est institué auprès de la Commission en vue d'assister celle-ci dans l'exécution du présent règlement et des dispositions qui seront adoptées pour son application.

Le comité :

- formule des avis dans les cas expressément prévus dans le présent règlement,
- établit pour le 1^{er} octobre de chaque année un rapport sur l'évolution, au cours de l'année précédente, des prix et conditions dans le domaine des transports routiers de marchandises entre États membres,
- conseille la Commission sur sa demande dans toutes les questions ayant trait au développement du régime ultérieur des prix dans ce secteur.

La Commission peut, dans le cadre du présent règlement, consulter le comité dans tous les autres cas où elle le juge opportun.

Les avis du comité doivent être motivés et rendus dans un délai que fixe son président. Ils sont adoptés à la majorité qualifiée selon les dispositions prévues à l'article 148 paragraphe 2 premier alinéa et deuxième alinéa premier tiret du traité. Le président ne prend pas part au vote.

2. Le comité est composé d'experts gouvernementaux ; chaque État membre désigne deux experts au plus. Le comité est présidé par un représentant de la Commission, laquelle assure également le secrétariat.

Le comité est convoqué par son président sur son initiative ou à la demande d'un État membre. Le comité peut entendre des représentants des transporteurs professionnels routiers, des usagers et des auxiliaires de transport.

Article 17

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

En ce qui concerne les tarifs obligatoires, les États membres prévoient notamment un contrôle permanent et efficace ainsi que des sanctions appropriées en cas d'infraction.

Les États membres désignent les organisations visées à l'article 6.

2. La Commission, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, procède à une consultation des États membres au sujet des projets relatifs aux dispositions visées au paragraphe 1.

3. Les États membres s'accordent mutuellement assistance et assistent la Commission, en vue de l'application du présent règlement.

Article 18

Le présent règlement ne s'applique pas aux transports des marchandises énumérées dans l'annexe qui fait partie intégrante du présent règlement.

Article 19

Les dispositions du présent règlement n'affectent pas les obligations découlant du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier.

Article 20

1. Les tarifs de référence et les nouveaux tarifs obligatoires doivent être publiés au plus tard le 1^{er} janvier 1979.
2. Les tarifs obligatoires en application au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement le restent jusqu'à leur remplacement par d'autres tarifs.
3. Les dispositions législatives, réglementaires et administratives prises par les États membres en exécution du règlement (CEE) n° 1174/68 restent en vigueur pour les tarifs obligatoires établis en vertu du présent règlement

jusqu'à leur remplacement par les dispositions arrêtées sur la base de l'article 17 paragraphe 1.

Article 21

1. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1978.

Il est applicable jusqu'au 31 décembre 1983.

2. Le Conseil décide, au plus tard le 31 décembre 1982, sur proposition de la Commission présentée après consultation du comité prévu à l'article 16, du régime ultérieur applicable aux prix et conditions de transport par route de marchandises entre les États membres.

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

Fait à Bruxelles, le 12 décembre 1977.

Par le Conseil

Le président

L. DHOORE

ANNEXE

Transports auxquels le présent règlement ne s'applique pas

- les transports occasionnels de marchandises à destination et en provenance d'aéroports, en cas de déviation des services aériens ;
 - les transports de bagages par remorques adjoindes aux véhicules destinés au transport de voyageurs ainsi que les transports de bagages par tous genres de véhicules à destination et en provenance des aéroports ;
 - les transports postaux ;
 - les transports de véhicules endommagés ;
 - les transports d'ordures et d'immondices ;
 - les transports de cadavres d'animaux pour l'équarrissage ;
 - les transports d'abeilles et d'alevins ;
 - les transports d'objets et œuvres d'art destinés à des expositions ou à des fins commerciales ;
 - les transports occasionnels d'objets et de matériel destinés exclusivement à la publicité et à l'information ;
 - les transports de déménagement effectués par des entreprises disposant de personnel et de matériel spécialisés ;
 - les transports de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques, de kermesses ou de foires, ainsi que les transports destinés à la réalisation d'enregistrements radiophoniques ou télévisés ou de prises de vues cinématographiques ;
 - les transports d'or, d'argent, platine, numéraire, monnaies et valeurs, timbres, documents, pierres précieuses ou perles naturelles ;
 - les transports d'articles nécessaires aux soins médicaux en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles ;
 - les transports de pièces de rechange pour les navires de mer ;
 - les transports d'animaux vivants ;
 - les transports nécessitant la mise en œuvre de moyens exceptionnels quant au matériel de transport ou à la circulation ;
 - les transports de marchandises adressées par un expéditeur à un même destinataire lorsque le poids total n'atteint pas cinq tonnes ;
 - les transports de marchandises effectués sur un parcours total inférieur à 50 kilomètres ; dans le cas où le véhicule routier est transporté par voie maritime sur une partie du parcours, le parcours maritime n'est pas pris en considération pour le calcul de cette distance.
-

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

DÉCISION DU CONSEIL

du 12 décembre 1977

instituant une procédure commune d'échange d'informations relative à la qualité des eaux douces superficielles dans la Communauté

(77/795/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 235,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

considérant que les programmes d'action des Communautés européennes en matière d'environnement de 1973 ⁽³⁾ et 1977 ⁽⁴⁾ prévoient l'institution d'une procédure d'échange d'informations entre les réseaux de surveillance et de contrôle de la pollution ;

considérant qu'une telle procédure est nécessaire pour caractériser les niveaux de pollution des fleuves de la Communauté et par conséquent pour orienter la lutte contre les pollutions et les nuisances, laquelle fait partie des objectifs de la Communauté concernant l'amélioration des conditions de vie et le développement harmonieux des activités économiques dans l'ensemble de la

Communauté ; que les pouvoirs d'action spécifiques requis à cet effet n'ont pas été prévus par le traité ;

considérant que cet échange d'informations concernant les niveaux de pollution est l'un des éléments qui permettent de suivre les tendances à long terme et les améliorations découlant de l'application des réglementations nationales et communautaires en vigueur ;

considérant que l'échange d'informations prévu par la présente décision devrait permettre une comparaison la plus significative possible des résultats des mesures effectuées dans les stations de prélèvement ou de mesure ;

considérant que l'échange d'informations prévu par la présente décision jette les bases d'un système de surveillance de la pollution des eaux douces superficielles au niveau communautaire et pourra constituer un élément du système global de surveillance de l'environnement du programme des Nations unies sur l'environnement ;

considérant que, afin d'atteindre ces objectifs, il est nécessaire que les États membres transmettent à la Commission les données relatives à certains paramètres des eaux douces superficielles ; que la Commission en fera un rapport de synthèse qu'elle communiquera aux États membres ;

considérant que la liste des stations de l'annexe I peut utilement être modifiée par la Commission sur demande de l'État membre concerné, pour autant que certains critères soient remplis ;

considérant que le progrès technique nécessite une adaptation rapide des prescriptions techniques définies à

⁽¹⁾ JO n° C 178 du 2. 8. 1976, p. 48.

⁽²⁾ JO n° C 285 du 2. 12. 1976, p. 10.

⁽³⁾ JO n° C 112 du 20. 12. 1973, p. 3.

⁽⁴⁾ JO n° C 139 du 13. 6. 1977, p. 3.

l'annexe II de la présente décision ; qu'il convient, pour faciliter la mise en œuvre des mesures nécessaires à cet effet, de prévoir une procédure instaurant une coopération étroite entre les États membres et la Commission au sein du comité pour l'adaptation au progrès technique de la présente décision,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

Il est institué une procédure commune d'échange d'informations relative à la qualité des eaux douces superficielles dans la Communauté.

Article 2

1. Au sens de la présente décision, on entend par stations de prélèvement ou de mesure, les stations figurant à l'annexe I.

2. Les informations relatives aux paramètres figurant dans la première colonne de l'annexe II qui font l'objet de l'échange d'informations sont :

- a) les résultats des mesures effectuées par les stations de prélèvement ou de mesure ;
- b) la description des méthodes de prélèvement, de conservation des échantillons et de mesure utilisées ainsi que les fréquences d'échantillonnage.

Article 3

1. Chaque État membre désigne un organe central et en informe la Commission dans les quinze jours suivant la notification de la présente décision.

2. Les informations visées à l'article 2 paragraphe 2 sont transmises à la Commission par l'intermédiaire de l'organe central de chaque État membre.

3. Les données visées à l'article 2 paragraphe 2 sous a) sont présentées selon le mode d'expression ainsi qu'avec les chiffres significatifs spécifiés dans les deuxième et troisième colonnes de l'annexe II.

4. La transmission à la Commission des informations relatives à une année civile se fait au moins tous les douze mois.

5. La Commission prépare annuellement un rapport de synthèse basé sur les informations visées à l'article 2 paragraphe 2. La partie du projet de ce rapport relative aux informations fournies par un État membre est transmise pour vérification à l'organe central de cet État

membre. Les observations éventuelles sur ce projet sont insérées dans le rapport. La version définitive est communiquée aux États membres.

6. La Commission évaluera l'efficacité de la procédure d'échange d'informations et, dans un délai maximal de trois ans après la notification de la présente décision, présentera au Conseil, le cas échéant, des propositions en vue d'améliorer cette procédure et d'harmoniser, si nécessaire, les méthodes de mesure.

Article 4

1. Les États membres transmettent par l'intermédiaire des organes centraux les informations visées à l'article 2 paragraphe 2, pour la première fois dans les six mois suivant la notification de la présente décision.

2. Les premières informations faisant l'objet de l'échange d'informations sont celles disponibles au cours de l'année civile précédant la notification de la présente décision.

Article 5

1. La liste de l'annexe I peut être modifiée par la Commission sur demande de l'État membre concerné.

2. La Commission procède à cette modification lorsqu'elle s'est assurée que les critères suivants sont respectés :

- la liste des stations de prélèvement ou de mesure est, en ce qui concerne chaque État membre, suffisamment représentative au regard des objectifs de la présente décision,
- les stations sont situées en des points représentatifs des conditions du milieu aquatique environnant et ne sont pas sous l'influence directe et immédiate d'une source de pollution,
- elles sont capables de mesurer périodiquement les paramètres de l'annexe II,
- elles sont en général situées à une distance de 100 km au maximum les unes des autres sur les principaux fleuves, à l'exclusion des affluents,
- elles sont situées en amont des confluent et ne sont pas soumises aux marées.

3. La Commission informe le Conseil des modifications acceptées.

4. La Commission soumet à la décision du Conseil les demandes de modification qu'elle n'a pas été en mesure d'accepter.

Article 6

Les modifications nécessaires pour adapter au progrès technique la liste des paramètres, leur mode d'expression et leurs chiffres significatifs spécifiés à l'annexe II sont arrêtées conformément à la procédure de l'article 8, à condition que les ajouts à la liste ne comprennent que des paramètres faisant l'objet de la législation communautaire et pour lesquels des données sont disponibles dans toutes les stations de prélèvement ou de mesure des États membres. Les modifications du mode d'expression et des chiffres significatifs ne doivent pas entraîner de modifications des méthodes de mesure utilisées par les États membres dans les différentes stations de l'annexe I.

Article 7

1. Il est institué un comité pour l'adaptation au progrès technique de la présente décision, ci-après dénommé « comité », qui est composé des représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. Le comité établit son règlement intérieur.

Article 8

1. Dans le cas où il est fait référence à la procédure définie au présent article, le comité est saisi par son président, soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande du représentant d'un État membre.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet de mesures à prendre. Le comité émet son avis

sur ce projet dans un délai que le président peut fixer fonction de l'urgence de la question en cause. Il se prononce à la majorité de quarante et une voix, les voix des États membres étant affectées de la pondération prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.
- b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.
- c) Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 12 décembre 1977.

Par le Conseil

Le président

L. DHOORE

ANNEXE I

LISTE DES STATIONS DE PRÉLÈVEMENT OU DE MESURE PARTICIPANT À L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Maxau	362,3 km après le pont du Rhin à Constance	Rhin
Mainz	498,5 km après le pont du Rhin à Constance	Rhin
Koblenz/Braubach	590,3 km après le pont du Rhin à Coblenz	Rhin
Palzem	230,3 km avant le confluent avec le Rhin	Moselle
Koblenz/Moselle	2 km avant le confluent avec le Rhin	Moselle
Kleve/Bimmen	864,95 km après le pont du Rhin à Constance, à la sortie de la république fédérale d'Allemagne	Rhin
Goch	21,4 km avant le confluent avec la Meuse	Niers
Herbrum	284,9 km de distance à partir de la source (Kanal-km 212,04)	Ems
Hemeln	11 km après le confluent de la Werra avec la Fulda	Weser
Intschede	329,7 km après le confluent de la Werra avec la Fulda	Weser
Geesthacht	113 km après l'entrée en république fédérale d'Allemagne (Elbe-km 584,5)	Elbe
Jochenstein	2 203 km avant l'embouchure du Danube	Danube

BELGIQUE

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Warneton	à l'aval de la confluence avec la Deule	Lys
Leers-Nord	à l'entrée en Belgique	Espierre
Doel	à la sortie de la Belgique	Escaut
Bléharies	à l'entrée en Belgique	Escaut
Erquelines	à l'entrée en Belgique	Sambre
Heer-Agimont	à l'entrée en Belgique	Meuse
Lanaye-Ternaaien	à la sortie de la Belgique	Meuse
Martelange	à la sortie de la Belgique	Sûre
Zelzate	à la sortie de la Belgique	Canal Gand-Terneuzen

DANEMARK

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Nåby	station n° 57.12	Suså
Nr Broby	station n° 45.01	Odense Å
Tvilum bro	station n° 21.01	Gudenå
Ahlergård	station n° 25.05	Skjern Å

FRANCE

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Méry	avant la confluence avec l'Aube (St 6 000)	Seine
Montereau	avant la confluence avec l'Yonne (St 14 000)	Seine
Melun	(St 47 000)	Seine
Paris	pont de Tolbiac (St 81 000)	Seine
Saint-Rambert	pont d'Andrézieux à l'aval de Saint-Rambert (St 9 000)	Loire
Roanne	pont de Villecrest en amont de Roanne (St 13 000)	Loire
Orléans	en aval d'Orléans (St 51 000)	Loire
Nantes	en amont de Nantes (St 137 000)	Loire
Toulouse	en aval de Toulouse (St 161 000)	Garonne
Lamagistère	après la confluence avec l'Aveyron (St 117 000)	Garonne
Couthures	à proximité de Couthures en aval du confluent avec l'Avance (St 81 000)	Garonne
Auxonne	au pont de France (St 11 000)	Saône
Mulatière	avant la confluence avec le Rhône (St 59 000)	Saône
Pont-Carnot	à l'aval du lac Léman en amont de la retenue de Génissiat (St 67 000)	Rhône
Lyon	avant la confluence avec la Saône au pont Poincaré (St 98 000)	Rhône
Saint-Vallier	avant la confluence avec l'Isère (St 104 000)	Rhône

IRLANDE

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Slane Bridge	approximativement 12 km en aval de Navan (N 96 74)	Boyne
Corofin Bridge	approximativement 19 km en aval de Tuam (M 42 43)	Clare
Graigueunanagh Bridge	approximativement 29 km en aval de Muine Bheag (Bagenalstown) (S 71 44)	Barrow
Killavullen Bridge	approximativement 13 km en aval de Mallow (W 65 99)	Blachwater (Munster)

ITALIE

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Ponte d'Adige	308 km avant l'embouchure	Adige
Trento	253 km avant l'embouchure	Adige
Badia Polesine	66 km avant l'embouchure	Adige
Meirano	591 km avant l'embouchure	Pô
Cremona	281 km avant l'embouchure	Pô
Boretto	216 km avant l'embouchure	Pô
Borgo Forte	184 km avant l'embouchure	Pô
Pontelagoscuro	91 km avant l'embouchure	Pô
Ponte degli Albergi	38 km avant l'embouchure	Metauro
Subbiano	178 km avant l'embouchure	Arno
Nave di Rosano	120 km avant l'embouchure	Arno
Capraia	70 km avant l'embouchure	Arno
San Giovanni alla Vena	37 km avant l'embouchure	Arno
Ponte Felcino	300 km avant l'embouchure	Tibre
Ponte Nuovo	273 km avant l'embouchure	Tibre
Roma	43 km avant l'embouchure	Tibre

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Wasserbillig	avant le confluent avec la Moselle	Sûre

PAYS-BAS

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Lobith	à l'entrée aux Pays-Bas	Rhin supérieur
Kampen	133 km après l'entrée du Rhin aux Pays-Bas	IJssel
Gorinchem	93,5 km après l'entrée du Rhin aux Pays-Bas	Merwede supérieure
Vreeswijk	89 km après l'entrée du Rhin aux Pays-Bas	Lek
OM 42	Puttershoek, 120 km après l'entrée du Rhin aux Pays-Bas	Oude Maas
NM 34	près de l'île de Brienoord, 134 km après l'entrée du Rhin aux Pays-Bas	Nieuwe Maas

PAYS-BAS (suite)

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Eijsden	4,5 km après l'entrée de la Meuse aux Pays-Bas	Meuse
Lith	201 km après l'entrée de la Meuse aux Pays-Bas	Meuse
Keizersveer	248 km après l'entrée de la Meuse aux Pays-Bas	Bergse Maas
H 9	Haringvlietbrug (pont de Haringvliet)	Haringvliet
H 12	à proximité du Haringvlietdam	Haringvliet
IJ 17	à l'embouchure du Keteldiep, 143 km après l'entrée du Rhin aux Pays-Bas	Keteldiep
IJ 23	au centre du lac IJssel	lac IJssel

ROYAUME-UNI

Stations de prélèvement ou de mesure		Liste des fleuves
Chollerford	6 km en amont du confluent (NY 919 706)	N Tyne
Warden Bridge	800 m en amont du confluent (NY 910 660)	S Tyne
Wylam Bridge	immédiatement en amont de la limite des marées (NZ 119 645)	Tyne
Derwenthaugh	1,3 km en amont de la limite des marées (NZ 187 607)	Derwent
Whitford Bridge	3 km en amont de la limite des marées (SY 262 953)	Axe
Tregony Gauging Station	6 km en amont de la limite des marées (SW 921 445)	Fal
Devoran Bridge	immédiatement en amont de la limite des marées (SW 791 394)	Carnon
Forge Weir Halton	1,5 km en amont de la limite des marées (SD 514 648)	Lune
St Michael's Weir	immédiatement en amont de la limite des marées (SD 462 411)	Wyre
Samlesbury	1,5 km en amont de la limite des marées (SD 589 304)	Ribble
Teddington Weir	(TQ 171 714)	Tamise
Chetwynd	(SK 187 138)	Tame
Nottingham	(SK 581 383)	Trent
Yoxall	(SK 131 177)	Trent
Fochabers	4 km en amont de la limite des marées (NG 341 596)	Spey
Craigiehall	3 km en amont de la limite des marées (NT 165 752)	Almond
Renton Footbridge	immédiatement en amont de la limite des marées (NS 389 783)	Leven

ANNEXE II

PARAMÈTRES FAISANT L'OBJET DE L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Mode d'expression et chiffres significatifs pour les données relatives aux paramètres

Paramètres	Mode d'expression	Chiffres significatifs		
		avant la virgule	après la virgule	
physiques	débit ⁽¹⁾ (au moment du prélèvement)	m ³ /sec	× × × ×	× ×
	température	°C	× ×	×
	pH	pH	× ×	×
	conductivité à 20 °C	μS cm ⁻¹	(<100) × × (≥100) × × ×	
chimiques	chlorures	mg/l Cl	(<100) × × (≥100) × × ×	
	nitrates	mg/l NO ₃	× × ×	× ×
	ammonium	mg/l NH ₄	× × ×	× ×
	oxygène dissous	mg/l O ₂	× ×	×
	DBO ₅	mg/l O ₂	× × ×	×
	DCO	mg/l O ₂	× × ×	×
	phosphore total	mg/l P	× ×	× ×
	substances tensio-actives réagissant au bleu de méthylène	équivalent mg/l lauryl sulfate de Na.	× ×	× ×
	cadmium total	mg/l Cd	×	× × × ×
	mercure	mg/l Hg	×	× × × ×
micro-biologiques	coliformes fécaux	/ 100 ml	× × × × × ×	
	coliformes totaux ⁽²⁾	/ 100 ml	× × × × × ×	
	streptocoques fécaux ⁽²⁾	/ 100 ml	× × × × × ×	
	salmonelles ⁽²⁾	/ 1 l	×	

⁽¹⁾ La date du prélèvement doit être indiquée.⁽²⁾ Les données se rapportant à ce paramètre font l'objet de l'échange d'informations pour autant qu'il soit mesuré.

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 12 décembre 1977

visant à la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres de transporteur de marchandises et de transporteur de personnes par route et comportant des mesures destinées à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs

(77/796/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 49, 57 et 235,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

considérant que, par ses directives 74/561/CEE ⁽³⁾ et 74/562/CEE ⁽⁴⁾, le Conseil a arrêté certaines conditions d'accès aux professions de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route, dans le domaine des transports nationaux et internationaux, et qu'il y a lieu d'assurer, pour les activités couvertes par ces directives, une reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres de transporteur ; que les entreprises visées par les directives précitées ne sont concernées par la présente directive que pour autant qu'il s'agit de sociétés au sens de l'article 58 du traité ;

considérant que, en matière d'honorabilité et de capacité financière, il y a lieu d'admettre comme preuve suffisante pour l'accès aux activités en question dans un État membre d'accueil, la production de documents appropriés délivrés par une autorité compétente du pays d'origine ou de provenance du transporteur ;

considérant que, en matière de capacité professionnelle, l'attestation délivrée en vertu des dispositions communautaires relatives à l'accès à la profession de transporteur doit être reconnue comme preuve suffisante par l'État membre d'accueil ;

considérant que, dans la mesure où les États membres subordonnent aussi pour les salariés l'accès aux activités couvertes par la présente directive ou l'exercice de ces activités à la possession de connaissances et d'aptitudes professionnelles, cette directive doit s'appliquer également à cette catégorie de personnes ; qu'il convient, pour la même raison, d'appliquer également aux salariés les dispositions prévues en matière de preuve d'honorabilité et d'absence de faillite,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article premier

1. Les États membres prennent les mesures définies dans la présente directive en ce qui concerne l'établissement sur leur territoire des personnes physiques et des sociétés mentionnées au titre I du programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement pour les activités mentionnées à l'article 2.

2. La présente directive est également applicable aux ressortissants des États membres qui, en vertu du règlement (CEE) n° 1612/68 du Conseil, du 15 octobre 1968, relatif à la libre circulation des travailleurs à l'intérieur de la Communauté ⁽⁵⁾, sont appelés à exercer à titre de salariés les activités visées à l'article 2.

Article 2

La présente directive s'applique aux activités couvertes par les directives 74/561/CEE et 74/562/CEE.

Article 3

1. Sans préjudice des paragraphes 2 et 3, un État membre d'accueil accepte, pour l'accès à l'une des activités visées à l'article 2, comme preuve suffisante de

⁽¹⁾ JO n° C 125 du 8. 6. 1976, p. 54.

⁽²⁾ JO n° C 197 du 23. 8. 1976, p. 35.

⁽³⁾ JO n° L 308 du 19. 11. 1974, p. 18.

⁽⁴⁾ JO n° L 308 du 19. 11. 1974, p. 23.

⁽⁵⁾ JO n° L 257 du 19. 10. 1968, p. 2.

l'honorabilité ou de l'absence de faillite, la production d'un extrait du casier judiciaire ou, à défaut, d'un document équivalent, délivré par une autorité judiciaire ou administrative compétente du pays d'origine ou de provenance du transporteur, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites.

2. Lorsqu'un État membre exige de ses ressortissants certaines conditions d'honorabilité, dont la preuve ne peut être apportée par le document visé au paragraphe 1, cet État accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des autres États membres une attestation délivrée par une autorité judiciaire ou administrative compétente du pays d'origine ou de provenance, certifiant que ces conditions sont satisfaites. Ces attestations portent sur les faits précis qui sont pris en considération dans le pays d'accueil.

3. Si le document exigé conformément aux paragraphes 1 et 2 n'est pas délivré par le pays d'origine ou de provenance, il peut être remplacé par une déclaration sous serment ou par une déclaration solennelle faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant un notaire du pays d'origine ou de provenance, qui délivrera une attestation faisant foi de ce serment ou de cette déclaration solennelle. La déclaration d'absence de faillite peut se faire également devant un organisme professionnel qualifié de ce même pays.

4. Les documents délivrés conformément aux paragraphes 1 et 2 ne doivent pas, lors de leur production, avoir été délivrés depuis plus de trois mois. Cette condition vaut également pour les déclarations faites conformément au paragraphe 3.

Article 4

1. Lorsque, dans un État membre d'accueil, la capacité financière doit être prouvée par une attestation, cet État considère les attestations correspondantes, délivrées par les banques du pays d'origine ou de provenance ou par d'autres organismes désignés par ce pays, comme équivalentes aux attestations délivrées sur son propre territoire.

2. Lorsqu'un État membre exige de ses ressortissants certaines conditions de capacité financière les concernant, dont la preuve ne peut être apportée par le document visé au paragraphe 1, cet État accepte comme preuve suffisante, pour les ressortissants des autres États

membres, une attestation délivrée par une autorité administrative compétente du pays d'origine ou de provenance, certifiant que ces conditions sont satisfaites. Ces attestations portent sur les faits précis qui sont pris en considération dans le pays d'accueil.

Article 5

1. Les États membres reconnaissent comme preuve suffisante de la capacité professionnelle les attestations visées à l'article 3 paragraphe 4 deuxième alinéa de la directive 74/561/CEE ainsi qu'à l'article 2 paragraphe 4 deuxième alinéa de la directive 74/562/CEE, délivrées par un autre État membre, lorsqu'elles sont basées sur un examen réussi par le requérant ou sur une expérience pratique de trois ans.

2. En ce qui concerne les personnes physiques et les entreprises qui ont été, avant le 1^{er} janvier 1975, autorisées dans un État membre, en vertu d'une réglementation nationale, à exercer la profession de transporteur de marchandises ou de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et/ou internationaux et pour autant que les entreprises visées constituent des sociétés au sens de l'article 58 du traité, les États membres reconnaissent comme preuve suffisante de la capacité professionnelle l'attestation de l'exercice effectif de l'activité en question dans un État membre pendant une période de trois ans. Cette activité ne doit pas avoir pris fin depuis plus de cinq ans à la date du dépôt de l'attestation.

Lorsqu'il s'agit d'une entreprise, l'exercice effectif de l'activité est attesté pour une des personnes physiques qui dirigent effectivement l'activité de transport de l'entreprise.

Article 6

Les États membres désignent, dans le délai prévu à l'article 7, les autorités ou organismes compétents pour la délivrance des documents visés aux articles 3 et 4 ainsi que de l'attestation visée à l'article 5 paragraphe 2. Ils en informent immédiatement les autres États membres et la Commission.

Article 7

1. Les États membres mettent en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 1979 et en informent immédiatement la Commission.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne

qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 12 décembre 1977.

Article 8

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Par le Conseil

Le président

L. DHOORE
