

447 : 388.1

COMMUNAUTÉ  
ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE  
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE  
DU CHARBON ET DE L'ACIER

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE EUROPÉENNE

# DOCUMENTS DE SÉANCE

1961-1962

Library Copy

19 FÉVRIER 1962

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

DOCUMENT 140

## Rapport

fait au nom de

la commission des transports

sur

la consultation demandée à l'Assemblée parlementaire européenne

par le Conseil de la C. E. E.

(doc. 134)

sur

une proposition de directive

relative

à l'établissement de certaines règles communes

pour les transports internationaux de marchandises par route

par

Library Copy

M. J. Bech

Rapporteur

140  
APE 1961-1962 : 140

## RAPPORT

sur la consultation demandée à l'Assemblée parlementaire européenne  
par le Conseil de la C.E.E.  
sur une proposition de directive relative à l'établissement de certaines règles communes pour les  
transports internationaux de marchandises par route

par M. J. Bech

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

### I — Introduction

1. La directive proposée par la Commission a pour but, avant tout, de délimiter le secteur pour lequel sera établi le système des règles communes applicables aux transports internationaux. Aussi l'objet de cette directive n'a-t-il pas seulement un caractère négatif. Et la raison ne doit pas en être cherchée dans le fait qu'une importance spéciale est attribuée à la libéralisation des transports énumérés dans cette proposition de directive. On veut en premier lieu relever de manière uniforme pour tous les pays les catégories de transport qu'il ne faudra plus prendre en considération au moment de l'élaboration des « règles communes », sans nul doute nombreuses et complexes, pour les transports commerciaux normaux.

2. A première vue, cette directive ne semble pas très importante. Elle concerne en effet la libéralisation d'une série de transports par route dont l'énumération ne manque pas d'être aussi absurde que désagréable : transport d'accessoires de théâtre, de chevaux de course, d'immondices, de cadavres d'animaux pour l'équarissage, d'abeilles, d'alevins et de transports funéraires.

Ces transports, il est vrai, ne sont pas les seuls à être traités dans la proposition de la Commission. La directive s'étend également à l'ensemble des transports effectués pour compte propre, aux transports frontaliers à courte distance, ainsi qu'aux transports à longue distance dans une zone frontalière.

Pour cette raison et vu, par ailleurs, la nécessité de spécifier, avant même que ne soit arrêtée la réglementation générale, les transports pour lesquels on entend prendre des règle-

ments d'exception de caractère particulièrement libéral, la directive en question doit être accueillie comme un premier pas concret dans le domaine de la politique des transports. Après le règlement n° 11 et l'obligation de procéder à des consultations réciproques qui concernaient plutôt des questions administratives et de procédure, on a maintenant pour la première fois une directive qui va avoir des répercussions certaines, encore que limitées, dans le trafic des transports internationaux. Il convient de féliciter la Commission d'avoir fixé des délais aussi courts pour la mise en œuvre de sa directive et il ne faut pas, sur ce point, lui ménager notre appui.

3. S'il faut se réjouir de la fixation de normes uniformes pour les *transports internationaux pour compte propre*, elles ne modifieront cependant pas essentiellement les courants existants étant donné que ces transports sont déjà actuellement, dans tous les pays, pour ainsi dire intégralement libérés de restrictions quantitatives (cf. par. 6).

4. Quant aux *transports en zone courte*, il est permis de supposer que la suppression de l'autorisation de transport pourra apporter, sur de nombreux points, un allègement réel aux transports frontaliers à courte distance (annexe I, par. 1). Cela se vérifiera sans doute encore plus en ce qui concerne la suppression des contingents des *transports à longue distance à destination de la zone frontalière* d'un pays limitrophe (annexe II, par. 1).

5. La Commission constate à juste titre (cf. par. 2) qu'en raison des délais impartis à l'article 75-1 du traité, il n'est ni nécessaire ni possible d'attendre que les actions entreprises dans le cadre de la politique commune des transports aient produit leurs effets. La difficulté réside

libéraliser que les transports *en provenance* d'autres États membres et exécutés à destination de son propre territoire et non point ceux exécutés au départ de son propre territoire à destination d'un autre État membre.

Il semble d'usage en cas de conventions bilatérales de se limiter au transport dans une seule direction.

Or, votre commission estime que cela ne répond pas au texte de l'article 75 du traité de la C.E.E.

La rédaction de l'article 75-1 a) est très claire: il y est question de « transports... exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ». Compte tenu notamment des conditions de rentabilité des entreprises, votre commission est d'avis que le texte de la directive devrait être modifié en fonction de celui du traité.

Cet avis s'applique tant aux transports internationaux qu'aux transports en transit. Il vaut aussi bien pour les transports pour compte propre que pour les transports professionnels.

13. Il faut regretter en outre qu'en ce qui concerne le trafic en transit, seuls doivent être libéralisés les transports énumérés aux annexes I et II. A diverses reprises, et notamment dans son mémorandum (p. ex. par. 133 et 187-4 d) où il est question de fixer le délai à fin 1964, la Commission a fait remarquer que le trafic en transit devait être libéralisé plus rapidement. Nous proposons dès lors un nouvel article 2 traitant de toutes les opérations de transit. Il paraît nécessaire que la Commission entame en temps utile des négociations avec la Suisse et l'Autriche en vue de libéraliser également celui qui s'effectue entre l'Italie et les autres pays de la Communauté.

14. Le paragraphe 3 de l'article 1 omet de dire comment il faut comprendre qu'un transport puisse « demeurer sujet à autorisation » alors qu'il n'est plus soumis à un régime de contingentement. Il serait utile d'ajouter : « l'autorisation sert à établir qu'il s'agit de l'un des transports énumérés à l'annexe II ».

15. Soulignons en outre que même s'il n'existe plus de contingentement officiel, le maintien du régime d'autorisation est susceptible d'entraver gravement les transports lorsque l'autorisation ne peut être obtenue qu'au prix d'une procédure assez longue.

Votre commission estime donc opportun d'insérer dans la directive une disposition qui enlèverait aux autorités toute possibilité d'user d'une « tactique temporisatrice ».

## Article 2

16. A première vue, on peut se demander si toute la directive ne s'applique pas uniquement aux transports « pour compte propre ». D'une analyse approfondie du texte et des explications données par la Commission de la C.E.E. à votre commission, il ressort que l'article 1 et les annexes I et II de la directive s'appliquent exclusivement aux transports professionnels, tandis que les articles 2 et 3 intéressent exclusivement le transport pour compte propre. Ne pourrait-on, en modifiant légèrement le libellé de la première phrase de l'article 2, prévenir tout malentendu à ce sujet ?

17. On ne voit pas pourquoi, en ce qui concerne les transports « pour compte propre », le contingentement aussi bien que le régime d'autorisation ne pourraient être abolis à la fin de l'année 1962. Quelques mois seulement suffiraient pour apporter les modifications nécessaires aux procédures administratives, pour autant qu'il n'existe point de dispositions législatives, ce qui exigerait alors évidemment une période d'adaptation plus longue. Mais même dans ce cas, les délais à impartir devraient être aussi courts que possible.

## Article 3

18. La définition des « transports pour compte propre » telle que la donne le paragraphe 1 de l'article 3 correspond à celle qui figure au règlement n° 11. Bien qu'elle présente de nombreuses lacunes, il va de soi qu'il est absolument indispensable de s'en tenir à une définition. L'application rigoureuse et uniforme de cette définition tend à empêcher qu'il ne soit procédé, sous couvert de transport pour compte propre, à des transports professionnels non autorisés, par exemple par louage de véhicules.

19. Dans le paragraphe 2 de cet article, on peut trouver l'amorce d'une certaine harmonisation, car il faut naturellement recommander aux États membres d'aménager le régime des transports routiers à l'intérieur de leur territoire en fonction de celui des transports internationaux.

## Article 4

20. Il faudrait fixer un délai pour la notification des mesures, qui est prévue à cet article. Les expériences ont prouvé que la Commission de la C.E.E. est notablement gênée dans l'exercice de son pouvoir de contrôle lorsqu'elle en est réduite à suivre le progrès des travaux dans les États membres à l'aide d'articles de presse ou d'informations officieuses.

## **Proposition de résolution**

**ayant pour objet la consultation  
demandée à l'Assemblée parlementaire européenne  
par le Conseil de la C.E.E. sur une proposition de directive  
relative à l'établissement de certaines règles communes  
pour les transports internationaux de marchandises par route**

*L'Assemblée parlementaire européenne,*

— consultée par le Conseil de la Communauté économique européenne (doc. 134, 1961-62) ;

— ayant pris connaissance des propositions élaborées par la Commission de la C.E.E. dans le document VII/COM (61) 158 (final) qui se réfère à juste titre aux dispositions de l'article 75-1 du traité ;

— ayant pris connaissance du rapport de sa commission compétente ;

charge son président de transmettre le rapport de la commission des transports au Conseil et à la Commission de la C.E.E. ;

résume son avis dans les modifications à la proposition de la Commission de la C.E.E. ci-après :

Article 1 (suite)

(4) Les deux annexes font partie intégrante de la présente directive.

Article 2

Chacun des États membres devra libérer les transports définis à l'article 3 ci-après, exécutés à destination de son propre territoire ou traversant en transit son territoire, en provenance d'un autre État membre.

*Le rythme de cette libération est déterminé comme suit :*

a) *Les régimes de contingentement existants devront être supprimés au plus tard avant la fin de l'année 1962 ;*

b) *Les régimes d'autorisation existants à l'entrée en vigueur de la présente directive ne pourront pas être rendus plus restrictifs et devront être supprimés au plus tard avant la fin de l'année 1963.*

Article 3

(1) Sont visés à l'article 2 de la présente directive, les transports de marchandises effectués au moyen de véhicules automobiles par une entreprise pour ses propres besoins dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies :

- les transports doivent être effectués avec des moyens de transport lui appartenant ou qu'elle a achetés à crédit et qui sont conduits par son propre personnel ;
- le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble de l'activité de l'entreprise ;
- les marchandises transportées doivent appartenir à cette entreprise ou avoir été vendues, achetées, prêtées, empruntées, données ou prises en location, produites, transformées ou réparées par elle ;
- le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit, pour ses propres besoins, à l'extérieur de l'entreprise.

Article 1 (suite)

intervienne au plus tard trois jours après l'introduction de la demande.

inchangé

Nouvel Article 1 a \*

**Chacun des États membres devra libérer au plus tard avant la fin de l'année 1962 tous les transports traversant en transit son territoire, en provenance ou à destination d'un autre État membre.**

Article 2

Chacun des États membres devra **en outre** libérer les transports définis à l'article 3 ci-après, exécutés à destination ou en provenance d'un autre État membre. **Les régimes de contingentement et d'autorisation devront être supprimés au plus tard avant la fin de l'année 1962.**

Article 3

inchangé

\* ) Après adoption par l'Assemblée, les articles devront être numérotés dans l'ordre numérique normal.

## ANNEXE II

i n c h a n g é

Transports devant être libérés de tout régime de contingentement mais pouvant continuer à être soumis à un régime d'autorisation dans les conditions prévues à l'article 1, paragraphe 2, de la présente directive.

1. Transports à destination d'une zone frontalière s'étendant sur une profondeur de 25 km à vol d'oiseau de la frontière.
2. Transports de marchandises par véhicules automobiles dont la charge utile, y compris celle de sa (ses) remorque(s) ne dépasse pas 4.000 kg.
3. Transports de liquides par camions-citernes avec installation spéciale à bord du véhicule.
4. Transports de ciment par véhicules spécialisés.
5. Transports d'objets et d'œuvres d'art à des fins commerciales.
6. Transports occasionnels d'objets et de matériels destinés exclusivement à la publicité et à l'information.