

Communautés européennes

PARLEMENT EUROPÉEN

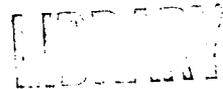
Documents de séance

1972 - 1973

10 octobre 1972

DOCUMENT 156/72

RAPPORT INTERIMAIRE



fait au nom de la commission des transports

sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil
(doc. 62/72) concernant un règlement relatif au ~~au~~ contrôle de la capacité des
transports de marchandises par route entre les Etats membres

Rapporteur: M. Pierre GIRAUD

PE 30.888/déf.

Par lettre du 7 juin 1972, le président du Conseil des Communautés européennes a demandé, conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E., l'avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil concernant un règlement relatif au contrôle de la capacité des transports de marchandises par route entre les Etats membres. Cette proposition de règlement a été imprimée et distribuée sous la forme du document de séance n° 62/72.

Le Président du Parlement a transmis cette proposition le 12 juin 1972 à la commission des transports, compétente au fond, et à la commission des finances et des budgets, saisie pour avis.

Le 26 juin 1972, la commission des transports a nommé M. Giraud rapporteur. Elle a examiné la proposition au cours de sa réunion du 9 octobre 1972 et, au cours de la même réunion, a adopté à l'unanimité le rapport intérimaire.

Etaients présents : MM. Oele, président, Giraud, rapporteur, Durieux, Faller, Meister, Schwabe et Seefeld.

Sommaire

	<u>Page</u>
A. Proposition de résolution	5
B. Exposé des motifs	7
ANNEXE : Avis de la commission des finances et des budgets	sera communiqué ultérieurement

A.

La commission des transports soumet au vote du Parlement européen, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil concernant un règlement relatif au contrôle de la capacité des transports de marchandises par route entre les Etats membres

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil (1),
 - consulté par le Conseil conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E. (doc.62/72),
 - vu le rapport intérimaire de la commission des transports (doc. 156/72)
1. constate que le régime provisoire en vigueur concernant le contrôle de la capacité des transports de marchandises par route entre les Etats membres, tel qu'il a été fixé par règlement (CEE) n° 1018/68 du Conseil, du 19 juillet 1968, relatif à la constitution d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route effectués entre Etats membres (2), expirera le 31 décembre 1972;
 2. constate avec regret que les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil visant à l'instauration d'un régime définitif qui, aux termes de l'article 7 paragraphe 2 du règlement précité, devaient être soumises dans un délai permettant au Conseil de prendre avant le 31 décembre 1971 une décision quant au régime définitif, viennent seulement d'être présentées;
 3. estime impossible que le Conseil de ministres puisse arrêter le régime définitif avant le 31 décembre 1972, d'autant plus que, par suite de l'élargissement des Communautés, certains points de vue supplémentaires devront être pris en considération;
 4. souhaite ne pas être pressé par les délais pour l'examen de cette importante question;

(1) J.O. n° C 72 du 5 juillet 1972

(2) J.O. n° L 175 du 23 juillet 1968

5. estime, en conséquence, qu'il conviendrait d'abord de n'appliquer que le titre II de la proposition de la Commission, à savoir pour deux ans, le nombre des autorisations communautaires étant porté linéairement de 1.200 à 1.350 pour 1973 et le nouveau nombre ainsi que la nouvelle clé de répartition des autorisations communautaires étant fixés en temps utile pour l'année 1974; la fixation de la nouvelle clé de répartition devra s'inspirer de l'expérience qui aura été acquise en matière d'utilisation, notamment par les transports multilatéraux, des autorisations communautaires;
6. invite le Conseil à considérer la présente résolution comme un avis provisoire et à attendre un avis complémentaire du Parlement européen avant de statuer sur un régime définitif;
7. charge sa commission des transports de compléter dans les plus brefs délais son rapport intérimaire par un rapport définitif;
8. charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport intérimaire de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

EXPOSE DES MOTIFS

I. Remarques sur les difficultés dues aux délais

1. Le 19 juillet 1968, le Conseil des Communautés européennes a arrêté le règlement (CEE) n° 1018 relatif à la constitution d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route effectués entre Etats membres.

Ce règlement permettrait le maintien du système antérieur des contingents bilatéraux pour les transports de marchandises par route effectués entre Etats membres et prévoyait qu'à ces contingents viendrait s'ajouter un contingent communautaire de 1200 autorisations, permettant aux entreprises de transport auxquelles les Etats membres délivreraient ces autorisations, d'effectuer des transports internationaux sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

2. Ce régime était conçu comme ayant un caractère provisoire et expérimental; aussi sa durée de validité était-elle limitée à la période comprise entre le 1er janvier 1969 et, au plus tard, le 31 décembre 1972.

3. Aux termes de l'article 7, paragraphe 3, du règlement, la Commission devait soumettre au Conseil des propositions concernant l'instauration d'un régime définitif, à un moment qui permet au Conseil d'arrêter celui-ci pour le 31 décembre 1971. Or, ce n'est qu'en mai 1972 que fut présentée la proposition de la Commission, et en juin que le Conseil la soumit à l'avis du Parlement. L'entrée en vigueur du régime définitif le 1er janvier 1973 aurait donc nécessité que le Parlement travaillât en respectant des délais anormalement courts. Or, même si le Parlement avait rendu son avis très rapidement, il n'y aurait plus actuellement aucune chance que le Conseil de ministres arrêtât encore le régime définitif en temps utile, avant la fin de l'année.

4. D'une part, comme il modifie radicalement le système existant, le système proposé par la Commission mérite un examen approfondi; d'autre part, il ne s'agit plus d'un régime provisoire, complémentaire et expérimental, comme dans le cas du règlement n° 1018/68, mais d'un régime définitif destiné à remplacer définitivement les régimes bilatéraux en vigueur. Pour cette raison aussi la commission des transports déconseille une procédure précipitée.

5. Enfin, la situation se trouve encore compliquée par le fait que l'élargissement des Communautés confèrera à la régulation des transports internationaux de marchandises par route des aspects nouveaux dont le Conseil, sinon le Parlement, devra tenir compte pour les décisions à prendre. Il est d'autant plus improbable que le Conseil puisse arrêter le régime définitif d'ici au 31 décembre.

II. Nécessité d'une solution intermédiaire

6. Il n'en demeure pas moins indispensable d'éviter qu'à l'expiration, le 1er janvier 1973, du régime communautaire actuellement en vigueur, rien n'ait été prévu pour son remplacement. Dans cette éventualité, en effet, des centaines d'entrepreneurs de transports par route des Etats membres, qui, forts d'autorisations communautaires, ont créé certains transports au cours des quatre années passées, seraient du jour au lendemain obligés de mettre un terme à ces services.

7. C'est pourquoi la commission des transports soumet au vote du Parlement européen le présent rapport intérimaire, qui propose une solution provisoire consistant à maintenir pendant deux ans le système actuellement en vigueur et à ne procéder qu'à une adaptation du nombre des autorisations communautaires.

8. La commission des transports examinera avec soin la proposition faite par la Commission, dans le document 62/72, concernant le régime définitif et présentera, dès que possible, un rapport complémentaire.

9. Pour bien marquer que les difficultés actuelles sur le plan des échéances n'ont pas pour conséquence inévitable ni surtout pour but de retarder le développement de cet important secteur de la politique commune des transports, la commission des transports déclare dès à présent que, dans son rapport définitif, elle proposera de réduire la durée de la première phase prévue par la Commission pour l'application du système définitif de façon que le calendrier prévu initialement pour les phases ultérieures soit respecté.

III. Nature de la solution intermédiaire

10. La formule la plus simple de solution intermédiaire consisterait en ce que le Conseil de ministres arrête, sur proposition de la Commission, un règlement qui se mettrait d'abord en vigueur, pour deux ans, soit 1973 et 1974, que les dispositions prévues au titre II (article 5 à 9) de la proposition de la Commission.

11. Pratiquement, cela signifierait que le système instauré par le règlement n° 1018/68 serait appliqué jusqu'au 31.12.1974.

12. A cet effet, la Commission pourrait, en se fondant sur l'article 149, paragraphe 2, du traité instituant la C.E.E., présenter une proposition modifiée, ce qui permettrait d'éviter la nécessité d'une nouvelle consultation du Parlement européen.

IV. Ajustement du nombre des autorisations communautaires

13. Le nombre des autorisations communautaires étant, depuis sa fixation en 1968, demeuré inchangé, alors que les transports ont marqué, au cours des quatre années passées, une nette tendance à l'accroissement, il paraît souhaitable et justifié d'ajuster, à l'occasion de cette prolongation, le nombre des autorisations.

14. A l'article 5, paragraphe 1er, de la proposition de règlement, la Commission a décidé de fixer à 1320 autorisations le volume du contingent communautaire pour l'année 1973, ce qui représente une augmentation de 10 % par rapport au nombre antérieur. Votre commission peut donner son assentiment à une augmentation de cet ordre de grandeur.

Cependant, en 1973, c'est la clé de répartition actuelle qui serait appliquée.

Pour 1974, le volume et la répartition du contingent communautaire devraient être redéfinis.

15. Votre commission estime, en tout cas, que la répartition des autorisations communautaires entre les différents Etats membres telle qu'elle est prévue à l'article 6 de la proposition de règlement devrait être réexaminée. Selon la proposition de l'Exécutif, en effet, 16 autorisations supplémentaires seraient attribuées à la Belgique, 14 à l'Allemagne, 61 à l'Italie et 29 aux Pays-Bas, cependant que la France et le Luxembourg n'en recevraient aucune.

16. Il ressort d'une explication fournie par la Commission que la nouvelle répartition a été réalisée sur la base globale de l'utilisation exprimée en tonnes/kilomètre, qui a été fait jusqu'ici des autorisations de transport. Votre commission estime cependant qu'il importe, lorsque l'on mesure le degré d'utilisation des contingents, de distinguer entre l'utilisation pour des parcours purement "bilatéraux" et l'utilisation pour des parcours "multilatéraux".

On entend par parcours bilatéral, dans le contexte qui nous occupe tout transport effectué entre deux pays dont l'un est celui où a été délivrée l'autorisation. Est dit multilatéral, par contre, un parcours impliquant en outre, pour un entrepreneur, des transports entre deux pays autres que celui où il est établi. Le régime provisoire actuel prévoyant la délivrance d'autorisations communautaires venant s'ajouter aux autorisations bilatérales qui demeurent en vigueur, l'instauration des autorisations communautaires semble essentiellement avoir pour but, non pas d'élargir les possibilités des transports bilatéraux, mais de favoriser un trafic multilatéral jusqu'ici impossible.

17. Le tableau ci-après indique dans quelle mesure les autorisations communautaires attribuées aux différents pays ont été utilisées respectivement pour des transports bilatéraux et des transports multilatéraux, ainsi que l'utilisation totale.

Le tableau indique l'utilisation à la fois par rapport au nombre de parcours et par rapport au nombre de tonnes-kilomètres.

Tableau concernant l'utilisation des autorisations communautaires
en 1971

Pays ayant délivré l'autorisation	Moyenne des parcours (avec charge) par autorisation			Moyenne des t/km effectués par autorisation (en milliers de t/km)		
	bilatéral	multilatéral	total	bilatéral	multilatéral	total
A	107,1	4,0	114,3	1.036,6	63,1	1.144,0
F	36,5	13,3	50,0	268,3	136,3	408,2
I	77,9	6,3	84,4	1.738,8	44,4	1.793,4
P B	44,8	55,5	101,5	452,9	607,8	1.071,8
B	51,5	29,7	81,6	624,6	414,1	1.041,6
L	83,6	23,7	108,0	562,5	158,6	724,2
C E	65,0	20,9	87,0	782,0	236,2	1.033,9

Source : Données fournies par la Commission des Communautés européennes.

18. Il convient évidemment, votre commission tient à le souligner, de tenir compte d'un certain nombre d'autres facteurs. C'est ainsi que la tendance à utiliser les autorisations communautaires pour les transports bilatéraux est nécessairement plus marquée dans les pays où tous les transports bilatéraux sont soumis à autorisation, et moins forte dans les pays dans lesquels de nombreux transports bilatéraux ne sont pas subordonnés à une autorisation. En outre, les besoins en autorisations communautaires et les possibilités d'utilisation de celles-ci dépendent aussi de la situation géographique des pays intéressés. Aussi faut-il se garder d'appliquer au domaine des transports routiers les critères de parité applicables en politique commerciale.

19. En tout état de cause, une nouvelle répartition des autorisations communautaires devrait se fonder sur l'examen de leur utilisation, un nombre plus élevé d'autorisations devant être accordé aux pays dont les entrepreneurs de transport ont le plus largement utilisé les autorisations qui leur avaient été attribués.

20. Votre commission ne recommande pas au Parlement d'élaborer et d'adopter une proposition propre quant aux modalités de la répartition des autorisations pour l'année 1974, mais seulement d'inviter la Commission et le Conseil à tenir compte, lors d'une révision de cette répartition, des considérations émises plus haut.

