

**RAPPORT DU COMITE DES SUPPLEANTS SUR L'AMENAGEMENT
D'UN CONTINGENT MULTILATERAL ET DE L'HARMONISATION
DE CERTAINES CONDITIONS DE CONCURRENCE
DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE**

[CEMT/CM(70)5]

1. Tenant compte des discussions intervenues à la 30^{ème} session du Conseil des Ministres de la C.E.M.T., le Groupe de travail chargé de l'aménagement d'un contingent multilatéral, au cours de deux réunions tenues les 15-16 janvier 1970 et le 12 mars 1970, a recherché une solution au problème de l'aménagement d'un contingent multilatéral acceptable par le plus grand nombre possible de pays Membres.
2. Le Groupe de travail a pris comme base de ses travaux les documents établis antérieurement par le Groupe ou par le Groupe de Rapporteurs qui s'est occupé précédemment de la question, et en particulier des documents CM(69)12 du 7 mai 1969 et CS(69)15 du 17 octobre 1969. Il a en outre pris en considération, en tant que document de travail, un questionnaire daté du 22 décembre 1969 et adressé à tous les pays Membres.
3. Au cours des discussions, il est apparu qu'une forte majorité de pays Membres est en faveur de l'aménagement d'un contingent multilatéral à titre expérimental sans lien à la mise en vigueur des conditions préalables d'harmonisation de la concurrence.
4. Une forte majorité de pays Membres peut également accepter une solution consistant à lier la mise en vigueur du contingent multilatéral à l'application par les pays Membres intéressés de l'A.E.T.R. (modifié) ou de conditions au moins aussi sévères que celles prévues dans cet accord.
5. En matière fiscale, les divergences en ce qui concerne les taxes sur le carburant ne paraissent pas jouer un rôle décisif, du fait d'une part, des distances relativement longues normalement parcourues en trafic multilatéral (entraînant l'obligation de s'approvisionner dans différents pays) et, d'autre part, de la possibilité, explicitement prévue dans le projet de résolution, de limiter la quantité de carburant pouvant être importée par chaque véhicule commercial en franchise douanière.

Le problème de l'harmonisation de la taxe sur le véhicule ne peut être résolu que par un rapprochement progressif des systèmes et des niveaux différents de la taxe dans les pays Membres. Mais il est apparu au cours des discussions qu'un tel rapprochement nécessite une modification parfois profonde des législations nationales. En outre, pour d'aucuns, ce problème est également lié à celui de la tarification des infrastructures. Une harmonisation sur une base volontaire se heurte à des difficultés importantes, non seulement en raison d'absence de base réglementaire dans les pays Membres, mais également en raison de l'incidence qu'une telle mesure pourrait avoir sur l'utilisation des autorisations C.E.M.T.

Compte tenu de l'ampleur du problème de l'harmonisation fiscale, celui-ci ne peut être résolu que par une révision fondamentale de la législation en vigueur dans cette matière dans les pays Membres. Il s'agit là d'une tâche qui conduira à des délais relativement importants et à des études approfondies avant de pouvoir formuler des propositions concrètes. L'harmonisation fiscale s'inscrit dans le cadre de la politique générale des transports. Le projet de résolution contient in fine une confirmation du mandat confié antérieurement par le Conseil des Ministres au Comité des Suppléants.

En attendant des progrès sensibles dans ce domaine, il paraît opportune de recommander aux pays Membres de contribuer par des mesures prises sur le plan national à la recherche d'un meilleur équilibre en matière du niveau des taxes entre les pays Membres¹.

6. Le représentant de la France a fait connaître qu'une mise en vigueur du contingent multilatéral ne saurait être envisagée aussi longtemps que des résultats n'auront pas été atteints dans le domaine de l'harmonisation, tant en matière sociale (application de l'A.E.T.R. modifié) qu'en matière technique (application de l'Accord ATP) et en matière fiscale, notamment par la tarification des infrastructures.

Une forte majorité de pays Membres a déclaré ne pas pouvoir accepter cette solution.

Compte tenu de cette prise de position du Groupe, le représentant de la France a déclaré que son pays ne pourrait pas participer à l'aménagement du contingent multilatéral.

7. Le représentant de l'Irlande a déclaré que, compte tenu de la position géographique de son pays et de l'orientation générale de son trafic routier international, son pays désire attendre avant de se prononcer sur sa participation à l'aménagement d'un contingent multilatéral. L'Irlande se réserve la possibilité de participer ultérieurement au contingent multilatéral, après avoir pris connaissance du fonctionnement effectif du système.

8. En ce qui concerne la répartition du contingent, une majorité de pays s'est déclaré en faveur d'une répartition basée sur le trafic routier international et le commerce extérieur (exprimé en valeur) des pays Membres.

Certains pays ont fait connaître que leurs préférences vont toujours soit au seul critère du trafic routier international, soit à une répartition égale entre les pays Membres.

En partant des données de l'année 1968, tant pour le commerce extérieur que pour le trafic routier international, une répartition théorique a été établie.

Il est toutefois évident que ces chiffres ne sauraient tenir compte de certains éléments importants qui entraînent des correctifs au calcul théorique établi. Parmi ces éléments, il faut citer en particulier :

- l'importance variable de pays à pays du trafic frontalier dont les chiffres sont compris dans les statistiques du transport routier international ;
- le facteur de la distance à parcourir, variant en fonction de la position géographique des différents pays;
- la situation particulière dans laquelle se trouvent certains pays en matière de trafic de transit ;
- la nécessité pour les pays Membres de la C.E.E. de se rapprocher d'un certain équilibre qui trouve son expression dans la répartition du contingent communautaire (encore que la situation n'est pas parfaitement comparable, à cause d'une part, de la non-participation de la France et, d'autre part, de l'introduction du correctif d'un minimum d'autorisations par pays) ;

¹ Réserve de plusieurs délégations.

- le fait que ce correctif a une incidence relativement importante pour ces pays qui se trouvent à la limite du minimum requis pour bénéficier, d'après le calcul théorique, d'un contingent supplémentaire (exemples : cas de l'Espagne, la Suède, et la Suisse).

Pour ces raisons, après négociations, une nouvelle répartition a été établie qui figure en annexe au projet de résolution.

9. Aussi longtemps que, dans une phase expérimentale, le contingent global n'est pas considérable, le problème du critère à prendre en considération ne revêt de l'importance que pour un nombre réduit de pays.

Il est toutefois particulièrement important de souligner que les critères adoptés pour la phase expérimentale ne peuvent être considérés à priori comme valables également pour une phase ultérieure du système.

10. Le représentant de l'Autriche a fait savoir qu'en raison de dispositions nationales en vigueur dans son pays, l'Autriche ne pourrait se rallier à un autre système que celui de la répartition égale, à l'exemple de la pratique en vigueur lors de la conclusion d'accords bilatéraux pour le transport routier. Tout autre système nécessiterait au préalable une modification de la législation nationale de son pays, ce qui, compte tenu de l'importance relativement faible du contingent, ne pourrait être envisagé à l'heure actuelle.

11. Le Groupe, en prenant en considération le problème particulier évoqué par le représentant de l'Autriche, estime qu'une solution peut être trouvée à ce problème en limitant la validité des autorisations délivrées aux différents pays Membres, en ce sens que le nombre d'autorisations valables pour le territoire de l'Autriche ne dépasserait pas pour chaque pays Membre le nombre d'autorisations accordées à l'Autriche.

12. Compte tenu de la position adoptée par la France et de la restriction demandée par l'Autriche, certains pays Membres ont évoqué la nécessité d'introduire dans le projet de résolution une disposition prévoyant que les deux pays précités faciliteraient le transit sur leur territoire des véhicules munis d'une autorisation C.E.M.T., soit dans le cadre des accords bilatéraux², soit en accordant une liberté de transit générale pour les véhicules en question.

La France et l'Autriche (en ce qui concerne le nombre d'autorisations qui dépassent le minimum) ont indiqué que les véhicules traversant leurs territoires devraient être munis des autorisations bilatérales habituelles.

13. Enfin, en ce qui concerne le nombre des autorisations, le Groupe³ s'est mis d'accord sur un chiffre d'environ 300. Il propose au Conseil des Ministres le projet de Résolution n° 22.

² La délégation de l'Espagne a fait remarquer que la nécessité d'avoir recours chaque fois à une autorisation de transit pour la France dans le cadre de l'accord bilatéral franco-espagnol posera le problème d'une utilisation accélérée du contingent prévu pour le transit. Elle se réserve de revenir sur cette question ultérieurement.

³ A l'exception de la France

Annexe I - REPARTITION DU CONTINGENT BASE SUR LE COMMERCE EXTERIEUR ET LE TRAFIC INTERNATIONAL ROUTIER

Calcul théorique

Pays	Commerce extérieur % (1)	Trafic routier % (2)	Total (3) = (1)+(2)	Répartition théorique du contingent	Répartition corrigée (chiffres arrondis) minimum 12 autorisations
Allemagne R.F.	25.7	27.9	53.6	77.2	59
Autriche	2.6	4.8	7.4	10.7	12
Belgique	9.6	16.9	26.5	38.2	29
Danemark	3.7	3.4	7.1	10.2	12
Espagne	2.7	6.4	9.1	13.1	12
Grèce	1.1	0.1	1.2	1.7	12
Italie	10.3	4.1	14.4	20.7	16
Luxembourg	0.8	1.5	2.3	3.3	12
Norvège	2.9	1.4	4.3	6.2	12
Pays-Bas	11.0	21.4	32.4	46.7	35
Portugal	1.0	0.1	1.1	1.6	12
Royaume-Uni	15.2	0.8	16.0	23.0	17
Suède	6.0	3.6	9.6	13.8	12
Suisse	5.3	5.6	10.9	15.7	12
Turquie	0.7	0.7	1.4	2.0	12
Yougoslavie	1.4	1.3	2.7	3.9	12
TOTAL	100.0	100.0	200.0	288.0	288