



**INFORMATION · INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΑΡΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Brussels, June 1983

**NEW METHOD OF ADJUSTING THE COMMUNITY QUOTA FOR THE CARRIAGE OF GOODS
BY ROAD (*)**

On the initiative of Mr CONTOGEOORGIS, the Commission recently submitted to the Council a proposal for a Regulation concerning a new method of adjusting the Community quota for the carriage of goods by road between Member States.

Since the Community quota has a number of major advantages over the main form of market organization - the system whereby the Member States issue a limited number of bilateral authorizations - the Commission proposes :

1. to apply the new method for a five-year transition period (which could be extended by a further three years);
2. to increase the Community quota each year during the transition period by a percentage equal to five times the rate of increase in intra-Community road haulage traffic in the latest year for which statistics are available ;
3. to improve the system for distributing the Community quota during the transition period.

At the end of the transition period the intention is that the international road haulage market should in future be organized on free-market principles as far as possible.

The authorities in each Member State would issue a Community authorization to all carriers with at least three year's experience on the national market, thereby completely liberalizing both the quota system and access to the market in transport services between Member States.

A. THE COMMUNITY QUOTA SYSTEM AND THE COMMUNITY'S INLAND TRANSPORT POLICY

In 1982, when making its proposal concerning the increase in the Community quota for 1983, the Commission undertook to submit a new method of adjusting the quota which would be based on objective criteria and take a medium-term view.

./.

(*) COM (83) 340 final

The proposal recently submitted to the Council gives a firmer shape to this undertaking. No longer is the Community quota treated as a separate entity divorced from the various existing arrangements governing access to the market. Instead, the proposal places it within the broader framework of the Community's inland transport policy and, hence, defines what should be the final solution, sought by all its capacity policies - a system which allows market forces to perform their function more effectively.

Against this general background of seeking to make the rules concerning the inland transport market more flexible, the proposal on the Community quota should also be seen in close relation to the common transport policy as it relates to the railways. The Commission feels that quantitative restrictions on the carriage of goods by road for hire or reward do not constitute an adequate means of solving the difficulties faced by the railways. On the contrary, one of the objectives of the proposal - to allow greater flexibility in the carriage of goods by road - will require similar progress to strengthen the competitive position of the railways, principally by improving their budgetary position, reducing their debt burden and giving them equal treatment over the financing of infrastructure.

B. CURRENT SITUATION ON THE ROAD HAULAGE MARKET AND ADVANTAGES OF THE COMMUNITY QUOTA SYSTEM

The main form of market organization is the system of bilateral quotas established by the Member States whereby a limited number of authorizations - usually journey authorizations - are allocated by the Member States and issued to haulage companies. These authorizations entitle the holders to perform transport operations only on the bilateral link in question (exchange and transit traffic).

Alongside these bilateral quotas there are a number of multilateral quotas - including the Community quota. However, these multilateral quotas account for only a small percentage of the total tonnage carried by road between Member States.

The Community quota has a number of major advantages over the bilateral quotas. For example, it enables haulage companies to organize their operations more rationally, since they are able to avail themselves of all the opportunities offered by the international market as a whole, keeping unladen journeys or light running to a minimum in the process, and are no longer tied to a specific route.

What is more, the lower energy consumption and reduced infrastructure congestion which it brings with it are both benefits which extend far beyond the hauliers' immediate interests.

Already the advantages of the Community quota have led to a high level of utilization of the Community authorizations, with, on average, nearly 2 000 tonnes and 1,7 million tkm per authorization in 1981.

C. WORKING OUT A COMMUNITY POLICY FOR INTERNATIONAL ROAD HAULAGE OPERATIONS

The Commission feels that in the future the international road haulage market should be based on free-market principles as far as possible. This new system should be less bureaucratic, more flexible and, above all, more in line with the economic realities and the real needs of the market than the present system.

The following system satisfies these specifications :

- a) Any carrier with at least three years* experience on the national market and who satisfies the conditions governing access to the occupation of international carrier (as laid down by the Council Directive of 12 November 1974, OJ L 308, 19.11.1974) would have access to the entire market for transport operations between the Member States. Member States which wished to impose further conditions (for instance, sound business management) on their citizens would remain free to do so.
- b) The Community authorization required would be issued by each Member State's authorities.
- c) Implementation of these measures would go hand-in-hand with complete liberalization both of the quota system and of access to the market in transport services between Member States.

D. TRANSITION PERIOD

Inevitably, in many instances there will be problems adjusting to such a system. A sufficiently long transition period should therefore be allowed.

Following talks with government experts the Commission is thinking along the lines of a five-year transition period. However, provision must be made for a further three-year extension in case there are delays in setting up the mechanisms called for by the new system.

Over the transition period, the Community quota system will be expanded significantly to strengthen its role and to make the transition to the new market organization for intra-Community road transport services easier.

E. NEW METHOD OF ADJUSTING THE COMMUNITY QUOTA DURING THE TRANSITION PERIOD

The proposals which the Commission has put to the Council in the past with a view to increasing the Community quota have rarely been put into practice. After analysing the causes of the problem, the Commission is now proposing a new method of adjustment based on the following principles :

1. Operation over time

The new method of adjusting the Community quota would apply for the five-year transition period.

2. Calculation of the increase in the Community quota

Each year during the transition period, the Community quota would be increased by a percentage equal to five times the rate of growth in intra-Community road haulage operations over the latest year for which the relevant statistics are available.

Example : If demand for international road haulage operations were to grow by 2.5% in one year, the quota for the following year would be increased by 12.5%.

Any downturn in road haulage activity would have no effect on the quota; this arrangement would therefore exert something of a "ratchet effect" to prevent any backsliding of the quota.

3. Distribution of the Community quota over the transition period

Substantial improvements must be made to the existing distribution system to take account of three factors :

- the economic "weight" of each country - a reflection of each country's capacity to generate a certain level of demand for transport services ;
- the share of total intra-Community road haulage traffic taken by carriers established in each Member State - a reflection of each Member State's needs in the international road transport market ;
- the use which carriers in each Member State make of the authorizations issued under the Community quota system - a reflection of the interest shown in the authorizations in each Member State.



**INFORMATION · INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Bruxelles, juin 1983.

**NOUVELLE METHODE D'ADAPTATION DU CONTINGENT COMMUNAUTAIRE POUR LES
TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE (*)**

La Commission vient de soumettre au Conseil, sur l'initiative de M. CONTOGEORGIS, une proposition de règlement concernant une nouvelle méthode d'adaptation du contingent communautaire pour les transports de marchandises par route effectués entre Etats membres.

Tenant compte d'un certain nombre d'avantages importants que comporte le contingent communautaire par rapport à la forme prédominante d'organisation du marché, qui est l'octroi, par les Etats membres, d'un nombre limité d'autorisations bilatérales, la Commission propose :

1. d'appliquer la nouvelle méthode pendant une période transitoire de cinq ans (qui pourrait être prolongée de trois ans) ;
2. d'augmenter chaque année de la période transitoire le contingent communautaire d'un pourcentage égal à cinq fois le taux de croissance du trafic routier de marchandises entre les Etats membres au cours de la dernière année pour laquelle des informations statistiques sont disponibles ;
3. d'améliorer la répartition du contingent communautaire pendant la même période.

A la fin de la période transitoire la future organisation du marché des transports internationaux routiers devrait viser à un système basé principalement sur les principes de l'économie de marché.

Les autorités de chaque Etat membre délivreraient à tout transporteur ayant une expérience minimum de trois ans sur le marché national une autorisation communautaire, ce qui entraînerait une libéralisation complète en matière de contingentement et de l'accès au marché des transports entre Etats membres.

**A. CONTINGENT COMMUNAUTAIRE ET POLITIQUE COMMUNAUTAIRE CONCERNANT
LES TRANSPORTS TERRESTRES**

En présentant en 1982 sa proposition concernant l'augmentation du contingent communautaire pour 1983, la Commission s'est engagée à présenter une nouvelle méthode d'adaptation de ce contingent basée sur des critères objectifs et se situant dans une perspective à moyen terme.

(*) COM (83) 340 final

./.

La proposition qui vient d'être transmise au Conseil concrétise cet engagement. Elle ne traite plus le contingent communautaire comme une entité isolée des différents systèmes d'accès au marché existants, mais elle l'insère dans le cadre plus large de la politique communautaire dans le domaine des transports terrestres et définit par conséquent ce que devrait être la situation finale dans l'ensemble des politiques de capacité: un système qui permet aux forces du marché d'exercer leur rôle d'une façon plus efficace.

Dans le cadre de cette approche globale, visant l'assouplissement des réglementations concernant le marché des transports terrestres, la proposition sur le contingent communautaire doit également être vue en relation étroite avec la politique commune des transports pour les chemins de fer. La Commission estime que des restrictions quantitatives des transports professionnels de marchandises par route ne peuvent pas être considérées comme un moyen adéquat pour résoudre les difficultés des chemins de fer. Au contraire, un des objectifs poursuivis par la présente proposition à savoir l'instauration d'une plus grande souplesse dans les transports de marchandises par route, doit être accompagné par des progrès équivalents renforçant la position concurrentielle des chemins de fer par le biais de l'assainissement de leurs budgets, la diminution de leurs dettes et le traitement égal du financement des infrastructures.

B. SITUATION ACTUELLE DU MARCHÉ DES TRANSPORTS ROUTIERS ET AVANTAGES DU CONTINGENT COMMUNAUTAIRE

La forme prédominante d'organisation du marché est le contingentement établi, par les Etats membres, sur une base bilatérale et concrétisé par un nombre limité d'autorisation - le plus souvent au voyage - attribuées par les Etats membres et délivrées aux entreprises de transport. Ces autorisations n'habilitent leurs titulaires à effectuer des transports que sur la relation bilatérale en cause (trafic d'échange et transit).

A côté de ce contingentement bilatéral il existe un certain nombre de contingents multilatéraux, dont le contingent communautaire. Ces contingents multilatéraux ne représentent toutefois qu'un faible pourcentage du tonnage acheminé par route entre les Etats membres.

Le contingent communautaire comporte, par rapport aux contingents bilatéraux, un certain nombre d'avantages importants. Ainsi il entraîne une rationalisation de l'organisation d'une entreprise de transports, puisque le transporteur peut profiter de toutes les opportunités que lui offre l'ensemble du marché international pour réduire au minimum les parcours à vide ou à faible charge et n'a plus à se limiter à une relation bien déterminée.

Par ailleurs, la limitation de la consommation d'énergie de la surcharge des infrastructures et de la pollution atmosphérique, qui en découlent sont des éléments qui dépassent nettement les intérêts directs des entreprises de transport.

Les avantages du contingent communautaire entraînent déjà un haut niveau d'utilisation des autorisations communautaires (en moyenne près de 2.000 t./ autorisation en 1981 et 1,7 mio de t.km./autorisation).

C. CONCEPTION D'UNE POLITIQUE COMMUNAUTAIRE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX ROUTIERS

Selon la Commission, la future organisation du marché des transports internationaux routiers doit tendre le plus possible vers un système basé sur les principes de l'économie de marché. Cette organisation devrait être, par rapport au système actuel moins bureaucratique, plus souple et surtout plus près de la réalité économique et des besoins réels du marché.

Le système suivant répond à ces spécifications :

- a) Tout transporteur ayant une expérience minimum de trois ans sur le marché national et remplissant les conditions d'accès à la profession de transporteur international (Directive du Conseil du 12.11.1984 - J.O. L 308 du 19.11.1974) a la possibilité d'accéder à l'ensemble du marché du transport international entre les Etats membres. Il sera possible pour les Etats membres qui le souhaitent de fixer des critères supplémentaires pour leurs propres ressortissants (p.ex. bonne qualité de gestion de l'entreprise) .
- b) L'autorisation communautaire nécessaire serait délivrée par les autorités de chaque Etat membre.
- c) La mise en place de ces dispositions accompagne une libéralisation complète en matière de contingentement et de l'accès au marché du transport entre Etats membres.

D. PERIODE DE TRANSITION

Il est évident qu'un tel système d'organisation posera dans de nombreux cas quelques difficultés d'adaptation. Une période de transition suffisamment longue devrait donc être prévue.

La Commission envisage - après consultations des experts gouvernementaux - une période de transition de cinq ans. Il sera toutefois nécessaire de prévoir une possibilité de prolongation de la phase de transition de trois ans afin de tenir compte de retards éventuels dans la mise en place des mécanismes propres au nouveau système d'organisation.

La phase de transition s'appuiera sur un développement sensible du contingent communautaire afin d'augmenter son rôle et favoriser le passage à la nouvelle forme d'organisation du marché des transports routiers entre Etats membres.

E. NOUVELLE METHODE D'ADAPTATION DU CONTINGENT COMMUNAUTAIRE PENDANT LA PHASE DE TRANSITION

Les propositions d'augmentation du contingent communautaire, que la Commission a soumis dans le passé au Conseil, n'ont pas souvent été suivies d'effet. En analysant les cause de ces difficultés, la Commission est amenée à proposer ici une nouvelle méthode d'adaptation, qui a les caractéristiques suivantes :

1. Fonctionnement de la méthode dans le temps

La nouvelle méthode d'adaptation du contingent communautaire est valable pour les cinq années de la période de transition.

2. Calcul de l'augmentation du contingent communautaire

Chaque année de la période de transition, le contingent communautaire est augmenté d'un pourcentage égal à cinq fois le taux de croissance du trafic routier de marchandises entre les Etats membres au cours de la dernière année pour laquelle des informations statistiques adéquates sont disponibles.

Exemple : Si l'augmentation annuelle de la demande pour le transport routier international est de + 2,5%. L'augmentation du contingent pour l'année suivante sera de 12,5%.

D'autre part, une éventuelle décroissance de l'activité du trafic routier ne sera pas répercutée sur le niveau du contingent, cette disposition introduisant en quelque sorte un effet de cliquet qui bloque tout retour en arrière en ce qui concerne l'évolution du contingent.

3. Répartition du contingent communautaire pendant la période de transition

Le système de répartition actuel doit être sensiblement amélioré et il doit tenir compte des trois éléments suivants :

- le poids économique de chacun des pays qui correspond à la capacité de chaque pays de créer une demande de transport d'un certain niveau ;
- la part ressortissant aux transporteurs établis dans chaque Etat membre dans l'ensemble du trafic routier de marchandises entre Etats membres qui reflète les besoins de chaque Etat sur le marché des transports routiers internationaux ;
- l'utilisation des autorisations du contingent communautaire par les transporteurs établis dans chaque Etat membre qui concrétise l'intérêt porté à ces autorisations.