

Brussels, June 1967  
P-26

INFORMATION MEMO

COMMON TRANSPORT POLICY

Goods transport by road:

- (a) Access to the profession of carrier;
- (b) Control of capacity.

The EEC Treaty stipulates that the common transport policy must aim at Community integration of transport and the establishment of a market organization for transport in the EEC based on common rules.

The EEC Council and Commission consider the control of access to the market - including both measures of admission to the profession of carrier and measures for control of capacity - as an essential factor in the common transport policy. In several of their opinions, the European Parliament and the Economic and Social Committee have stressed the importance of such action.

The proposal for a regulation which the Commission recently submitted to the Council concerns the introduction of common rules for:

- (a) Access to the profession of carrier of goods by road in national and international transport;
- (b) Control of capacity in national goods transport by road.

The essential purpose of the Commission's proposal is to set up a uniform Community system of access to the market which will be flexible enough to permit supply to be equated with demand in goods transport by road and thus avoid the risks of excess capacity and the disturbances which may result from them. At the same time, control of access must restrict the freedom of action of enterprises as little as possible and allow them to determine the operating conditions which suit them best. These rules will at the same time enable progress to be made towards Community integration by admitting non-resident carriers to certain national transport operations, and the right of establishment stipulated in the General Programme for the removal of restrictions on freedom of establishment, of 18 December 1961 to be achieved in the transport field. The proposed rules also provide for the easing of present restrictions in a number of Member States and thus make greater competition possible in the markets for goods transport by road.

ACCESS TO THE PROFESSION

The trend towards a Community system based on healthy competition is encouraged by the establishment of a uniform system of rules for admission to the profession applicable both to national and international transport. The regulation proposed by the Commission concerns the following personal qualifications:

- (a) Skills - the most important condition for access to the profession. In fact the apparent easiness of the carrier's trade leads some applicants to underestimate the value of vocational training. There should be suitable vocational training to give carriers the skills required to apply a rational investment policy and to operate on sound business lines. This would greatly help to reduce the risks of excess capacity building up, with consequent cut-throat competition on the market. The proposal provides for the issue by the competent authorities, subject to the passing of an examination, of a certificate of competence in the trade. Common rules are to be drawn up in the form of directives to govern the vocational training of carriers and the standard of skills required.
- (b) Financial capacity constitutes an additional safeguard for the sound running of the enterprise. The possession of adequate capital can prevent heavy financing burdens caused by too high a proportion of outside capital from prejudicing the stability of the enterprise in the market or causing the carrier to operate at uneconomic prices in order to meet obligations he has contracted. The Commission's proposal goes no further than the introduction of a requirement of the kind, leaving it to each Member State to fix the amount of capital which every business must have in accordance with the scope of the services to be offered.
- (c) The good reputation and integrity of the carrier is considered necessary as a measure of assurance for users. The proposal merely mentions the extract from police records (casier judiciaire) as the document of proof to be used, leaving it to the Member States to decide what infringements and offences can lead to exclusion from the trade.

CONTROL OF CAPACITY

The chief purpose of capacity control measures (material conditions) is to contribute to a flexible and constant adaptation of transport supply to actual demand.

The proposed rules on goods transport capacity for hire or reward are based on the following factors:

- (a) The generalized adoption of a system of licences, which is the best means of enabling the competent authorities to exercise effective control over capacity;
- (b) Defining of partial markets within the transport market, these partial markets not being likely to be unified in the near future. Thus it is possible to distinguish between partial markets described and defined in terms of a territory or following other features such as the type of goods transported, the characteristics of vehicles used, etc. To be effective, the Community rules, while pursuing the objective of integration of these markets, should take these differentiations into account, more particularly those based on the existence of geographical sub-markets (local, regional or national markets);

.../...

- (c) Introduction of separate measures for capacity control in the light of the structures and features of the different markets. Thus, the proposal provides for two transport zones: a zone "A" contained within a radius of 200 km and a zone "B" covering the states whose territory is subdivided into several "A" zones;
- (d) Transport in zone "A" will be subject to a system of examination of the firm's transport requirements, completed by supervision of the market. The examination will be related to the transport demand which the firm has to satisfy and, when it is already working on the market, to its conditions of operation, i.e. the utilization of the capacity it possesses and its profitability;
- (e) Transport in zone "B" will be governed by a system based on two factors: examination of the total requirements leading to the establishment of an indicative programme of development of capacity and licences distributed within this total capacity on the basis of criteria for the individual examination of firms specified for zone "A";
- (f) Short-haul road transport (up to 50 km) can be exempted by the Member States from all capacity control measures;
- (g) Transport with low-tonnage vehicles (up to 3 tons) will be exempt from the personal and material conditions, since it does not greatly affect the common transport policy;
- (h) Transport on own account and similar transport will no longer be subject to measures controlling market access because in general it responds to the real needs of enterprises;
- (i) The establishment of a permanent market supervision system is seen to be essential, as well as methods of intervention to remedy imbalance between supply and demand - mainly by suspending the issue of new licences.

o  
o o

The Commission is currently working out a proposal on the control of access to the market in inland waterway transport, both domestic and international.

-----

Bruxelles, juin 1967.  
P - 26

NOTE D'INFORMATION

POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

Transports de marchandises par route:  
- accès à la profession de transporteur;  
- réglementation de la capacité.

Le Traité CEE prévoit que la politique commune des transports doit tendre à l'intégration communautaire des transports et à la mise en place d'une organisation du marché des transports de la CEE selon des règles communes.

La Commission et le Conseil de la CEE considèrent la réglementation de l'accès au marché - comportant des mesures tant en matière d'admission à la profession que de contrôle de la capacité - comme un élément essentiel de la politique commune des transports. Dans plusieurs de leurs avis, le Parlement européen et le Comité Economique et Social ont, par ailleurs, souligné l'importance d'une telle action.

La proposition de règlement que la Commission vient de transmettre au Conseil concerne l'introduction de règles communes pour :

- l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux;
- la réglementation de la capacité dans le domaine des transports nationaux de marchandises par route.

Le but essentiel de la proposition de la Commission est celui d'instaurer sur le plan communautaire un régime uniforme de l'accès au marché permettant d'adopter d'une façon souple l'offre à la demande de transports de marchandises par route en vue, notamment, d'éviter les risques de surcapacités et les perturbations qui peuvent en résulter. En même temps, la réglementation de l'accès au marché doit restreindre le moins possible la liberté d'action des entreprises, en vue de leur permettre de choisir les conditions d'exploitation qui leur conviennent le mieux. Cette réglementation permettra, en même temps, de progresser dans la voie de l'intégration communautaire par l'admission des transporteurs non-résidents à certains transports nationaux et de réaliser, dans ce domaine, le droit d'établissement prévu au programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement du 18 décembre 1961. La réglementation proposée comporte, en outre, un assouplissement des restrictions existant, à l'heure actuelle, dans plusieurs Etats membres, et permet, de ce fait, de réaliser un élargissement de la concurrence dans les marchés des transports de marchandises par route.

ACCES A LA PROFESSION

L'évolution vers un système communautaire fondé sur une saine concurrence est favorisée par l'instauration d'un régime uniforme de règles d'admission à la profession applicables tant aux transports nationaux qu'aux transports internationaux. La réglementation proposée par la Commission porte sur les conditions subjectives suivantes :

- La condition de capacité professionnelle est la plus importante des conditions d'accès à la profession. En effet, la facilité apparente du métier de transporteur conduit certains requérants à sous-estimer la valeur de la formation professionnelle. Une formation professionnelle appropriée doit apporter aux transporteurs les connaissances nécessaires pour pratiquer une politique d'investissement rationnelle et une exploitation économique de leurs entreprises. Elle doit, de ce fait, contribuer notamment à diminuer les risques de formation de capacité excédentaire et de situation de concurrence ruineuse sur le marché. La proposition prévoit que les connaissances professionnelles soient sanctionnées par un certificat qui sera délivré par les autorités compétentes à la suite d'un examen. Dès règles communes seront arrêtées par voie de directive en ce qui concerne la formation professionnelle des transporteurs et le niveau des connaissances exigées.
- La condition de capacité financière constitue une garantie supplémentaire pour une saine gestion de l'entreprise. Un capital suffisant pourra éviter que de lourdes charges de financement, découlant d'une quote part disproportionnée de capital étranger à l'entreprise, puissent préjuger la stabilité de l'entreprise sur le marché ou stimuler le transporteur à effectuer des transports à des prix anti-économiques pour faire face aux obligations qu'il a contractées. La proposition de la Commission se limite à l'introduction d'une telle obligation, en laissant à chaque Etat membre le soin de fixer le montant du capital dont chaque entreprise doit disposer par rapport à l'importance des services à effectuer.
- La condition d'honorabilité et de moralité du transporteur est estimée nécessaire en vue d'assurer certaines garanties aux usagers. La proposition se limite à citer l'extrait du casier judiciaire comme document de preuve à utiliser en laissant aux Etats membres la faculté de déterminer les infractions et délits entraînant l'interdit à la profession.

REGLEMENTATION DE LA CAPACITE

Les mesures concernant le contrôle de la capacité (conditions objectives) ont comme objectif principal de contribuer à la réalisation d'une adaptation souple et continue de l'offre de prestations aux besoins effectifs de transport.

La réglementation de la capacité proposée en ce qui concerne les transports de marchandises pour compte d'autrui est fondée sur les éléments ci-après :

- L'adoption généralisée d'un régime d'autorisations qui constitue le moyen le plus approprié pour permettre aux autorités compétentes d'exercer un contrôle efficace de la capacité.
- La détermination de marchés partiels à l'intérieur du marché des transports, ces marchés partiels n'étant pas susceptibles de faire l'objet, à brève échéance, d'une unification. C'est ainsi que l'on peut distinguer des marchés partiels caractérisés et délimités soit en fonction du territoire soit en fonction d'autres caractéristiques comme par exemple la nature des marchandises transportées, les caractéristiques des véhicules utilisés, etc. La réglementation communautaire, pour être efficace, tout en poursuivant l'objectif de l'intégration de ces marchés, doit tenir compte de ces différenciations, notamment en ce qui concerne celles fondées sur l'existence de sous-marchés géographiques (marchés locaux, régionaux, nationaux);

- L'établissement de mesures différenciées pour le contrôle de la capacité en fonction des structures et des caractéristiques des différents marchés. Ainsi, la proposition prévoit deux zones de transport: une zone A comprise dans un rayon de 200 km et une zone B qui couvre les Etats dont le territoire est subdivisé en plusieurs zones A.
- Les transports en zone A seront soumis à un régime d'examen des besoins de transport de l'entreprise, complété par une surveillance du marché. Cet examen porte sur la demande de transport que l'entreprise est appelée à satisfaire et, lorsqu'il s'agit d'une entreprise déjà sur le marché, sur ses conditions d'exploitation, à savoir l'utilisation de la capacité dont elle dispose et sa rentabilité.
- Les transports en zone B seront régis par un système qui se fonde sur deux éléments: L'examen des besoins globaux conduit à l'établissement d'un programme indicatif du développement de la capacité; la répartition des autorisations dans le cadre de cette capacité globale est effectuée sur la base des critères pour l'examen individuel de l'entreprise prévu pour la zone A.
- Les transports à courte distance (jusqu'à 50 km) pourront être libérés par les Etats membres de toute mesure de contrôle de la capacité.
- Les transports effectués avec des véhicules de faible tonnage (jusqu'à 3 tonnes) seront exonérés des conditions subjectives et objectives, étant donné leur faible incidence sur la politique commune des transports.
- Les transports pour compte propre et les transports assimilés ne seront non plus soumis à des mesures de réglementation de l'accès au marché, compte tenu du fait qu'ils répondent, en général, aux besoins réels des entreprises.
- La mise en place d'un système de surveillance permanent du marché s'avère indispensable ainsi que des moyens d'intervention permettant de remédier à une inadaptation de l'offre à la demande, consistant notamment dans la possibilité de surseoir à la délivrance de nouvelles autorisations.

0  
0 0

La Commission élabore actuellement une proposition concernant la réglementation de l'accès au marché dans le secteur des transports par voie navigable, tant pour les transports nationaux qu'internationaux.

--:--:--:--