

C O M M U N A U T É E U R O P É E N N E  
D U C H A R B O N E T D E L ' A C I E R  
A S S E M B L É E C O M M U N E

S e s s i o n o r d i n a i r e 1 9 5 3

# Rapport

fait au nom de la

C o m m i s s i o n d e s T r a n s p o r t s

sur

— les mesures prises à l'initiative de la Haute Autorité dans  
le domaine des transports, et plus spécialement sur  
— le Chapitre IV, paragraphe 1 (nos 54 à 58) du Rapport  
général sur l'activité de la Communauté (1952-1953),  
traitant de la suppression des discriminations en matière de  
transports

par

M. J. FOHRMANN

R a p p o r t e u r



*La Commission des Transports s'est réunie le 8 juin 1953 à Luxembourg, sous la présidence de M. J. Schoene, afin d'étudier le deuxième exposé présenté par la Haute Autorité à la Commission sur les questions de transport, et afin de terminer l'examen du Chapitre IV, paragraphe 1 (n° 54 à 58) du Rapport général sur l'activité de la Communauté (1952-1953), traitant de la suppression des discriminations en matière de transports.*

*Présents:*

M. SCHOENE, *Président*, M. SACCO, *Vice-Président*, MM. FOHRMANN, KAPTEIJN, POHER, PUENDER et WIGNY.

*Excusés:*

MM. BOGGIANO-PICO et LEMAIRE.

M. FOHRMANN a été désigné comme Rapporteur.



## SOMMAIRE

---

<b>Rapport concernant le Chapitre IV, paragraphe 1 (nos 54 à 58) du Rapport général sur l'activité de la Communauté (1952-1953), traitant de la suppression des discriminations en matière de transports, et sur les problèmes s'y rapportant . . . . .</b>	<b>7</b>
<b><i>Annexe:</i> Exposé présenté à la Commission par la Haute Autorité sur les mesures prises à l'initiative de la Haute Autorité en matière de transports. . . . .</b>	<b>15</b>

---



## RAPPORT

fait par

M. J. FOHRMANN

sur

le Chapitre IV, paragraphe 1 (nos 54 à 58) traitant des problèmes du transport,  
du Rapport général sur l'activité de la Communauté (1952-1953)

---

*Mademoiselle, Messieurs,*

1. Dans son Rapport général sur l'activité de la Communauté pour la période allant du 10 août 1952 au 12 avril 1953, la Haute Autorité relève à juste titre dans le Chapitre IV (paragraphe 1, alinéa 54) que :

« L'établissement du marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables, aux utilisateurs placés dans des conditions comparables. Les discriminations dans les prix et conditions de transport, fondées sur le pays d'origine ou de destination des produits devaient notamment disparaître. »

2. Déjà dans son Exposé qu'elle avait soumis à l'Assemblée Commune le 10 janvier 1953, la Haute Autorité avait réservé une place importante à la question des transports. Elle avait démontré par des exemples quelle influence les frais de transport peuvent exercer sur le prix rendu et combien les distorsions dans les tarifs peuvent être néfastes pour la libre concurrence en ce qui concerne les marchandises relevant de la Communauté.

Dans son présent Rapport général, la Haute Autorité donne un bref aperçu des mesures prises pour faire disparaître les distorsions les plus flagrantes en matière de transport avant l'entrée en vigueur du marché commun.

A lire ce Rapport, on ne se rend guère compte du nombre de problèmes qu'il fallait résoudre pour arriver à cette fin. Pour mieux situer ces problèmes, nous renvoyons à l'Exposé, présenté par la Haute Autorité à votre Commission, et qui est annexé au présent rapport.

3. Un exposé de la Division des Transports de la Haute Autorité avait déjà été communiqué à votre Commission lors de sa réunion du 18 février 1953. Ce document donnait un bref aperçu de l'activité de la Haute Autorité en vue de faire disparaître dans le domaine des transports les discriminations les plus flagrantes.

Ce document dont l'essentiel est repris dans l'exposé donné en annexe contenait notamment une liste des tarifs devant être considérés comme discriminatoires, conformément à l'alinéa 2 de l'article 70 du Traité, et pour lesquels la Haute Autorité insistait auprès des divers Gouvernements afin d'obtenir leur modification avant l'ouverture du marché commun. Votre Commission a examiné ce document avec les représentants qualifiés de la Haute Autorité et a fait de son côté aussi des suggestions pour l'élimination des discriminations.

4. Votre Commission s'est réunie de nouveau le 8 juin 1953 à Luxembourg. La discussion portait surtout sur un document de travail préparé par la Haute Autorité et repris ci-après en annexe, auquel étaient jointes des données statistiques fondamentales relatives aux transports à l'intérieur de la Communauté. Déférant au vœu de la Commission, la Haute Autorité lui a soumis ces statistiques, tout en soulignant leur caractère conjectural et les difficultés rencontrées lors de leur élaboration.

Après examen des alinéas 54-58 du paragraphe 1 du Chapitre IV du Rapport général de la Haute Autorité sur l'activité de la Communauté, après avoir examiné les documents de travail qui lui ont été soumis et après avoir entendu les représentants qualifiés de la Haute Autorité dans leurs explications verbales, votre Commission vous propose le rapport suivant:

5. Malgré la complexité du problème et malgré le délai limité dont disposait la Haute Autorité, elle a réussi à faire disparaître, pour l'ouverture du marché commun, les distorsions les plus flagrantes en matière des transports.

Contrairement à ce qui fut le cas pour d'autres mesures à prendre en vue de l'ouverture du marché commun, auxquelles il fut procédé en deux phases, c'est-à-dire d'abord pour le charbon, le minerai et la ferraille, et environ 11 semaines plus tard pour l'acier, l'élimination de ces discriminations s'est immédiatement appliquée à l'ensemble des marchandises visées par le Traité.

Ceci s'explique par le fait que la plus grande partie des tarifs discriminatoires ne touchait que le charbon. Pour l'acier et les produits sidérurgiques, les Gouvernements avaient évité en général d'en créer afin de ne pas porter entrave à l'exportation de leurs produits nationaux.

6. Puisque, en vertu du Traité, les Gouvernements avaient le choix de fixer les modalités de suppression des discriminations, il a été fait usage de trois possibilités :

- réduction et alignement des tarifs internationaux sur les tarifs intérieurs privilégiés ;
- relèvement des tarifs intérieurs et abaissement simultané des tarifs internationaux, de manière à les situer à un niveau intermédiaire. Il fut parfois possible de réaliser une « opération blanche », c'est-à-dire une compensation des pertes de recettes ferroviaires par les gains réalisés par la modification tarifaire ;
- augmentation des tarifs.

7. Le Rapport général montre les modifications importantes des frais de transport, et partant des prix rendus, intervenues après la suppression des discriminations (pages 58 et 59). L'importance de ce premier pas apparaît particulièrement, si l'on considère que 13 à 15 % du trafic des marchandises relevant de la compétence de la Communauté traversent les frontières et que 11 à 12 % de ce même trafic sont touchés par la suppression des discriminations.

La détermination des tarifs discriminatoires qui se faisait en conformité avec les dispositions de l'alinéa 2 de l'article 70 n'a soulevé aucune difficulté fondamentale. Les Gouvernements ont modifié d'eux-mêmes les tarifs en cause. La Haute Autorité n'a pas eu besoin d'user de ses pouvoirs.

8. Votre Commission s'est préoccupée également de l'activité future de la Haute Autorité dans le domaine des transports.

Le Traité laisse aux différents Etats membres leur souveraineté en ce qui concerne les questions relevant de la politique des transports (paragraphe 5 de l'article 70). Cependant cette souveraineté ne joue pas dans certains cas, puisque la Haute Autorité doit veiller à ce que toutes les mesures soient prises pour créer et garantir le bon fonctionnement du marché commun. Conformément à l'alinéa 1 du paragraphe 10 de la Convention, elle est aidée dans sa tâche par une Commission d'experts composée de représentants des Gouvernements, des différents organismes de transport et des utilisateurs des pays de la Communauté.

9. Comme les représentants de la Haute Autorité l'ont déclaré devant votre Commission, le paragraphe 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires, divise les mesures à étudier par la Commission d'experts en trois catégories :

- Une *première* catégorie comporte les mesures qui tendent à la suppression des discriminations les plus flagrantes en matière de transport, conformément à l'alinéa 2 de l'article 70 du Traité, et qui viennent d'être prises avant l'ouverture du marché commun.
- Une *deuxième* catégorie comporte les mesures en vue de l'établissement de tarifs directs internationaux (paragraphe 10, alinéa 3, n° 2 de la Convention) et une *troisième* celles qui tendent à harmoniser les prix et conditions de transport en usage dans les pays de la Communauté (paragraphe 10, alinéa 3, n° 3 de la Convention).

10. Il y a lieu, en outre, de procéder à la préparation et à l'exécution des mesures relatives aux tarifs spéciaux actuellement pratiqués ou prévus (article 70, paragraphe 4 du Traité et paragraphe 10, alinéa 7, de la Convention).

Votre Commission a constaté que les différences qui subsistent dans le coût des transports pour des distances sensiblement égales (page 58, tableau II, du Rapport général) sont dues aux ruptures de charges aux frontières. Ces différences ne peuvent être éliminées directement et une solution ne peut intervenir que lors de l'élaboration de tarifs directs internationaux, et lorsque les prix et conditions de transport seront adaptés.

11. La classification des tarifs spéciaux (tarifs de concurrence, d'exportation, etc.) a été entamée immédiatement. D'après le Rapport général (page 61) cette classification serait déjà terminée et dès lors, conformément aux dispositions de l'article 70, alinéa 4, l'examen de tarifs spéciaux peut être entamé.

Il ressort des explications de la Haute Autorité et de la Commission des Experts qu'elles ont déjà commencé les travaux en vue de l'établissement de tarifs directs internationaux et de l'harmonisation des conditions de transport.

Ces travaux compliqués et vastes sont de longue haleine et l'alinéa 4 du paragraphe 10 de la Convention prévoit à cet effet un délai de deux ans.

12. En raison de l'importance de la place qu'occupe dans les échanges de la Communauté le trafic des marchandises visées par le Traité (40% de l'ensemble du trafic de marchandises par voie ferrée), il serait nécessaire d'établir des principes généraux pour la solution du problème. Ces principes

formerait la base et le point de départ pour les travaux ultérieurs. Après que ces directives auront été élaborées, on peut espérer qu'il sera possible de préparer et de mettre en œuvre les mesures prévues pour l'établissement de tarifs directs internationaux et l'harmonisation des conditions de transport.

13. De toute façon, puisque les répercussions des mesures prises dans le domaine des transports peuvent notamment consister en modifications des tonnages transportés, en un déclassement d'une voie de communication au profit d'une autre voie, en un abandon du rail et une augmentation corrélative des transports par eau, en une intensification du trafic international, etc., la Commission se propose de suivre avec attention les conséquences possibles de l'ensemble des mesures prises et de prendre position à cet égard en temps utile.



## CONCLUSION

14. Au cours de ses réunions, votre Commission a formulé une série de considérations à l'égard des problèmes soulevés.

Elle attache une importance primordiale à ce que la suppression des discriminations, le refus d'autoriser des tarifs spéciaux ainsi que les autres mesures tarifaires, n'aboutissent point à instaurer des tarifs nouveaux qui entraîneraient une hausse des prix des transports. Ce serait aller à l'encontre des buts de la Communauté, et plus spécialement à l'encontre d'un relèvement du niveau de vie et de l'établissement des prix les plus bas. Il faut cependant tenir compte du fait que, même si une mesure tarifaire devait n'entraîner aucune réduction des tarifs et aboutir à une balance identique, elle provoquera cependant, grâce à la suppression des distorsions, un élargissement de la libre concurrence à l'intérieur de la Communauté, et par voie de conséquence, elle sera à même de produire un résultat nettement positif. En outre, il faut qu'il soit tenu compte de la situation des transporteurs et de leur rôle dans l'ensemble de l'économie interne des pays de la Communauté.

Il est à noter que sur ce premier point les pouvoirs que la Haute Autorité tient du Traité sont limités. La collaboration des différents Gouvernements est nécessaire. Cette collaboration, en vue d'amener non seulement une élimination des discriminations mais un abaissement du coût des transports, s'impose, car, comme nous avons déjà eu l'occasion de le souligner, le but fondamental de la Communauté est d'élever le niveau de vie notamment par une réduction des prix de revient.

15. La Commission s'est aussi particulièrement préoccupée des principes généraux que la Haute Autorité, aidée de la Commission des experts, élabore pour définir les discriminations à éliminer. Ces principes sont nécessaires pour poursuivre une politique rationnelle, en particulier pour que la Haute Autorité puisse apprécier la portée des tarifs contractuels non publiés. La

Commission souhaite que ces principes, une fois dégagés, soient ultérieurement soumis à l'appréciation de l'Assemblée Commune.

16. La Commission s'est vivement intéressée aux premières statistiques qui ont été compilées par la Haute Autorité. Constatant leur caractère encore incomplet et conjectural, elle souhaite que la Haute Autorité, en collaboration avec les diverses autorités compétentes à l'intérieur de la Communauté, unifie les méthodes statistiques de manière à être en possession de chiffres sûrs, fondement nécessaire d'une politique rationnelle.

17. Votre Commission souligne ensuite qu'il y a lieu d'accorder une attention toute spéciale à la question des accords bilatéraux de transports entre pays de la Communauté et pays tiers, ainsi qu'au problème du transit par les pays tiers.

18. En outre, votre Commission estime qu'il faut examiner avec un soin particulier les problèmes de transport tels qu'ils se présentent pour l'Italie. Ces problèmes y revêtent une importance capitale en raison de la situation géographique de ce pays.

19. Votre Commission constate avec satisfaction les réalisations de la Haute Autorité en ce qui concerne l'élimination des discriminations en matière de transport et c'est avec confiance qu'elle attend la suite de ses travaux.

---

*Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.*

## ANNEXE

### EXPOSÉ

présenté le 8 juin 1953 sur les mesures prises à l'initiative de la  
Haute Autorité dans le domaine des transports de la Communauté

---



## EXPOSÉ

sur les mesures prises à l'initiative  
de la Haute Autorité dans le domaine des transports  
de la Communauté

---

### *I. ELIMINATION DU PREMIER TRAIN DE DISCRIMINATIONS*

La Commission d'Experts qui a été chargée par la Haute Autorité conformément au paragraphe 10 de la Convention, d'étudier des propositions à soumettre aux Gouvernements pour les transports de charbon et d'acier en vue d'atteindre les buts fixés par l'article 70 du Traité, a commencé à siéger le 24 Octobre 1952 et, après avoir constitué deux Sous-Commissions et rassemblé une documentation détaillée sur la situation tarifaire pour le charbon et l'acier, a étudié l'élimination des discriminations en contradiction avec les dispositions de l'article 70, alinéa 2.

Conformément au paragraphe 10, alinéa 4 de la Convention, un délai de trois mois avait été fixé à la Commission d'Experts pour ce travail; d'autre part, conformément au paragraphe 10, alinéa 5 de la Convention, les mesures tarifaires nécessaires à l'élimination des discriminations reconnues devaient entrer en vigueur au plus tard lors de l'établissement du marché commun pour le charbon.

Afin d'arriver à des solutions pratiques, malgré ce délai extrêmement court jusqu'à l'ouverture du marché commun, les experts, après réception et examen des plaintes des utilisateurs, ont étudié en premier lieu les discriminations les plus flagrantes et les plus importantes pour le charbon et l'acier, et sont parvenus à des conclusions pour neuf cas à la séance du 6 janvier 1953 et pour trois autres cas à celle du 26 janvier 1953. La Haute Autorité a approuvé ces conclusions et en conséquence, par application du paragraphe 10, alinéa 2 de la Convention elle a, par lettres des 11 janvier 1953 et 7 février 1953, adressées aux Gouvernements intéressés des Etats Membres, invité ces Gouvernements à mettre en vigueur les mesures tarifaires suivantes:

1. Création de nouveaux tarifs directs franco-sarro-allemand, belgo-allemand et germano-néerlandais applicables aux transports de combustibles minéraux français, sarrois, belges et néerlandais à destination de l'Allemagne et en transit par l'Allemagne, étant entendu que les prix à percevoir sur les parcours allemands seront ceux du tarif exceptionnel 6 B 1, jusqu'ici limité aux combustibles allemands, et sur les parcours des autres réseaux ceux qui résultent des tarifs en vigueur dans les relations intéressées.

2. Introduction dans le tarif de transit du Chemin de Fer Fédéral Allemand de dispositions applicables aux combustibles minéraux en provenance des Etats Membres et à destination

des ports allemands du Danube vers l'Autriche, étant entendu qu'elles comporteront par rapport au tarif exceptionnel 6 B 1 la même réduction en pourcentage que celle du tarif exceptionnel 6 DU 1, jusqu'ici limité aux combustibles allemands.

3. Remplacement des tarifs 1.1101, 1.7101, 1.8601 et 1.1131 de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, qui ne sont pas applicables aux transports de coke en provenance de tous les Etats Membres, par les nouveaux tarifs 1.1101 et 1.1131, étant entendu que ces tarifs seront applicables aux transports en provenance et à destination de tous les Etats Membres.

4. Création par le Chemin de Fer Fédéral Allemand de dispositions tarifaires applicables aux minerais luxembourgeois et lorrains importés en Allemagne, étant entendu que ces dispositions donneront les mêmes prix que le tarif exceptionnel 7 B 25, jusqu'ici limité aux minerais allemands.

5. Création par le Chemin de Fer Fédéral Allemand de dispositions tarifaires applicables aux minerais exportés vers les Etats Membres, étant entendu qu'elles s'appliqueront au départ des mêmes gares expéditrices et comporteront les mêmes prix que le tarif exceptionnel 7 B 3. Jusqu'ici les envois exportés étaient passibles des prix plus élevés du tarif exceptionnel 7 A 1.

6. Remplacement du tarif actuel 3.4113 de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, qui n'est pas applicable aux transports de produits sidérurgiques français et sarrois en transit à travers l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise, par le nouveau tarif 3.4113, étant entendu que le tarif sera applicable aux transports de produits sidérurgiques de tous les Etats Membres.

7. Remplacement des chapitres 1er et 3 du tarif spécial 107 de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, qui prévoient des prix différents pour les transports de minerai à destination des divers Etats Membres, par un le nouveau chapitre 1<sup>er</sup> étant entendu que ce nouveau chapitre sera applicable aux transports à destination de tous les Etats Membres. En outre, il est prévu une adaptation au chapitre 1<sup>er</sup>, du chapitre 2 du même tarif.

8. Remplacement du chapitre 2 du tarif N° 13 de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, qui n'est pas applicable aux transports de minerai exportés de France, par le nouveau chapitre 2, étant entendu que ce nouveau chapitre sera applicable en trafic intérieur et aux transports à destination de tous les Etats Membres.

9. Création d'un nouveau tarif direct franco-luxembourgeois applicable aux transports de produits sidérurgiques luxembourgeois exportés via Zoufftgen Fre — Strasbourg Port du Rhin, étant entendu que la part revenant à la Société Nationale des Chemins de Fer Français dans le tarif sera égale aux prix résultant du chapitre 101 du tarif N° 14 applicable aux produits sidérurgiques français exportés par cette voie, et que celle de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois sera égale ou inférieure aux prix résultant de ses tarifs intérieurs en vigueur sur les relations intéressées.

10. Concession, dans le tarif de transit allemand, de prix égaux à ceux du tarif exceptionnel 7 B 25 pour les minerais luxembourgeois et lorrains à destination de l'Italie. Cette mesure complète celle qui figure sous 4 ci-dessus.

11. Création d'un tarif d'importation D.B. pour les mêmes destinations que celles du tarif exceptionnel allemand 8 B 1 et prévoyant l'application sur les parcours allemands, des prix dudit tarif exceptionnel aux envois de produits métallurgiques repris à ce tarif et désignés à l'Annexe 1 au Traité, en provenance des usines sidérurgiques belges, luxembourgeoises, sarroises et françaises.

12. Création d'un tarif D.B. d'exportation maritime pour les mêmes destinations que celles du tarif 8 S 1 et prévoyant l'application, sur les parcours allemands, des prix dudit tarif

exceptionnel aux envois de produits métallurgiques repris à ce tarif et désignés à l'Annexe 1 au Traité en provenance des usines sidérurgiques luxembourgeoises, sarroises et françaises.

Les Gouvernements des Etats Membres ont donné, dès le début de février 1953, leur accord de principe sur les mesures tarifaires ci-dessus; elles ont fait l'objet de la part des Administrations ferroviaires intéressées, d'avis officiels qui ont été publiés, en principe, avec effet à partir du 10 février 1953. Des retards de quelques jours dus à des motifs d'ordre technique, s'étant produits dans certains cas, les réductions accordées au trafic international ont eu un effet rétroactif à compter du 10 février 1953; c'est ce qui a été fait par le Chemin de Fer Fédéral Allemand pour les mesures visées sous les numéros 1, 2, 4 et 5.

En ce qui concerne les mesures tarifaires mentionnées sous les numéros 10 à 12, le Gouvernement fédéral a donné son approbation un peu plus tardivement; le Chemin de Fer Fédéral Allemand a publié ces mesures dans son bulletin des tarifs et du trafic, avec effet à partir du 16 mai 1953 quant à celles visées sous 10, et du 7 avril 1953 quant à celles visées sous 11 et 12.

Le contrôle attentif des mesures tarifaires publiées — mesures mentionnées sous 1 à 12. — a assuré leur conformité intégrale avec les recommandations faites par la Haute Autorité.

Ainsi, par suite d'une omission matérielle, le lignite n'avait pas été inséré dans le nouveau tarif direct néerlando-allemand pour le transport des combustibles néerlandais à destination de et en transit par l'Allemagne; mais à la suite d'une demande de la Haute Autorité, l'insertion dans ledit tarif du lignite néerlandais a été réalisée le 4 mai 1953.

## II. CONTINUATION DES TRAVAUX

Dans ses séances des 10/11 mars, 17 avril, 19/20 mai, la Commission d'Experts a poursuivi ses études en vue de l'élimination des discriminations conformément à l'article 70, alinéa 2 du Traité. Dans ces séances des 10/11 mars, cette Commission a formulé les nouvelles recommandations ci-après:

13. En trafic intérieur français et en tarif d'exportation de France, toutes les marchandises relevant du Traité peuvent bénéficier du tarif 103 chapitre 1<sup>er</sup> qui prévoit des réductions spéciales pour les envois effectués par trains complets.

Par contre, lorsque les transports de ces marchandises par trains complets entrent en France par un point frontière terrestre (trafic d'importation), lesdites réductions ne leur sont pas appliquées.

Afin d'accorder l'égalité de traitement aux marchandises relevant du Traité en provenance des Etats membres qui sont transportées par trains complets à destination de la France, il a été envisagé, à titre de solution transitoire, la création de tarifs directs par rames comportant sur le parcours français, des réductions au moins égales aux 2/3 des réductions prévues au tarif 103, chapitre 1<sup>er</sup>.

### 14. a) PÉAGES DANS LA NAVIGATION

1. Le tarif des péages sur le Mittellandkanal et les canaux de l'Allemagne Occidentale prévoyait pour les combustibles, aux positions 70 et 71, des réductions par rapport au tarif normal en faveur des marchandises de production indigène. Les réductions ont été étendues au trafic international au départ de tous les points de provenance situés au sud de Bergeshövede.

2. La position 40 du tarif susmentionné prévoyait pour les minerais d'origine indigène des réductions qui n'étaient pas accordées aux minerais en provenance des autres pays.

Les réductions ont été étendues à tout le trafic des minerais à l'exclusion du trafic d'importation maritime.

3. La position 71 du tarif susmentionné prévoyait pour le trafic des fers et aciers avec Hambourg, Berlin et Lubeck provenant des centres de production indigènes situés au sud de Munster, des réductions qui n'étaient pas accordées aux produits provenant des autres Etats Membres.

Le domaine d'application de cette position a été étendu au trafic en provenance des autres Etats Membres lorsque les lieux de provenance sont situés au sud de Munster.

b) FRAIS DE REMORQUAGE SUR LES CANAUX

Les positions 32, 33, 34, 45 et 48 du tarif de l'entreprise fédérale pour le remorquage sur le Mittellandkanal et les canaux de l'Allemagne Occidentale prévoyaient des réductions pour le charbon provenant de lieux d'extraction indigènes à destination de ports maritimes allemands et de régions cotières allemandes ainsi qu'à destination des Pays-Bas.

Le domaine d'application de ces positions a été étendu aux transports en provenance et à destination des autres Etats Membres.

c) TAXES PORTUAIRES

Le tarif portuaire de la commune d'Amsterdam prévoyait des réductions pour le trafic rhénan, en provenance et à destination de l'Allemagne et de la France, de toutes les marchandises relevant du Traité.

Le domaine d'application de ce tarif a été étendu au trafic intérieur et au trafic échangé avec les autres Etats membres.

### III. CONTRATS TARIFAIRES NON PUBLIÉS

La législation de certains pays, l'Italie et les Pays-Bas en particulier, autorise les chemins de fer à conclure avec les usagers des contrats particuliers qui ne font l'objet d'aucune publication.

Le Traité instituant la Communauté a tenu compte de cette situation, puisque l'alinéa 3 de l'article 70 stipule que «les barèmes, prix et dispositions tarifaires de toute nature . . . doivent être publiés ou portés à la connaissance de la Haute Autorité». Les chemins de fer néerlandais et italiens se sont conformés à cette prescription et ont communiqué à la Haute Autorité tous leurs contrats relatifs aux marchandises reprises à l'Annexe 1 du Traité.

Etant donné le secret commercial dont sont entourés ces contrats, aussi bien vis-à-vis des autres usagers que des modes de transport concurrents, l'étude des discriminations éventuelles qu'ils peuvent contenir ne pouvait être confiée à la Commission des Transports sans que fût fixée une procédure appropriée tenant compte également du fait que le nombre de ces contrats, qui excède largement la centaine, rendrait leur examen laborieux par une Commission de plus de 30 membres.

Aussi, à la suite de négociations entreprises par la Haute Autorité, a-t-il été décidé que la Division des Transports de la Haute Autorité procéderait à un premier examen de tous les contrats, au cours duquel elle s'efforcerait, par voie de négociations directes avec les chemins de fer intéressés, de les amener à éliminer toutes les discriminations qui s'y révéleraient. Le résultat de cet examen fera l'objet d'un rapport aux représentants gouvernementaux de la Commission, qui statuera éventuellement sur les points restés en litige entre la Haute Autorité et les Chemins de fer. En cas de désaccord persistant, la question pourra être portée devant la Commission plénière.

Cette procédure a reçu l'agrément des membres de la Commission d'Experts, et la Division des Transports de la Haute Autorité a procédé au premier examen mentionné ci-dessus, en recueillant sur place, en tant que de besoin, toutes les informations nécessaires.

D'une façon générale, ces contrats tarifaires ont pour but de renforcer la position du chemin de fer dans la concurrence contre la voie d'eau ou la route, selon les cas, en lui donnant des possibilités contractuelles plus souples que celles des tarifs publiés.

Néanmoins, certaines dispositions de ces contrats, qui ne respectaient pas l'égalité de traitement entre les Etats Membres, ont dû être aménagées par les chemins de fer intéressés; mais bien que les études, particulièrement en ce qui concerne les contrats italiens, ne soient pas encore achevées, il apparaît que les perturbations que ces contrats tarifaires apportaient dans le marché commun, étaient de minime importance et sans commune mesure avec les distorsions relevées dans les tarifs publiés.

Il est d'ailleurs évident que les Etats Membres situés à la périphérie de la Communauté ont rarement l'occasion de pratiquer des discriminations efficaces à l'égard des pays situés à son centre, alors que l'inverse est beaucoup plus aisé.

#### *IV. CLASSIFICATION DES MESURES TARIFAIRES PARTICULIÈRES*

Depuis l'ouverture du marché commun pour le charbon d'une part, pour l'acier d'autre part, les mesures tarifaires spéciales en faveur d'une ou plusieurs entreprises productrices de charbon ou d'acier sont, en vertu de l'alinéa 4 de l'article 70 du Traité, soumises à l'accord préalable de la Haute Autorité. Celle-ci s'est donc posé le problème de définir rigoureusement ces mesures, que l'on appelle communément tarifs de soutien, et d'en faire un recensement exact.

Pour éviter toute erreur ou omission, elle a demandé à la Commission d'Experts, en sus des tâches qui incombent à cette dernière en vertu du paragraphe 10 de la Convention, de procéder à une classification de tous les tarifs spéciaux des chemins de fer de la Communauté selon la nature et le motif de la réduction accordée. Les tarifs de soutien, en effet, ne sont qu'une catégorie particulière des tarifs spéciaux, qui comportent également des tarifs spéciaux de concurrence, des tarifs spéciaux pour les trafics à faible prix de revient, et des tarifs en faveur d'industries ou d'activités autres que celles qui sont désignées à l'alinéa 4 de l'article 70.

L'étude de cette classification, à laquelle la Commission d'Experts s'est consacrée au cours de ses réunions des 10 et 11 mars, 16 et 17 avril et 3 et 4 juin, a montré la nécessité, pour porter des jugements équitables sur les tarifs spéciaux du chemin de fer dont la présentation est extrêmement variée, de s'appuyer sur principes logiques, strictement basés sur les dispositions de l'article 70 du Traité, mais développant cette base juridique sous une forme concrète directement applicable aux textes tarifaires eux-mêmes.

En effet, les tarifs spéciaux (dont les contrats tarifaires ci-dessus mentionnés constituent une forme particulière) présentent des caractères extérieurs dissemblables. Il convient que le fond de ces tarifs soit néanmoins analysé de la même façon dans tous les cas et que le traitement qui leur sera réservé ultérieurement corresponde à leurs effets sur le marché commun, dans les conditions prescrites par l'article 70 du Traité.

Les travaux de la Commission d'Experts ont permis déjà de dégager de nombreuses conclusions; il reste toutefois à examiner le cas particulièrement délicat des tarifs d'exportation et de transit, qui doivent désormais être jugés sur le plan de la Communauté, alors que dans le passé, ils étaient basés sur la considération de chaque économie nationale.

En fixant ainsi une interprétation uniforme des dispositions du Traité, la Haute Autorité crée les conditions voulues pour que les pouvoirs spéciaux dont elle dispose à l'égard des tarifs de soutien puissent être exercés dans les meilleures conditions d'équité possibles.

En même temps, ces travaux ont permis de préciser la notion de discrimination énoncée par l'alinéa 2 de l'article 70; ainsi sera facilitée la tâche des Gouvernements qui doivent éviter à l'avenir toute discrimination de cette nature dans les nouveaux tarifs qu'ils mettent en vigueur, et la tâche de la Haute Autorité, qui doit redresser éventuellement les discriminations qui apparaîtraient ultérieurement.

Ce faisant, la Commission d'Experts prépare d'ailleurs les travaux de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> étapes et en particulier, ceux de l'harmonisation pour laquelle l'adoption d'un minimum de principes communs est seule capable de conduire à une solution valable.



