

PARLEMENT EUROPÉEN  
DOCUMENTS DE SÉANCE

1965-1966

---

17 JANVIER 1966

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

DOCUMENT 115

---

# Rapport

fait au nom de

la commission des transports

sur

le système d'organisation du marché  
des transports adopté par le Conseil le 22 juin 1965 et sur les  
propositions faites par la Commission de la C.E.E. le 27 octobre 1965  
relatives à l'introduction d'un système de tarif à fourchettes

Rapporteur: M. De Gryse

Le 22 juin 1965, le Conseil de ministres de la C.E.E. a marqué son accord sur une solution au problème de l'organisation commune du marché des transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable et a publié un texte à ce propos.

Le 27 octobre 1965, la Commission de la C.E.E. a présenté de nouvelles propositions pour un règlement du Conseil relatif à l'introduction d'un système de tarif à fourchettes dans le domaine des transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable (doc. COM (65) 415) qui remplaçaient les propositions faites à ce sujet en 1963 (doc. VII/COM (63) 168 du 10 mai 1963).

Par lettre du 15 septembre 1965 et conformément à l'article 38 du règlement, le président du Parlement européen a autorisé la commission des transports à présenter un rapport sur ce problème.

Le 24 septembre 1965, la commission des transports a nommé M. De Gryse rapporteur.

L'objet de ce rapport et le rapport lui-même ont été discutés au cours de réunions que la Commission a tenues les 8 et 9 juillet 1965 à Munich, le 24 septembre 1965 à Strasbourg et les 18 novembre 1965, 16 décembre 1965 et 7 janvier 1966 à Bruxelles.

Le 7 janvier 1966, la commission a adopté le rapport et la proposition de résolution qui lui fait suite contre deux voix et une abstention.

Étaient présents : MM. Kapteyn, président, Brunhes, vice-président, De Gryse, rapporteur, Bech, Bernasconi, Bersani, Carcaterra, De Bosio, De Clercq, Faller, Hansen, Illerhaus (suppléant M. Ferrari), Laan, Lardinois, Lenz, Mlle Lulling, MM. Marenghi (suppléant M. Angelini), Naveau, Seifriz.

## Sommaire

	Page		Page
<b>Introduction :</b>		<b>Chapitre I : Problèmes généraux en liaison avec la situation actuelle de la politique commune des transports.....</b>	<b>4</b>
a) <b>Les propositions de la Commission de la C.E.E. du 10 mai 1963.....</b>	<b>1</b>	<b>Chapitre II : Commentaire aux modifications proposées par la commission des transports au texte de la Commission de la C.E.E.</b>	<b>8</b>
b) <b>L'accord du 22 juin 1965 au sein du Conseil de ministres.....</b>	<b>2</b>	<b>Proposition de résolution.....</b>	<b>17</b>
c) <b>Les nouvelles propositions de la Commission de la C.E.E. du 27 octobre 1965</b>	<b>3</b>	<b>Annexe : Accord du Conseil du 22 juin 1965 sur l'organisation du marché des transports</b>	<b>43</b>

## RAPPORT

sur le système d'organisation du marché des transports adopté par le Conseil le 22 juin 1965 et sur les propositions faites par la Commission de la C.E.E. le 27 octobre 1965 relatives à l'introduction d'un système de tarif à fourchettes

Rapporteur : M. De Gryse

Monsieur le Président,

### Introduction

1. Le Parlement européen et sa commission des transports, fidèles aux positions de fond très clairement exprimées dans les rapports de MM. Kapteyn (doc. 116, 1961-1962), Müller-Hermann (doc. 18, 1962-1963) et Brunhes (doc. 132, 1962-1963), n'ont cessé de s'employer à démontrer au Conseil de ministres, à la Commission de la C.E.E. et à l'opinion publique la nécessité urgente de mettre en œuvre une politique commune des transports.

a) *Les propositions de la Commission de la C.E.E. du 10 mai 1963*

2. Le 10 mai 1963, la Commission de la C.E.E. passait de la phase préparatoire et théorique à la phase concrète de ses travaux, en présentant une série de propositions en matière de transport. La valeur politique de ces propositions était considérable car elles englobaient les fondements mêmes d'une politique commune, la politique tarifaire et la politique concernant l'accès au marché des transports internationaux par route.

Les propositions étaient les suivantes :

- proposition de règlement du Conseil relative à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable (doc. 41, 1963-1964 — doc. VII/COM (63) 168);
- proposition de décision du Conseil relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (doc. 42, 1963-1964 — doc. VII/COM (63) 166);

- proposition de décision du Conseil relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (doc. 43, 1963-1964 — doc. VII/COM (63) 167);

- proposition de règlement du Conseil relative à la constitution et au fonctionnement d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté (doc. 44, 1963-1964 — doc. VII/COM (63) 169);

- proposition de directive du Conseil relative à l'uniformisation des procédures de délivrance des autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres (doc. 45, 1963-1964 — doc. VII/COM (63) 165).

3. Les cinq propositions de la Commission de la C.E.E., groupées en quatre parties, étaient examinées par la commission des transports du Parlement européen dans différents rapports établis respectivement par MM. Posthumus (doc. 104, 1963-1964, en ce qui concerne le document 42 précité), Rademacher (doc. 23, 1964-1965, en ce qui concerne le document 43), Posthumus (doc. 36, 1964-1965, en ce qui concerne le document 41) et Bech (doc. 43, 1964-1965, en ce qui concerne les documents 44 et 45).

4. Les travaux au Comité économique et social et au Parlement européen ont été longs, mais finalement le Conseil de ministres parvint à arrêter les règlements relatifs à l'enquête sur les coûts des infrastructures, à la procédure de délivrance des autorisations pour les transports internationaux par route et même l'important règlement sur l'harmonisation. Ces textes ont été publiés au « Journal officiel » n° 88 du

24 mai 1965, environ deux années après que la Commission de la C.E.E. eut présenté ses propositions.

5. Quant aux deux autres propositions, un accord est également intervenu au sein du Conseil de ministres sur le règlement relatif au contingent communautaire, quoique dans une rédaction assez différente de celle des propositions de la Commission de la C.E.E. Ce règlement n'a pas pu être publié jusqu'ici parce que le Conseil de ministres a décidé de ne le laisser entrer en vigueur que lorsqu'un accord aura été trouvé sur la question la plus difficile, à savoir la politique tarifaire.

6. Pour ce qui a trait plus particulièrement au problème tarifaire, le rapport de M. Posthumus (doc. 36, 1964-1965) mettait en évidence les grandes difficultés que le système de tarification à fourchettes, proposé par la Commission de la C.E.E., aurait provoqué dans les États membres, et suggérait, tout en acceptant temporairement le principe, des modifications importantes aux propositions de la Commission de la C.E.E.

7. Lors des négociations au Conseil de ministres, il est apparu très rapidement qu'un accord était impossible sur la base des propositions de la Commission de la C.E.E. Le 11 décembre 1964, le Conseil a donc invité la Commission « à rechercher des solutions de nature à surmonter les difficultés qui se sont manifestées lors des délibérations sur la proposition concernant la tarification à fourchettes ». A la suite de cette invitation, la Commission de la C.E.E. a présenté au Conseil une liste de possibilités de compromis, que le Conseil a examinée le 9 mars.

#### b) L'accord du 22 juin 1965

8. A la suite de délibérations complémentaires à l'intérieur et à l'extérieur de la Communauté, le Conseil de ministres est parvenu, le 22 juin 1965, à un accord sur les grandes lignes d'une solution relative à l'organisation commune du marché des transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable (4). A l'issue de cette session du 22 juin, le Conseil publia un communiqué dans lequel il était dit notamment ce qui suit :

« Le Conseil a chargé le Comité des représentants permanents de poursuivre l'examen des propositions de la Commission et de toute modification que celle-ci jugerait utile d'y apporter, en collaboration avec la Commission et compte tenu des avis rendus par

l'Assemblée et par le Comité économique et social, en vue d'achever (1) la définition du régime exposé dans le rapport ci-joint, et de soumettre au Conseil, lors d'une prochaine session, un projet de texte en forme de règlement. »

Manifestement, ce texte reconnaît au Comité des représentants permanents un pouvoir qui dépasse le cadre de ses compétences.

S'il doit « poursuivre » l'étude « des propositions de la Commission et de toute modification que celle-ci jugerait utile d'y apporter », s'il doit même le faire « en collaboration avec la Commission » et « compte tenu des avis rendus par l'Assemblée et le Comité économique et social », la dernière partie de la phrase laisse aussi clairement entendre qu'il était envisagé que le Comité des représentants permanents devait activer la définition du régime exposé dans le rapport joint « et par conséquent qu'il était chargé de présenter au Conseil un projet sous forme de règlement ».

9. Il importe d'attirer l'attention non seulement sur la manière dont est formulé ce mandat qui peut prêter à différentes interprétations mais aussi sur la procédure suivant laquelle le Conseil est parvenu à un compromis.

Bien que l'on ait pu se féliciter que le Conseil, au terme de sept années et demie de travail, fût enfin arrivé à un accord sur les problèmes fondamentaux d'une politique commune des transports, il y avait lieu de faire de sérieuses réserves sur la procédure suivie. La commission des transports et le Parlement européen ont d'ailleurs eu l'occasion de manifester leurs réserves au cours des derniers mois.

10. Dans son avis sur les parties du huitième rapport général sur l'activité de la Commission de la C.E.E. qui relèvent de sa compétence, la commission des transports faisait remarquer la gravité de la situation et disait :

« La situation actuelle de la politique commune des transports suscite de très vives préoccupations au sein de la commission des transports du Parlement européen. En effet, même si on voulait partager l'optimisme de l'exécutif de la C.E.E. et de son président en matière de transport, on ne pourrait néanmoins s'abstenir de faire remarquer que les

(1) Ce texte du Conseil de ministres n'a pas la même valeur dans toutes les langues :  
en allemand : « festlegen »  
en français : « en vue d'achever »  
en italien : « portare a termine »  
en néerlandais : « voltooiën »  
Le texte allemand est davantage encore que dans les trois autres langues officielles centré sur le Comité des représentants permanents.

(4) Cf. annexe.

décisions fondamentales qui pourraient vraiment donner lieu à une relance de la politique commune des transports ne sont pas encore intervenues » (PE 14.267, p. 5).

11. Le rapport général sur le « Huitième Rapport général » sur l'activité de la Commission de la C.E.E. reprend, dans ses paragraphes concernant les transports, les préoccupations du Parlement européen et de sa commission compétente. Examinant l'aspect institutionnel du problème, le rapporteur général, M. Charpentier, rappelle que le Conseil<sup>(1)</sup>, dans son accord du 22 juin, s'est écarté profondément des propositions de la commission qui avaient été approuvées par le Parlement européen. Le rapporteur s'inquiète de la procédure employée par le Conseil et recommande d'éviter que cette procédure, qui consiste à charger les représentants permanents de poursuivre l'examen des propositions faites par la Commission de la C.E.E., ne devienne habituelle.

12. Lors de la réunion tenue à Munich les 8 et 9 juillet 1965, la commission des transports, à l'occasion de l'examen de l'avis de M. Brunhes, a informé le représentant de la Commission de la C.E.E. de ses préoccupations dans le domaine institutionnel et politique.

13. Entre temps, évoquant devant l'Assemblée nationale française la solution de compromis adoptée par le Conseil de ministres, le 22 juin 1965, le ministre français des transports déclarait ceci :

« Voici le premier enseignement de cet accord : ni des réunions fréquentes du Conseil ni l'action de la Commission de Bruxelles ne peuvent rien lorsque les conditions politiques d'un accord ne sont pas réunies. Faute d'une volonté politique des États, les institutions de la Communauté tournent à vide.

C'est à susciter cette volonté d'aboutir que j'ai consacré mes efforts dès le mois de janvier lorsque, au nom de la France, j'ai pris la présidence du Conseil de ministres à Bruxelles. J'ai pu y parvenir grâce à une réflexion entièrement nouvelle dont j'ai pu faire partager les conclusions à mes collègues de l'Europe des Six par des contacts bilatéraux, puis des réunions officieuses à six et, enfin, par l'action des organismes normaux de Bruxelles. Nous avons abouti le 22 juin à un résultat qu'aucun de nos partenaires ne pouvait espérer six mois auparavant. Et c'est là

le second enseignement de cet accord : dans un domaine où rien ne s'était passé depuis l'origine du Marché commun, nous avons pu aboutir, grâce à des propositions françaises négociées « à la française ». Qui, après cela, pourrait dire, de bonne foi, que nous avons des leçons à recevoir en matière de construction européenne? »

Sans vouloir surestimer la portée de l'exposé fait, selon sa conception de la question, par une des parties à l'accord, votre commission estime incontestable le fait que la procédure communautaire a pour le moins risqué en cette occasion d'être remplacée par une procédure extra-communautaire, contraire au traité.

c) *Les nouvelles propositions de la Commission de la C.E.E. du 27 octobre 1965*

14. Le 27 octobre 1965, la Commission de la C.E.E. a arrêté sa réponse à l'invitation du Conseil sous forme de « modifications à la proposition de règlement du Conseil relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable »<sup>(1)</sup>.

Sur le plan de la procédure, la Commission de la C.E.E. a été aidée par le fait que le 30 juin 1965 — soit huit jours seulement après qu'on eut enfin dégagé un accord sur la politique commune en matière de transport — la crise de la C.E.E. éclatait sur les problèmes de l'agriculture et le Comité des représentants permanents devait arrêter ses travaux, le représentant de la France ne participant plus à ses réunions. Les autres délégations avaient naturellement intérêt, en raison de la crise, à laisser l'initiative à la Commission de la C.E.E. Votre commission est bien entendu persuadée que la Commission de la C.E.E. aurait soumis ses nouvelles propositions lors même que le Comité des représentants permanents des ministres aurait poursuivi ses travaux. Mais il n'est pas certain que la proposition de la Commission de la C.E.E. eût constitué le fondement des discussions ultérieures si le Comité des représentants, comme il est dit plus haut, avait achevé la définition du régime « en collaboration avec la Commission de la C.E.E. » et soumis au Conseil un projet sous forme de règlement.

La crise générale stoppa les initiatives extra-communautaires également dans le secteur des transports.

(1) Doc. 93 du 12 décembre 1965, paragraphe 72.

(2) Cf. doc. COM (65) 415 du 27 octobre 1965.

15. La Commission de la C.E.E. a présenté le 27 octobre 1965 une nouvelle proposition de règlement. Ainsi semble donc écarté dans l'immediat le risque que le Conseil n'attribue au Comité des représentants permanents une compétence qui ne lui revient pas.

16. Quel est donc le résultat du compromis du 22 juin 1965 qui est soumis actuellement sous forme de proposition de règlement de la Commission de la C.E.E.? Sans vouloir anticiper sur les analyses plus précises qui seront faites dans ce rapport, il est possible d'en donner le résumé suivant dans la présente introduction :

L'un des pays membres, qui, dans la dernière phase des négociations, s'opposait sur cette question aux autres États membres, a accepté un système de publicité pour tous les modes de transport, même si ce système revêt une forme très souple pour certains d'entre eux. De leur côté, les autres États membres, même ceux qui jusqu'à présent avaient toujours eu une politique des transports très conservatrice, ont accepté une liberté des prix qui, pour certains transports importants, se rapproche d'un système de libre tarification par transporteur.

La différence essentielle par rapport aux propositions de la Commission de la C.E.E. du 10 mai 1963 est que le même système de tarifs à fourchettes ne s'appliquera plus à tous les modes de transport, mais qu'il y aura, parallèlement à la tarification obligatoire, une tarification non obligatoire dite « de référence » et que les possibilités de contrats particuliers ont été considérablement accrues. Le système offre donc une plus grande liberté des prix que la proposition de la Commission de la C.E.E. du 10 mai 1963.

Rappelons que les propositions de la Commission de la C.E.E. en date du 10 mai 1963 avaient prévu un système de tarifs à fourchettes obligatoire pour tous les modes de transport et aussi bien pour le trafic international que national et que les contrats particuliers avaient été soumis à une autorisation préalable.

La nouvelle proposition de la C.E.E. prévoit, pour la deuxième étape après le 1<sup>er</sup> janvier 1970, un système de tarification à fourchettes obligatoire seulement pour le chemin de fer et la route dans la mesure où ceux-ci ne se trouveraient pas en concurrence avec la navigation intérieure. Elle prévoit en outre la pleine liberté des prix pour les transports internationaux par voie d'eau et pour les transports par quantités d'au moins 200 tonnes de certaines marchandises figurant sur une liste à fixer par le Conseil. Les contrats particuliers seront soumis à une justification a posteriori, ce qui laisse attendre une plus grande flexibilité de cet instrument de la politique des prix.

17. La commission des transports du Parlement européen constate avec satisfaction qu'en l'état actuel des négociations le système des prix prévu dans les nouvelles propositions de la Commission de la C.E.E. s'est rapproché des propositions que la commission des transports avait soumises initialement dans ses rapports de base cités ci-après.

Il faut rappeler que dans son « Rapport sur les problèmes concernant la politique commune des transports dans le cadre de la Communauté économique européenne » (doc. 106, 1961-1962, rapporteur M. Kapteyn) la commission des transports avait préconisé un système de tarifs basé sur une tarification par entreprises de transport soumise à une limite des prix inférieure individuelle et à la publicité des prix. Cette dernière devait être garantie, dans les cas indispensables, par des institutions de type boursier et surveillée par un organe spécial de la Communauté.

Lorsque la Commission de la C.E.E. eut proposé son système de tarifs à fourchettes, la commission des transports du Parlement a émis l'avis suivant : « Dans les circonstances présentes et pendant une période transitoire . . . , votre commission estime que le système des tarifs à fourchettes constitue un instrument approprié » (cf. rapport relatif au memorandum de la Commission de la C.E.E., doc. 18, 1962-1963, première partie, paragraphe 23 a, alinéa 5, première phrase, rapporteur M. Müller-Hermann). La commission des transports a maintenu ses propositions dans ses rapports ultérieurs (cf. rapport sur le programme d'action en matière de politique commune des transports, doc. 132, 1962-1963, paragraphe 22, p. 24, rapporteur M. Brunhes) tout en soutenant intégralement la tentative de la Commission de la C.E.E. de faire adopter le système des tarifs à fourchettes par le Conseil de ministres (cf. rapport sur la proposition de la Commission de la C.E.E. du 10 mai 1963, doc. 36, 1964-1965, rapporteur M. Posthumus).

## CHAPITRE I

### **Problèmes généraux en liaison avec la situation actuelle de la politique commune des transports**

18. Les problèmes principaux que la commission des transports a dû se poser dans la situation actuelle concernent naturellement la procédure. La commission des transports a dû d'abord prendre une décision pour savoir si elle considérait la proposition de la Commission de la C.E.E. du 27 octobre 1965 comme une proposition entièrement nouvelle ou comme une sim-

ple modification de la proposition initiale du 10 mai 1963, qui aurait été prise en vertu de l'article 149 du traité de la C.E.E.

L'attitude de la Commission de la C.E.E. est claire : d'après la forme qu'elle a donnée à sa nouvelle proposition, elle la considère comme une modification de son texte initial, conformément à l'article 149 du traité C.E.E.

19. Le Parlement se doit cependant de considérer le problème sous un autre angle. De fait, la nouvelle proposition n'a pratiquement rien repris de l'ancienne ; deux articles seulement, sans importance du reste, de l'ancienne proposition sont restés inchangés (à savoir le nouvel article 23 avec la clause C.E.C.A. et la disposition finale de l'article 30). Les 20 articles de l'ancienne proposition sont devenus 30 dans le nouveau texte. En outre, ces modifications n'ont pas été prises (comme l'article 149, paragraphe 2, du traité de la C.E.E. le permet en précisant « notamment ») en vertu de l'avis de l'Assemblée, mais en vertu d'une décision du Conseil.

20. Citons l'article 149, alinéa 2, du traité C.E.E. :

« Tant que le Conseil n'a pas statué, la Commission peut modifier sa proposition initiale, notamment dans le cas où l'Assemblée a été consultée sur cette proposition. »

Il est vrai que l'Assemblée a été consultée, mais les modifications n'ont pas été appliquées suite à cette consultation, mais d'après une décision du Conseil.

21. Quelle que soit la manière dont cette question sera tranchée, ne serait-ce qu'en raison de l'importance et de la nature des modifications qu'il renferme, le règlement présentement soumis par la Commission de la C.E.E. doit être considéré comme une nouvelle proposition.

Votre commission est donc parvenue à cette conclusion qu'il fallait une nouvelle consultation du Parlement.

Si, pour une raison ou une autre, le Conseil de ministres ne se décidait pas à une telle consultation, votre commission a proposé que le Parlement prenne position sur le nouveau projet de règlement de sa propre initiative.

22. La commission estime en outre que des démarches doivent être entreprises auprès de la Commission de la C.E.E. et auprès du Conseil de ministres pour obtenir l'ouverture d'une nou-

velle procédure de consultation. Compte tenu de l'absence d'un représentant de gouvernement aux sessions du Conseil de ministres, il pourrait être suggéré que ces décisions soient prises par voie de procédure écrite pour le cas où d'ici là tous les représentants des gouvernements ne participeraient pas encore aux sessions du Conseil.

23. Votre commission prend acte de ce que la Commission de la C.E.E. propose que les mesures d'application du règlement sur les tarifs à fourchettes soient arrêtées par le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

De l'avis de la Commission de la C.E.E., les questions matérielles et fondamentales sont réglées d'une manière très étendue par la proposition de règlement et il ne s'agit pour les mesures d'application envisagées que d'un règlement portant sur des détails techniques, pour lequel la consultation d'un organe politique comme le Parlement ne s'impose pas.

Le problème revient donc à établir une distinction entre questions purement techniques et questions purement politiques. Votre commission estime précisément que les questions de formation des prix revêtent dans une large mesure un caractère politique et que parfois même des détails apparemment techniques ont des répercussions politiques extrêmement importantes. Toutefois, elle n'entend pas donner un avis général mais se prononcera sur la nécessité d'une éventuelle consultation du Parlement dans chaque cas particulier, c'est-à-dire pour chaque règlement d'exécution prévu, lors de l'examen des articles en cause.

24. La deuxième question importante que la commission des transports a dû se poser et qui se rattache également à la procédure est la suivante : le système adopté par le Conseil le 22 juin 1965 dépasse de loin les questions purement tarifaires, car il englobe également un « rapprochement des conditions de fonctionnement des marchés » (cf. PE 14.278/Ann., p. 4 - B). A quelle date la Commission de la C.E.E. soumettra-t-elle au Conseil des propositions conformes à ces décisions ?

Votre commission n'a cessé de faire observer que, dans le cadre de la politique commune des transports, la réglementation de la capacité et l'harmonisation constituaient un tout avec la formation des prix. Par conséquent, dès l'instant où une réglementation des prix entre en vigueur, il est nécessaire de mettre à nouveau la question de l'harmonisation au premier plan.

Votre commission est en outre d'avis que la question de la réglementation de la capacité doit être abordée sans délai. Le Conseil a décidé, en adoptant le texte de l'accord du 22 juin 1965, que le problème des capacités devait être réglé « au cours des deux premières étapes ». Rien n'empêche la Commission de la C.E.E. de soumettre sans délai des propositions à ce sujet. Votre commission attache un grand prix à la constatation que la formation des prix sur le marché des transports européen ne peut s'effectuer plus librement que si les problèmes de l'harmonisation, et en particulier la réglementation de la capacité, vont de pair avec le système commun de la formation des prix.

25. Le Conseil de ministres lui-même a établi, à juste titre d'ailleurs, un lien entre la libéralisation des transports en trafic international, ou, plus modestement dit, entre le règlement relatif à la constitution d'un contingent communautaire pour les transports par route et la réglementation des prix. Si, comme on peut l'espérer, le Conseil de ministres adopte prochainement le système de tarif à fourchettes, un premier pas sera fait simultanément pour une libéralisation des transports internationaux par route à l'intérieur de la Communauté. La réglementation correspondante, comme nous l'avons déjà dit plus haut, est prête à la publication.

Votre commission ne voudrait pas créer un lien analogue entre la réglementation tarifaire, d'une part, et l'harmonisation des coûts, le règlement du problème des coûts d'infrastructure et de la capacité, d'autre part, car elle est consciente du fait qu'un tel lien risquerait d'entraver tout progrès dans la politique commune des transports.

La fixation de préalables a pour inconvénient que leur réalisation peut être subordonnée à la réalisation de ce qu'il conditionne. Il faut sortir de ce cercle vicieux d'une façon ou d'une autre, il faut commencer par un point ou un autre. Il faut oser un pas en avant. Mais l'audace devient de la témérité si l'on n'accomplit pas le second pas nécessaire. La réforme de la politique européenne commune des transports ne peut être couronnée de succès que si elle se développe peu à peu en un tout harmonieux. Votre commission a donc, sans poser de préalables, exigé que l'on progresse simultanément dans tous les domaines importants et que dans tous les domaines les mesures prises s'imbriquent les unes dans les autres.

26. Dans le nouveau projet de système de tarification à fourchettes, il est question à plusieurs reprises de la nécessité de tenir compte

des coûts pour la formation des prix et de l'opportunité de fixer, à partir des coûts, une limite inférieure pour les prix libres dans le cadre du système des tarifs de référence et pour les prix dans le cadre des contrats particuliers.

Comment cela peut-il être le cas notamment en trafic international et comment cela peut-il conduire à des conditions de concurrence équitables pour l'industrie et l'agriculture également par comparaison entre les coûts de transport à l'intérieur des différents pays si les coûts des entreprises des transports sont faussés ? Parallèlement à l'introduction du régime des prix doit s'accomplir une harmonisation, notamment dans les trois secteurs qui influencent le plus les coûts, à savoir :

- le secteur technique,
- le secteur social,
- le secteur fiscal.

Cette harmonisation doit être réalisée dans les délais prévus par le règlement sur l'harmonisation. Tout retard dans ce domaine remettrait en cause le fonctionnement du système tarifaire, tout progrès dans ce domaine contribue à garantir le système tarifaire contre toute concurrence déloyale. Une concurrence déloyale fondée sur des distorsions de coûts nécessiterait toujours davantage de contrats particuliers et aboutirait à l'échec du système tarifaire.

27. Les distorsions de prix numériquement les plus importantes résultent sans aucun doute de la manière diverse dont les coûts d'infrastructure sont supportés par les entreprises des différentes catégories de transport, diversité qui a une origine historique mais n'en est pas moins contraire à tout principe rationnel et économique.

Dans son nouveau projet de règlement, la Commission de la C.E.E. devrait stipuler — et cela se justifierait parfaitement — que toutes les notions de coûts sur lesquelles doit se fonder la politique tarifaire sont à considérer comme provisoires aussi longtemps que le problème des coûts d'infrastructure n'aura pas été résolu. Dans les réglementations ci-dessus mentionnées, la Communauté économique européenne a déjà fait un pas, si timide soit-il, pour résoudre ce problème difficile. Elle a décidé de mener une enquête et envisagé certains délais, en vue d'arriver à un règlement de cette question.

Votre commission tient à attirer l'attention sur le fait que tout retard sur les délais dans lesquels le problème des coûts d'infrastructure doit être réglé met nécessairement en cause le

nouveau système tarifaire. Une plus grande liberté d'action dans la concurrence entre les différents modes de transport n'est possible et ne peut conduire à des résultats conformes aux impératifs de l'économie que si cette concurrence n'est pas faussée par des différences injustes dans l'imputation des coûts d'infrastructure.

28. Enfin, il existe également un rapport entre le système tarifaire et l'application aux transports des règles de concurrence prévues par le traité. Il est fréquemment question dans le nouveau projet de règlement de mesures de sauvegarde propres à empêcher l'exploitation de positions dominantes sur le marché. Il est évident que de telles mesures seront d'autant plus nécessaires, c'est-à-dire que la politique des prix aura une portée et une rigueur d'autant plus réduites que l'on permettra une extension sans contrôle des positions dominantes sur le marché. En revanche, si l'on réglemente efficacement l'application aux transports des dispositions de concurrence du traité, il n'est plus besoin de prendre des mesures en matière de politique des prix.

Votre commission regrette vivement que le Conseil de ministres se soit simplement décidé, en décembre 1965, à prolonger les délais d'application du règlement n° 141 de deux ans <sup>(1)</sup> et qu'il ne se soit pas déclaré disposé à engager l'enquête qui doit servir de base à la politique des ententes dans le domaine des transports. Cette enquête pourrait être accomplie dans les deux ans qui vont maintenant s'écouler.

29. Votre commission tient cependant à exprimer sa déception du fait que la Commission de la C.E.E. n'a pas essayé de résoudre la question de la capacité simultanément à la question tarifaire. L'accord du Conseil de ministres, le 22 juin 1965, ne lui donnait-elle pas toute latitude dans ce domaine ?

Si le Conseil a fixé un délai de trois ans, cela ne signifie pas qu'il faille attendre la fin de la troisième année pour faire des propositions, bien que traditionnellement les délais fixés dans le domaine de la politique commune des transports ont été souvent dépassés.

Votre commission aurait souhaité au contraire que, parallèlement au nouveau projet de règlement, la question de la capacité fasse l'objet d'une proposition. La Commission de la C.E.E. partage l'opinion de votre commission en

ce qui concerne le principe de la réglementation de la capacité. Dans son memorandum de 1961, tout comme dans son programme d'action, elle déclare que la politique des prix ne peut garantir à elle seule une saine politique des transports mais que le marché doit être protégé de toute concurrence ruineuse également par l'établissement d'une politique dans le domaine de la capacité.

Dans des rapports fondamentaux, votre commission n'a cessé d'insister sur le fait que la politique des prix peut être d'autant plus libérale que la capacité de l'offre est mieux mise en concordance avec l'évolution de la demande.

Autrement dit, la politique dans le domaine de la capacité et la politique des prix doivent être exactement réglées l'une sur l'autre. Partant de cet impératif d'équilibre, votre commission ne peut s'empêcher de se demander avec inquiétude si la libéralisation du régime tarifaire, dont elle se réjouit, ne se soldera pas par un échec, faute d'être accompagnée d'une réglementation en temps utile du problème de la capacité. Votre commission invite donc la Commission de la C.E.E. à présenter sans délai un projet de règlement sur l'accès au marché, qui soit établi en parfait accord avec le nouveau régime tarifaire.

30. Ces réserves étant formulées (si elles ne constituent pas de *préalables*, elles méritent cependant de retenir l'attention), votre commission peut se consacrer à l'examen de la question de savoir si, par lui-même, le système tarifaire proposé est en mesure de fonctionner ou non. Pour pouvoir répondre à cette question, il est nécessaire d'étudier le contenu de l'accord du Conseil de ministres et le nouveau projet de règlement que la Commission de la C.E.E. a élaboré sur la base de cet accord. Il est évident que la Commission de la C.E.E. n'a pas eu d'autre possibilité dans la situation actuelle que de s'en tenir au compromis auquel est finalement parvenu le Conseil, dans la mesure où il est conforme aux dispositions du traité de la C.E.E. Mais il incombe au Parlement européen d'étudier le système arrêté par le Conseil de ministres sous tous ses aspects et d'en analyser le contenu matériel et politique.

31. Sans vouloir anticiper l'analyse article par article du projet de règlement qui fait l'objet du prochain chapitre, et sans préjudice des remarques qui y sont faites, votre commission est parvenue à l'opinion que le système en question est en mesure de fonctionner et qu'il pourrait

(1) Cf. J.O. n° 210 du 11 décembre 1965, p. 3141.

constituer la base d'une politique commune en matière de transport.

Certes, on a renoncé à donner au projet de tarification à fourchettes de la Commission de la C.E.E. un caractère d'homogénéité, on ne s'est pas non plus résolu à passer au système de tarifs par entreprise pour tous les transports ; certes, suivant le nouveau système, la formation des prix repose parallèlement sur deux principes différents, la tarification à fourchettes obligatoire et la tarification à fourchettes non obligatoire dite de référence — si l'on ajoute les contrats particuliers, on compte même trois systèmes tarifaires différents — mais en dépit de sa différenciation, ce nouveau système représente un progrès par rapport à la situation actuelle où l'on trouve une liberté totale en matière de prix à côté de tarifs obligatoires absolument rigides. En outre, le nouveau régime doit être appliqué aux six pays de la Communauté et permettre ainsi l'élimination des distorsions entre les pays.

32. Les contrats particuliers joueront à l'avenir un très grand rôle si le règlement, tel qu'il nous est soumis actuellement, entre en vigueur. On peut se demander si ces contrats ne restreindront pas considérablement le champ d'action du système de tarification à fourchettes. Il peut arriver en effet que parmi les transports pour lesquels les contrats particuliers sont licites il n'en reste qu'une petite fraction qui soit effectuée à des tarifs se situant à l'intérieur des limites fixées. Toutefois, ces contrats sont incontestablement nécessaires si l'on veut laisser subsister l'un à côté de l'autre les tarifs obligatoires et les tarifs de référence sans que la concurrence ne soit faussée.

33. Cette observation est en même temps une réponse à la question de l'égalité de traitement des divers modes de transport. La Commission de la C.E.E. et le Parlement européen sont unanimes à reconnaître que les pouvoirs publics doivent traiter sur un pied d'égalité les concurrents sur le marché des transports et ne pas créer artificiellement des avantages ou des désavantages.

Égalité de traitement ne signifie cependant pas qu'il faille appliquer exactement les mêmes règles à tous les modes de transport. Il est simplement nécessaire que, compte tenu des caractéristiques propres à chaque mode de transport, un système soit trouvé qui crée pour chacun d'entre eux le même équilibre entre liberté et organisation.

34. Cette thèse a également été exprimée dans le rapport « Allais » (1). Une différenciation dans les réglementations appliquées aux divers modes de transport n'est donc aucunement un mal en soi et le fait pour la Commission de la C.E.E. d'avoir renoncé à présenter un système de tarification uniforme ne constitue nullement une violation du principe de l'égalité de traitement. D'autre part, cette idée ne dispense pas d'examiner avec soin si, dans le cadre de la réglementation différenciée, il y a ou non égalité de traitement. Il convient d'examiner chaque élément du nouveau régime afin de déterminer s'il satisfait ou non au principe de l'égalité des conditions de concurrence. Il est nécessaire d'examiner de ce point de vue les contrats particuliers, les listes de marchandises et de transports qui doivent être soumis au système de référence, etc.

En conclusion, votre commission estime qu'en dépit des réglementations différenciées le nouveau projet permet de sauvegarder l'égalité de traitement des modes de transport et que, par conséquent, il peut apporter une contribution à l'établissement d'une politique européenne des transports fondée sur le principe de l'égalité de traitement, si l'on parvient — pour reprendre les observations ci-dessus formulées — à éliminer les distorsions qui existent entre les éléments de coûts en prenant les mesures d'harmonisation qui s'imposent et en résolvant sous peu le problème des coûts d'infrastructure.

35. C'est à la lumière de ces considérations générales que votre commission analyse au chapitre suivant le projet de règlement, article par article.

## CHAPITRE II

### Commentaire aux modifications proposées par la commission des transports au texte de la Commission de la C.E.E.

#### Article 1

Cet article, reprenant le paragraphe 1 de l'article 1 de la proposition initiale, avec le principe de l'application d'une tarification à fourchettes aux transports exécutés par les trois modes de transport sur le territoire de la Com-

(1) Communauté économique européenne, Commission, direction générale transports : « Possibilités d'une politique tarifaire en matière de transport ». Rapport établi à la demande de la Commission de la Communauté économique européenne par les professeurs Allais, Del Visco, Duquesne de la Vinelle, Oort et Seidenfus, 18 octobre 1964.

munauté, introduit toutefois une tarification à fourchettes non obligatoire dite de référence.

La Commission a remarqué que le texte de cet article ne faisait pas bien ressortir la différence entre la tarification de référence et la tarification obligatoire à fourchettes ; elle a proposé qu'il soit bien précisé que la tarification de référence était *non obligatoire* et que, au deuxième alinéa du paragraphe 3, soit explicitée la référence aux dispositions prévues à l'article 14 et relative à la publicité.

Considérant que les transports pour compte propre sont exclus du présent règlement, la commission des transports a estimé que cette exclusion doit figurer clairement dans le texte du règlement.

## Article 2

### Paragraphe 1

L'article 2 introduit la notion nouvelle d'un prix de base de part et d'autre duquel se situent, avec un écart égal de 10 %, les limites supérieure et inférieure de la fourchette.

Dans sa réunion du 16 décembre 1965, la commission des transports a débattu sur l'opportunité de la fixation d'un prix de base et, bien que la décision ait été favorable au maintien de la rédaction proposée par la Commission de la C.E.E., une minorité s'y est déclarée contraire.

La Commission de la C.E.E. a toutefois tenu à préciser que son choix avait été déterminé par le fait que l'ouverture uniforme des fourchettes de 20 % permet de réaliser une certaine égalisation et que la formule choisie constitue indiscutablement une importante simplification d'ordre technique.

La Commission de la C.E.E. estime en outre que la non-indication de la limite inférieure des fourchettes est de nature à freiner, au moins psychologiquement, la tendance que les transporteurs ont toujours fait valoir contre les tarifs à fourchettes, à savoir que les prix des transports se cristalliseraient largement à la limite inférieure des fourchettes.

### Paragraphe 2

Certaines préoccupations se sont fait jour au sein de la commission des transports en ce qui concerne le dernier critère de différenciation des tarifs, à savoir les « conditions saisonnières ».

Le texte de l'article 2, a pourtant été maintenu dans la rédaction proposée par la Commission de la C.E.E.

## Article 3

L'article 3 se compose de trois parties dont la première, concernant les transports soumis à la tarification obligatoire, codifie la liberté de fixer les prix entre les limites supérieure et inférieure du tarif à fourchettes et interdit, sous réserve des dispositions des articles 9 et 12, l'application des prix de transport situés en dehors des limites des fourchettes.

La deuxième partie, nouvellement rédigée, introduit pour les transports soumis à la tarification de référence la liberté de convenir des prix de transport à l'intérieur ou en dehors des limites des fourchettes à condition que ceux-ci couvrent pour chaque transport les coûts variables et en outre pour l'ensemble des transports des entreprises soumis à la tarification de référence une partie de leurs coûts fixes.

Le dernier alinéa du paragraphe 2 prévoit enfin que le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, arrêtera, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1969, les prescriptions qui s'avèreraient nécessaires à la mise en œuvre de cette disposition, en tenant compte de la nécessité de réaliser l'égalité de traitement entre les trois modes de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Votre commission estime que les dispositions contenues dans l'article 3 du règlement modifié par la Commission de la C.E.E. constituent un changement considérable de la philosophie que la Commission de la C.E.E. a suivie jusqu'à présent, et qu'elles se rapprochent sensiblement des positions prises autrefois par la commission des transports.

Tenant compte de cette dernière observation, la commission des transports préfère que la formule utilisée dans le rapport de M. Kapteyn <sup>(1)</sup> à propos des rapports entre les coûts et les prix soit reprise dans le texte de la proposition de la Commission de la C.E.E.

Dans le contexte de ses discussions sur l'article 10 de la proposition de la Commission de la C.E.E., la commission des transports a décidé à l'unanimité d'inviter l'exécutif à étudier — en poursuivant l'élaboration de la politique tarifaire commune dans le secteur des transports — les possibilités d'élargir la limite inférieure du prix de telle manière qu'elle constitue une garantie suffisante contre toute concurrence ruineuse.

La commission des transports a en outre décidé de demander la consultation du Parlement européen en matière des prescriptions prévues

(1) Doc. 106 du 11 décembre 1961, paragraphe 215.

à l'alinéa 4 du paragraphe 2 et à arrêter par le Conseil à la majorité qualifiée au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1969.

#### Article 4

##### Paragraphe 1

Ce paragraphe reste inchangé et n'appelle donc aucune remarque de la part de votre commission.

##### Paragraphe 2

Ce paragraphe précise l'ouverture des fourchettes citée à l'article 2 et constitue une modification importante à la proposition faite par la Commission de la C.E.E. en 1963.

On avait prévu à l'époque et à titre provisoire la faculté pour les États membres de fixer l'ouverture de fourchettes à une valeur quelconque entre un minimum et un maximum ; ce nouvel article, tenant compte du double régime de tarification préconisé, essaie, à travers une ouverture uniforme pour tous les tarifs, de rétablir « dans une certaine mesure l'égalité de traitement entre les différents modes et secteurs de transport ».

##### Paragraphe 3

Dans la première partie de ce paragraphe, on admet que le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, puisse fixer une ouverture plus réduite des fourchettes pour certaines catégories de marchandises ou de prestations de transport.

Votre commission, lors de sa réunion du 16 décembre 1965, a demandé à la Commission de la C.E.E. quelles sont les catégories de marchandises ou de prestations de transport pour lesquelles l'ouverture plus réduite pourrait être envisagée par le Conseil.

A cette question, la Commission de la C.E.E. a répondu en précisant qu'il faut citer en premier lieu les produits C.E.C.A., pour lesquels il peut être recommandé, en raison des prescriptions particulières du traité C.E.C.A., d'adopter des fourchettes à ouverture réduite.

De telles fourchettes peuvent également se justifier par des motifs de publicité en ce qui concerne des marchandises présentant une importance particulière, tel que par exemple dans le domaine des produits agricoles.

La commission des transports n'a pas estimé nécessaire de proposer des modifications au texte de la Commission de la C.E.E., sinon au paragraphe 3, où elle demande que la Commission de la C.E.E. consulte le Parlement et le

Comité économique et social sur les dispositions nécessaires à l'application du paragraphe 1 du même article 4.

#### Article 5

L'article 5 reprend presque intégralement le texte de l'ancien article 4, en y ajoutant les tarifs de référence.

Dans le rapport de M. Posthumus, la commission des transports avait proposé de modifier le texte de cet article en précisant que les dispositions y contenues concernent le régime tarifaire des *transports nationaux* afin de souligner la différence entre les articles qui suivent, qui proposaient une procédure légèrement différente pour les transports internationaux.

La Commission de la C.E.E. a tenu à souligner que, à son avis, la procédure d'établissement des tarifs prévue par l'article 5 doit s'appliquer non seulement aux transports nationaux, mais également, par principe, aux transports internationaux : en ce qui concerne ces derniers, cette procédure est seulement complétée par les dispositions de l'article 7, et notamment par celles de l'article 7, alinéa c, pour le cas de désaccord entre les États membres intéressés.

La commission des transports avait en outre demandé à la Commission de la C.E.E. pour quelles raisons avait été prévue dans le dernier alinéa du paragraphe la possibilité de créer des commissions tarifaires, étant donné que le premier alinéa, sub a et b, prévoyait déjà que les organisations représentatives seraient chargées des propositions à faire pour l'établissement des tarifs obligatoires et des tarifs de référence, ainsi que pour leur modification ou leur suppression.

La Commission de la C.E.E. a déclaré qu'elle avait repris sa proposition initiale et que la différence entre les commissions tarifaires et les organisations représentatives réside dans le fait que ces commissions peuvent comprendre, si les États membres l'estiment utile, également d'autres membres qui ne font pas partie des organisations représentatives des transporteurs.

Tout en acceptant les conclusions de la Commission de la C.E.E., la commission s'est penchée sur la nécessité de préciser la notion d'« organisations représentatives des transporteurs » et a estimé qu'il serait plus opportun que celles-ci soient désignées par les États membres intéressés.

#### Article 6

Cet article reprend, avec des modifications formelles, le texte de l'ancien article 5, sauf pour le paragraphe 4 entièrement nouveau.

### Paragraphe 1

La commission des transports avait proposé dans le rapport de M. Posthumus que les États membres procèdent à l'homologation des tarifs dans le délai d'un mois.

La Commission de la C.E.E., tout en estimant que le délai d'un mois proposé dans ce rapport était raisonnable, ne l'a pas retenu, convaincue qu'il s'agit d'une modalité technique qu'il appartient aux États membres de fixer, dans le cadre des dispositions d'exécution à arrêter conformément à l'article 27.

La commission des transports a estimé que la fixation d'un délai est tout à fait nécessaire dans le texte de l'article 6, et elle a repris en la faisant sienne la proposition contenue dans le rapport de M. Posthumus. Elle a cependant estimé nécessaire que le délai de 30 jours prévu puisse être prolongé de 30 jours par décision motivée des autorités compétentes et qu'aucune autre prolongation ne puisse être admise qu'en accord avec la Commission de la C.E.E.

### Paragraphe 2 et 3

Aucune observation.

### Paragraphe 4

Le paragraphe 4 prévoit pour les transporteurs un recours juridictionnel de droit administratif contre les décisions des autorités nationales, prises en application des paragraphes 1 à 3.

A l'invitation de la commission des transports de rédiger de façon plus claire le texte de cet article, la Commission de la C.E.E. a répondu en renvoyant aux dispositions prévues par l'article 27 qui fixe les délais que devront respecter les États membres pour arrêter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour l'exécution du présent règlement.

La commission des transports estime que pour les raisons indiquées par la Commission de la C.E.E. il est nécessaire d'indiquer dans le texte du paragraphe 4 le renvoi à l'article 27 du règlement.

La commission des transports estime en outre qu'en matière de recours il ne faut pas indiquer expressément qu'il s'agit d'un recours de droit administratif étant donné que les législations des six États membres en la matière ne sont pas uniformes.

### Article 7

Le texte de l'article 7, reprenant entièrement celui de l'article 6, donne lieu à deux remarques de la part de votre commission :

1<sup>o</sup> Sub c, votre commission avait prévu, parmi les cas dans lesquels les tarifs sont fixés par la Commission après consultation des États membres intéressés, celui de la « carence » d'un ou plusieurs États membres intéressés.

La Commission de la C.E.E. a précisé que le cas de carence d'un ou plusieurs États membres intéressés est à considérer en principe comme un cas de désaccord. Des dispositions plus précises seront fixées dans le règlement d'exécution qui sera arrêté conformément à l'article 26 du règlement proposé.

2<sup>o</sup> Pour établir un parallèle avec les dispositions du paragraphe 4 de l'article 6, la commission des transports a estimé nécessaire d'assurer aux transporteurs un recours contre la fixation des tarifs prévus sous c effectuée par la Commission de la C.E.E. après consultation du comité de surveillance du marché des transports.

Il s'impose d'ajouter un nouveaux point d.

### Article 8

Il est proposé de modifier le texte de l'article 8 comme suit : « Avant l'homologation des tarifs à fourchettes, les usagers et les organisations compétentes des travailleurs des transports désignées par les États membres sont entendus. »

La proposition est adoptée par 9 voix contre 2 et une abstention.

### Article 9

#### Paragraphe 1

La commission des transports estime qu'il est préférable de préciser la dernière partie du premier alinéa de ce paragraphe concernant les résultats financiers d'exploitation du transporteur.

La formule retenue pour l'article 3, alinéa 2 (formule se trouvant dans le rapport précité de M. Kapteyn), semble la meilleure.

#### Paragraphe 5

La commission des transports, après avoir débattu sur l'opportunité d'insérer un délai dans le texte de la proposition de la Commission de la C.E.E., a décidé de ne pas le faire, mais plutôt d'ajouter un nouvel alinéa disant que :

« Si une décision des autorités compétentes n'est pas intervenue dans un délai de 30 jours, le transport peut être effectué par le transporteur intéressé. »

## Paragraphe 6

Dans le rapport de M. Posthumus existait une proposition tendant à rendre obligatoire la communication à la Commission de la C.E.E. des contrats particuliers dont il est question.

Après un long débat, la commission des transports se trouve confrontée à une deuxième proposition de modification du paragraphe 6. Cette deuxième proposition demandait que le paragraphe soit modifié de la façon suivante :

« Les États membres sont tenus à communiquer à la Commission, sur demande de celle-ci, les contrats particuliers visés au paragraphe 1. »

La proposition a été adoptée par 7 voix contre 2.

### Article 10

(ancien article 11)

Les modifications apportées à l'article 10 de la proposition de la Commission de la C.E.E. imposent que du texte de l'article 11 de la proposition de la C.E.E. soit éliminée toute référence à un désaccord éventuel sur l'imposition d'un tarif maximum ou minimum.

Le texte de l'article 11 concerne donc exclusivement les dispositions de l'article 9. La mention section III : « Dispositions communes » peut donc être supprimée et les articles 10 et 11 intervertis.

### Article 11

(ancien article 10)

L'article 11 se place en dehors du contexte de l'accord du Conseil de ministres du 22 juin 1965.

La commission des transports a longuement débattu lors de sa dernière réunion du 7 janvier 1966 pour voir si l'initiative prise par la Commission de la C.E.E. en introduisant un élément nouveau dans l'accord du 22 juin n'était pas de nature à en changer entièrement le sens.

Une minorité de la Commission a estimé qu'en effet, si un tel article restait dans le texte définitif du règlement, celui-ci ne serait plus fidèle à l'esprit de l'accord du 22 juin, mais serait faussé étant donné que les États membres, par le biais de cet article 11, pourraient échapper aux dispositions des autres articles du règlement, ne parvenant donc pas à la libération des transports souhaitée par le Conseil.

La majorité de la Commission, tout en estimant que l'article 11 se place en dehors du contexte de l'accord du 22 juin, reconnaît qu'il est absolument nécessaire et même essentiel étant donné l'état actuel de l'organisation du marché des transports dans la Communauté.

Il constitue, selon la majorité, une sorte de sauvegarde à une liberté sans frein et sans limite.

La majorité a tenu également à souligner les rapports très étroits entre le texte de l'article 11 et le problème de la réglementation de la capacité en souhaitant qu'on arrive le plus rapidement possible, de la part de la Commission et du Conseil, à une telle réglementation, en même temps qu'à une décision sur l'applicabilité des articles 85 et 86 du traité au secteur des transports.

A cette observation de caractère général, la Commission de la C.E.E. a répondu qu'elle reconnaît s'être éloignée du cadre de l'accord du 22 juin, mais qu'elle n'a pas l'impression d'avoir faussé l'esprit de cet accord, mais plutôt de l'avoir complété en tenant compte de l'absence d'une réglementation de la capacité et des difficultés qui peuvent en découler dans la Communauté.

Les dispositions prévues à l'article 11 sont, de l'avis de la Commission de la C.E.E., économiquement valables et rationnelles : pour les rédiger, la Commission de la C.E.E. a demandé l'avis d'experts économiques qualifiés et s'est basée sur les conclusions du rapport du professeur Allais sur les options tarifaires.

Outre l'observation indiquée, le texte de l'article 11 a suscité à la commission des transports une série d'observations allant du doute sur la nécessité d'introduire l'expression « concurrence ruineuse » à la conviction qu'il faut faire intervenir la Commission de la C.E.E. dans le processus de fixation des tarifs maximum ou minimum.

La commission unanime était d'avis qu'il ne peut relever de la libre décision des États membres de remplacer le système de tarif de référence pour des transports déterminés par le système obligatoire de tarif à fourchettes. Afin d'empêcher que les politiques du transport des États membres n'évoluent dans des directions trop différentes, la commission unanime demande que l'exécutif participe à ces décisions.

Une minorité s'est déclarée certaine que les dispositions de l'article 4 et les modifications apportées par la commission des transports à l'article 3 et concernant les résultats financiers de l'entreprise des transports étaient de nature à éviter toute possibilité de concurrence ruineuse.

La majorité a, par contre, estimé que la présence de cette expression dans le texte du règlement définitif était tout à fait indispensable.

Une invitation a été toutefois adressée à la Commission de la C.E.E. pour qu'elle examine avec soin de quelle façon les dispositions prévues aux articles 3 et 4 peuvent éviter le danger de concurrence ruineuse ; si cet examen devait mener la Commission de la C.E.E. à la certitude que les articles 3 et 4 sont suffisants pour éviter ce danger, celle-ci pourrait, dans sa rédaction définitive, supprimer le texte de l'article 11.

Une minorité s'est également déclarée contraire à la présence dans l'article 11 d'un tarif minimum, tandis que la majorité a estimé que cela était opportun de le prévoir.

Après un vote de 11 voix pour et 2 contre, la commission décide de changer le texte de l'article 11 en y introduisant :

#### *au paragraphe 1*

- *1<sup>er</sup> alinéa*, une modification selon laquelle les autorités compétentes peuvent, en accord avec la Commission de la C.E.E. et sans préjudice de l'application des dispositions des articles 85 et 86 du traité et des règles qui seraient arrêtées pour les mettre en œuvre dans le secteur des transports, fixer un tarif maximum ou un tarif minimum ;
- *2<sup>e</sup> alinéa*, la participation de la Commission de la C.E.E. à la fixation d'un tarif maximum et minimum en ce qui concerne les transports entre les États membres ;
- *3<sup>e</sup> alinéa*, nouveau, pour assurer aux transporteurs un recours juridictionnel ou un recours selon les dispositions du traité de la C.E.E. dans le cas des décisions prises par la Commission de la C.E.E. en accord avec les États membres, et dans le cas de décisions prises par les États membres en accord avec la Commission de la C.E.E. ;

#### *au paragraphe 2*

la présence de la Commission de la C.E.E. à côté des États membres ;

#### *au paragraphe 4*

une proposition selon laquelle, au moment où le Conseil aura arrêté le règlement de la capacité et les règles pour l'application des articles 85 et 86 au secteur des transports, la Commission de la C.E.E. devra présenter au Conseil des propositions pour la révision du présent article.

## *Article 12*

### *Paragraphe 1*

Cet article reprend le texte de l'article 10 de la proposition initiale de la Commission de la C.E.E. et concerne les mesures tarifaires spéciales imposées par les États membres dans des cas « exceptionnels », et « pour des raisons d'intérêt général, sans préjudice des dispositions de l'article 80 du traité ».

La commission des transports, dans le rapport de M. Posthumus, avait proposé de modifier le texte de ce paragraphe comme suit :

*« dans le cadre de ce qui est prévu aux articles 75, paragraphe 3, 80 et 82 du traité »*

et avait justifié une telle modification déclarant que

*« les articles 75, paragraphe 3, 80 et 82 du traité donnent aux États membres des possibilités suffisantes d'accorder à tel ou tel bénéficiaire un soutien au moyen de mesures tarifaires. Ces articles sont suffisamment explicites et recouvrent également les exigences éventuelles de la politique communautaire régionale et agricole. Point n'est donc besoin de prévoir pour ces deux politiques un régime spécial qui n'aurait d'autres conséquences que de donner une base légale au maintien de pratiques néfastes auxquelles le traité a précisément pour objet de mettre fin : cela reviendrait à réintroduire, de façon détournée, des pratiques que le traité vise à éliminer. De plus, la référence, dans les visas, à l'article 75 est suffisante pour permettre aux États membres de faire face aux « circonstances exceptionnelles » (1) ».*

Des faits nouveaux n'étant pas intervenus qui pourraient justifier un changement d'attitude, votre commission a estimé nécessaire que l'amendement proposé dans le rapport de M. Posthumus soit repris dans le texte définitif de la Commission de la C.E.E.

### *Paragraphe 2*

Ce paragraphe ne soulève aucune objection de votre commission.

## *Article 13*

L'article 13 concerne la publication des tarifs et n'appelle aucun commentaire de votre commission.

## *Article 14*

Cet article fixe le principe de la publicité des prix et des conditions de transport qui s'écartent des tarifs publiés.

(1) Rapport Posthumus, doc. 36, 1964-1965, paragraphe 29, point 8.

L'article correspondant de la proposition initiale (article 10, paragraphe 5) prévoyait à cet égard « que la publicité des prix effectivement pratiqués serait imposée si les nécessités de la politique commune des transports venait à l'exiger ». Le Parlement européen, dans son avis sur la proposition du 10 mai 1963, avait demandé l'établissement d'une publicité mensuelle de tous les prix pratiqués.

« Cependant, bien qu'une connaissance aussi complète que possible de tous les prix pratiqués sur le marché soit de nature à faciliter la tâche des pouvoirs publics et de la Commission pour les décisions à prendre en vertu du règlement proposé, la Commission n'a pas cru nécessaire d'instituer une publicité générale de tous les prix pratiqués. Elle s'est bornée à prévoir la communication aux autorités nationales et à la Commission des prix appliqués à l'intérieur des fourchettes pour certains transports représentatifs désignés au préalable, étant entendu que ces prix ne feront l'objet d'aucune publicité. Ainsi les instances compétentes seront en mesure d'exercer convenablement leur rôle de surveillance du marché des transports » (doc. C.E.E. 415/COM (65), p. 12).

Le deuxième alinéa du paragraphe 2 A, n'étant pas clair, suscite, dans votre commission, des hésitations. Qu'est-ce que la Commission de la C.E.E. entend par « surveillance du marché des transports »? A cette question, le représentant de la Commission de la C.E.E. a répondu que par surveillance du marché des transports il faut surtout entendre une satisfaisante connaissance des prix sur certains marchés.

#### Article 15

##### Paragraphe 1

Le paragraphe 1 prévoit que chaque État membre désigne ou crée les organismes chargés de la publicité des prix et conditions de transport et qu'il tient compte des organismes existants, tels que les bourses de fret et les bureaux d'affrètement. Votre commission n'a aucune remarque à faire au texte de ce paragraphe.

##### Paragraphe 2

Votre commission estime que le paragraphe 2 devra être rédigé de façon beaucoup plus claire.

La rédaction actuelle est, en effet, très vague et ne précise aucunement la notion de tableaux analytiques et l'étendue de ces mêmes tableaux : un tel manque de précision pourrait déterminer une différence de conception et de rédaction des tableaux analytiques dans les différents États membres.

##### Paragraphe 3

Ce paragraphe n'appelle aucune observation de votre commission.

##### Paragraphe 4

Aucune observation de votre commission.

#### Article 16

Cet article prévoit que le Conseil, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1966, fixe les conditions et les modalités d'application des articles 14 et 15, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

Aucune observation de votre commission.

#### Article 17

La décision du Conseil du 22 juin 1965, reprise dans le règlement modifié de la Commission de la C.E.E., donne une toute autre structure aux différentes phases de réalisation des mesures tarifaires et tend à une libéralisation progressive du marché des transports. La commission des transports a estimé qu'il était nécessaire de prévoir au paragraphe 3 une consultation du Comité économique et social et du Parlement européen.

#### Article 18

En ce qui concerne plus particulièrement le point b du paragraphe B de l'article 18, votre commission tient à souligner la différence fondamentale qui existe entre ce point et les dispositions correspondantes prévues dans l'accord du Conseil du 22 juin 1965.

Cet accord prévoyait en effet, parmi les transports à soumettre au régime de la tarification de référence :

« 3. d'autres transports nationaux définis par chacun des États membres ».

La proposition de la Commission de la C.E.E., par contre, prévoit :

« certains autres transports qui seront définis par le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission »

seront soumis à la tarification de référence en trafic national des États membres.

Une minorité de la commission des transports a estimé que le changement apporté par la Commission de la C.E.E. aux termes de l'accord du Conseil du 22 juin 1965 était à considérer comme une restriction, étant donné que les États membres n'étaient plus libres de définir

les « autres transports nationaux » à soumettre au régime de la tarification de référence.

La majorité de la commission des transports s'est par contre prononcée en faveur de la formule choisie par la Commission de la C.E.E. estimant qu'en 1970 il est déjà temps de prévoir une politique communautaire et de la mettre en œuvre de la façon la plus rationnelle et valable : pour ce faire, on ne peut laisser aux États membres toute la liberté que les termes de l'accord du Conseil permettaient, si on ne veut pas risquer l'anarchie et le désordre.

#### *Article 19*

Cet article prévoit la création, en vue d'assister la Commission dans l'exécution du règlement, d'un comité de surveillance du marché des transports, composé d'experts désignés par les États membres et présidé par un représentant de la Commission.

Votre commission rappelle que, dans le rapport de M. Posthumus, allant au delà de l'indécision de la Commission de la C.E.E., elle avait pris une attitude décidément favorable à la création « d'un organe chargé d'assurer le bon fonctionnement du système tarifaire ».

Votre commission se réjouit de voir que son point de vue a été accepté par le Conseil de ministres et repris par la Commission de la C.E.E.

Il y a lieu de rappeler expressément ici que dans le deuxième rapport Kapteyn votre commission a formulé le vœu de voir assigner à un organe indépendant et exerçant son activité au niveau européen un rôle non seulement d'étude et de surveillance mais aussi de juridiction. Il faut considérer ce dernier point comme particulièrement important, car le règlement proposé accorde des pouvoirs encore fort étendus aux autorités nationales et il est dès lors à prévoir que, notamment durant la période de transition, de nombreux conflits et difficultés naîtront de l'application de leurs décisions. Dans cette perspective, il importe de pouvoir disposer d'un organe qui puisse arbitrer ces conflits en toute indépendance et au niveau européen, afin d'assurer la sécurité juridique de tous les intéressés. N'oublions cependant pas que c'est la Cour de justice européenne qui connaît en dernier ressort les litiges de la Communauté. Il va de soi que l'organe en question devra remplir sa propre tâche sans préjudice des compétences des institutions de la Communauté européenne.

En ce qui concerne plus particulièrement le paragraphe 3, deuxième alinéa, votre commission suggère à la Commission de la C.E.E. de modifier cet alinéa comme suit :

« Il établit trois fois par an, à l'intention de la Commission, un rapport sur l'évolution du marché. »

Cet amendement est justifié par la conviction que le délai de six mois prévu par la Commission de la C.E.E. pour l'établissement d'un rapport sur l'évolution du marché de la part du comité de surveillance est trop long.

#### *Article 20*

Cet article nouvellement rédigé concerne le contrôle et les sanctions.

Il y a lieu de demander à la Commission de la C.E.E. dans quels délais les États membres doivent communiquer d'office à la Commission les tarifs obligatoires et les tarifs de référence publiés, les tableaux des prix et conditions de transport publiés, ainsi que les prix pratiqués à l'intérieur des fourchettes qui leur sont communiqués par les transporteurs.

La Commission de la C.E.E. a répondu que, conformément à ce qui est prévu à l'article 22, les détails de l'organisation et des instruments de contrôle seront fixés dans un règlement d'application à arrêter par le Conseil avant le 1<sup>er</sup> juillet 1966 (voir aussi articles 26 et 27).

#### *Article 21*

Quant au texte de l'article 21, paragraphe 2, la Commission de la C.E.E. devrait préciser de quelle façon elle entend procéder auprès des transporteurs aux investigations et aux tarifications nécessaires en vue de contrôler le respect des dispositions du règlement tarifaire. La Commission de la C.E.E. a répondu à cette question en renvoyant également au texte de l'article 22.

#### *Article 22*

Aucune observation de la part de la commission des transports.

#### *Article 23*

Cet article n'a pas été modifié par la Commission de la C.E.E., mais la commission des transports estime que sa rédaction n'est pas claire et qu'il serait opportun que les services juridiques de la C.E.C.A. et de la C.E.E. soient consultés pour donner leur avis à cet égard.

#### *Article 24*

Cet article reprend les exemptions prévues par l'article 18, alinéas a et b, de la proposition initiale. Toutefois, il est apparu nécessaire à la Commission de la C.E.E. de ramener de 5 à 3

tonnes les limites des transports de faible poids pour assurer « une plus grande uniformité des régimes en ce qui concerne tant la formation que la publicité des prix » (doc. C.E.E./COM 65/415, p. 16). La commission des transports a estimé que la justification apportée par la Commission de la C.E.E. de ramener de 5 à 3 tonnes les limites de transport de faible poids n'était pas valable et a repris donc le poids maximum de 5 tonnes.

#### Article 25

Cet article entièrement nouveau prévoit la possibilité pour les États membres de prendre des mesures de sauvegarde dans le cas où l'application du nouveau régime des prix et conditions de transport compromettrait la stabilité économique d'un État membre ainsi que dans le cas où il entraînerait des perturbations graves dans le secteur des transports.

Dans les remarques sur les articles, la Commission de la C.E.E. dit que la procédure communautaire fixée dans cet article est « conforme à celles qui ont été déjà arrêtées par le Conseil pour d'autres secteurs » (doc. C.E.E. cité, p. 1).

Il est opportun de faire remarquer que la rédaction actuelle du premier alinéa du paragraphe 2, qui dit : « l'État membre intéressé est tenu de notifier ces mesures (de sauvegarde) aux autres États membres et à la Commission *au plus tard* lors de leur entrée en vigueur », suscite dans votre commission une vive inquiétude.

L'expression « au plus tard » permet, en effet, à l'État membre intéressé de notifier à la Commission de la C.E.E. et aux autres États membres les mesures de sauvegarde en même temps que leur entrée en vigueur.

En admettant par exemple qu'à la suite de la notification la Commission de la C.E.E. — conformément aux dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 2 de l'article 25 — décide que les mesures de sauvegarde doivent être supprimées, il y aura un certain nombre de jours pendant lesquels les mesures de sauvegarde auront été en vigueur dans l'État membre qui les a prises.

De l'avis de votre commission, les mesures de sauvegarde devraient être notifiées aux autres États membres et à la Commission de la C.E.E. *au moins 10 jours avant* leur entrée en vigueur pour permettre à ceux-ci de les examiner et d'informer les États membres du résultat de cet examen.

Votre commission estime, en outre, qu'une modification de forme devrait être apportée au dernier alinéa du paragraphe 2 qui devrait donc

avoir la rédaction suivante :

« La décision de la Commission est prise par tous les États membres. Elle est exécutée à partir de la date de la notification. »

#### Article 26

Cet article reprend essentiellement les positions de l'article 14 de la proposition de la Commission de la C.E.E.

La commission des transports, étant en faveur de l'importance des dispositions prévues par cet article, estime qu'une consultation du Comité économique et social et du Parlement est nécessaire.

#### Article 27

Aucune observation de la part de la commission des transports.

#### Article 28

Cet article reprend presque entièrement la rédaction de l'article correspondant de la proposition initiale en ajoutant parmi les dispositions du traité, en application desquels seront engagées les négociations avec les États tiers, l'article 113 du traité concernant la politique commerciale.

Votre commission estime que cette modification est acceptable ; quelque perplexité a toutefois été suscitée par les mots « en outre » employés dans le texte de l'article.

Le représentant de la Commission de la C.E.E. a invité la commission des transports à se référer aux dispositions de l'article 177 du traité et du paragraphe 3.

#### Article 29

Aucune observation de la part de la commission des transports.

#### Article 30

Tout en reconnaissant que le texte proposé correspond à une formule habituellement utilisée, la commission des transports propose qu'il soit précisé que le caractère obligatoire du régime découle des dispositions de l'article 189 du traité de la C.E.E.

#### Annexe

Aucune observation de la part de la commission des transports.

### Proposition de résolution

portant avis du Parlement européen sur le système d'organisation du marché des transports adopté par le Conseil le 22 juin 1965 et sur les propositions faites par la Commission de la C.E.E. le 27 octobre 1965 relatives à l'introduction d'un système de tarif à fourchettes

*Le Parlement européen,*

- vu les articles 75 et 137 du traité de la C.E.E.,
- vu l'accord du Conseil de ministres du 22 juin 1965 sur le système d'organisation du marché des transports,
- vu la proposition d'un règlement du Conseil sur l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable que la Commission de la C.E.E. a soumise le 27 octobre 1965 (doc. CEE/COM (65) 415),
- vu le rapport de M. Posthumus (doc. 36 du 22 mai 1964) et les rapports de base de sa commission des transports,

*approuve* le rapport présenté par M. De Gryse au nom de la commission des transports ;

*charge* son président de transmettre le rapport et la présente résolution au Conseil de ministres, à la Commission de la C.E.E. et aux gouvernements des États membres ;

*souhaite* que la Commission de la C.E.E reprenne, sous forme d'une nouvelle proposition à présenter au Conseil, les amendements adoptés par le Parlement ;

*estime* que le système proposé peut être le point de départ d'une politique européenne en matière de tarifs de transport ;

*est d'avis* que ce système de tarifs ne peut cependant fonctionner à la longue s'il n'est pas inséré dans le cadre d'un système d'ensemble de la politique européenne commune des transports ;

*invite* par conséquent le Conseil, les États membres et la Commission de la C.E.E. à accorder une très grande attention aux questions de l'harmonisation technique, sociale et fiscale et à chercher énergiquement la solution du problème des coûts d'infrastructure ;

*invite en particulier* la Commission de la C.E.E. à soumettre immédiatement et non pas à l'expiration du dernier délai prévu par le Conseil, c'est-à-dire dans trois ans, une proposition de règlement sur la question de la capacité ;

*résume* son avis dans les amendements suivants à la proposition de règlement de la Commission de la C.E.E. :

**Proposition**

**de règlement du Conseil n° .... relatif à l'instauration de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable**

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE  
EUROPÉENNE,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

inchangé

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que le régime des prix et conditions de transport est un élément essentiel de la politique commune des transports dont l'instauration est prévue par le traité ; qu'il constitue en particulier une des bases de l'organisation du marché des transports ;

inchangé (1)

considérant que, pour réaliser les objectifs du traité, il importe d'instaurer un régime basé sur la concurrence et assurant que celle-ci n'est pas faussée entre entreprise et entre modes de transport ; qu'il est nécessaire que ce régime garantisse une transparence suffisante du marché et une certaine stabilité des prix de transport ;

considérant qu'à cet effet il convient de donner aux transporteurs la plus grande liberté possible en ce qui concerne la formation de leurs prix : qu'il importe cependant, d'une part, d'empêcher l'exploitation abusive de positions dominantes ; qu'il importe, d'autre part, d'éviter l'application de tarifs et de prix qui risqueraient d'entraîner entre les modes et les entreprises de transport des relations de concurrence susceptibles d'avoir des effets antiéconomiques eu égard aux aspects spéciaux des transports ;

considérant qu'en l'absence actuelle de dispositions particulières concernant l'application des articles 85 et 86 du traité au secteur des transports il est opportun d'arrêter, dans la mesure nécessaire à l'application du régime des

(1) Il doit être tenu compte des modifications proposées aux articles 1, 3 à 12, 17, 19, 24 à 26 et 30 lors de la rédaction définitive des considérants.

prix et conditions de transport prévu, des mesures de caractère transitoire qui ne préjugent pas l'adoption ultérieure de telles dispositions ;

considérant que, compte tenu des différences importantes existant actuellement en matière de réglementation des prix et conditions de transport, tant entre les trois modes de transport qu'entre les transports nationaux des différents États membres entre eux et avec les transports internationaux, un régime uniforme pour l'ensemble des transports à l'intérieur de la Communauté ne peut être réalisé que progressivement et parallèlement au rapprochement des conditions de fonctionnement des marchés, notamment sur le plan de l'harmonisation des conditions de concurrence ;

considérant que dans ces conditions il apparaît indiqué d'établir un régime tendant à assurer une certaine équivalence des effets dans les différents secteurs des transports, en limitant ce régime dans une première phase aux transports internationaux et en l'étendant ensuite, dans une deuxième phase, aux transports intérieurs des États membres ;

considérant qu'au cours de la première phase les États membres doivent rester libres de maintenir leur régime actuel de formation des prix pour les transports nationaux ; qu'ils doivent toutefois pouvoir modifier ce régime si les modifications constituent un rapprochement vers le système prévu pour la deuxième phase ;

considérant que dans ce but il est nécessaire de soumettre certains transports à un système de tarification obligatoire assurant aux transporteurs une liberté d'action entre des limites supérieures et inférieures préalablement publiées dans le cadre de tarifs à fourchettes homologués ; que pour d'autres transports on peut se borner à établir des tarifs de référence dont les limites supérieures et inférieures préalablement homologuées et publiées n'ont qu'un caractère indicatif, les transporteurs n'ayant que l'obligation de donner une certaine publicité aux prix pratiqués en dehors de ces limites ;

considérant que toute mesure dans le domaine des prix et conditions de transport doit tenir compte de la situation économique des transporteurs ; qu'en conséquence les tarifs à fourchettes doivent être basés sur les coûts des prestations de transport rendues et permettre aux transporteurs d'obtenir une rémunération équitable ; qu'il est également nécessaire de tenir compte de la situation du marché, du progrès technique et de l'évolution économique et sociale ;

considérant qu'il convient de prévoir une ouverture des fourchettes uniforme, de manière à éviter des distorsions de la concurrence entre les modes de transport, tant sur le plan des transports internationaux qu'entre les entreprises de différents États membres ; que cette ouverture doit permettre une concurrence effective tout en empêchant les excès et qu'elle doit en même temps assurer, dans tous les cas, une transparence satisfaisante du marché ;

considérant qu'il est opportun de confier aux transporteurs le soin de proposer les tarifs à fourchettes et d'en réserver l'homologation aux pouvoirs publics, les usagers ayant été consultés ; que des possibilités de recours doivent être garanties aux transporteurs à l'égard des décisions prises par les États membres dans ce domaine ;

considérant qu'il y a lieu de définir les conditions dans lesquelles les transporteurs pourront conclure, pour les transports soumis à des tarifs obligatoires, des contrats comportant l'application de prix en dehors des tarifs à fourchettes lorsque ces prix se trouvent justifiés par des circonstances particulières ;

considérant que, dans le cadre de la tarification de référence, les États membres doivent, sans pour autant recourir à la tarification obligatoire, pouvoir fixer, à titre temporaire, des limites de prix supérieures ou inférieures dans les cas où seraient constatées des pratiques d'exploitation abusive de positions dominantes ou de concurrence ruineuse ;

considérant que les États membres doivent pouvoir être autorisés, dans des cas exceptionnels et pour des motifs d'intérêt général, à prendre des mesures tarifaires spéciales, pour autant que celles-ci ne constituent pas des prix et conditions de transport régis par les dispositions de l'article 80 du traité ;

considérant que les systèmes de tarification prévus doivent être assortis de modalités de publicité appropriées, tant en ce qui concerne les tarifs que les prix pratiqués en dehors des limites supérieure et inférieure des tarifs ; que pour permettre une surveillance du marché des transports il est également nécessaire que certains prix pratiqués à l'intérieur de ces limites soient portés à la connaissance des instances chargées de cette surveillance ;

considérant que pour assister la Commission dans les tâches imparties à celle-ci pour l'application du régime des prix et conditions de transport, et notamment dans la surveillance du marché des transports, il apparaît nécessaire d'insti-

tuer un organe consultatif composé d'experts désignés par les États membres ;

considérant que pour veiller à l'application de ce régime la Commission et les États membres doivent disposer de moyens de contrôle et de sanctions ;

considérant qu'aux termes de l'article 232, paragraphe 1, du traité « les dispositions du présent traité ne modifient pas celles du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, notamment en ce qui concerne les droits et obligations des États membres, les pouvoirs des institutions de cette Communauté et les règles posées par ce traité pour le fonctionnement du marché commun du charbon et de l'acier » ;

considérant que, pour des raisons d'ordre économique et pratique, il n'est pas nécessaire d'exiger l'application du nouveau régime ni aux transports de petit tonnage ou effectués sur des distances réduites, ni à certains transports présentant une faible importance économique ou à certains transports exceptionnels ;

considérant qu'en raison des modifications importantes apportées par ce régime au marché des transports, ainsi que des conséquences susceptibles de résulter de son application, il est nécessaire de prévoir une clause de sauvegarde permettant aux États membres, dans le cadre d'une procédure communautaire, de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux difficultés que pourrait provoquer l'application de ce régime soit dans le secteur des transports, soit sur le plan de l'économie générale d'un État membre ;

considérant qu'il importe de prévoir une procédure de consultation communautaire pour les mesures prises par les États membres pour la mise en œuvre de ce régime et d'assurer un rapprochement progressif de ces mesures ;

considérant que sur la base de l'expérience acquise il conviendrait de procéder à des modifications tendant à l'uniformité du régime des prix et conditions de transport et qu'à cet effet le Conseil devra prendre en temps utile les mesures appropriées,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Titre I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

1. Les transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable, effectués sur le territoire de la Communauté, sont régis en matière de prix et conditions de transport par les dispositions du présent règlement.

2. Les transports visés au paragraphe 1 sont soumis soit à un régime de tarification obligatoire à fourchettes, désigné ci-après par les termes « tarification obligatoire », soit à un régime de tarification de référence à fourchettes, désigné ci-après par les termes « tarification de référence ».

3. Par tarification obligatoire on entend un système de tarifs publiés et homologués dont les dispositions s'imposent à toute personne physique et morale participant à un contrat de transport ou à son exécution, sous réserve des exceptions et dérogations prévues au présent règlement.

Par tarification de référence on entend un système de tarifs publiés et homologués, ayant un caractère indicatif mais non obligatoire, le transporteur étant libre de fixer des prix et conditions de transport s'écartant des tarifs, dans les conditions prévues par le présent règlement.

Article 2

1. La tarification à fourchettes au sens de l'article 1, qu'elle soit obligatoire ou de référence, se compose de tarifs définis chacun par un prix de base fixé dans le tarif et des limites supérieure et inférieure représentant un pourcentage égal de majoration et de diminution par rapport à ce prix de base. L'écart entre ces deux limites constitue l'ouverture de la fourchette.

2. Les tarifs peuvent être différents selon les modes de transport. Ils peuvent en outre être

Article 1

1. **A l'exception des transports pour compte propre**, les transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable, effectués sur le territoire de la Communauté, sont régis en matière de prix et conditions de transport par les dispositions du présent règlement.

2. Les transports visés au paragraphe 1 sont soumis soit à un régime de tarification obligatoire à fourchettes, désigné ci-après par les termes « tarification obligatoire », soit à un régime de tarification à fourchettes **non obligatoire**, désigné ci-après par les termes « tarification de référence ».

3.

Par tarification de référence on entend un système de tarifs publiés et homologués, ayant un caractère indicatif mais non obligatoire, le transporteur étant libre de fixer des prix et conditions de transport s'écartant des tarifs, dans les conditions prévues par le présent règlement, **et notamment dans celles prévues à l'article 14 et relatives à la publicité.**

Article 2

inchangé

différenciés selon les conditions différentes des prestations de transport, notamment en fonction des catégories de marchandises, des relations de trafic, des délais de livraison, des conditions de tonnage et des conditions saisonnières.

Article 3

1. Pour les transports soumis à la tarification obligatoire, les prix pour un transport déterminé peuvent être librement convenus entre les limites supérieure et inférieure du tarif à fourchettes correspondant.

Sous réserve des dispositions des articles 9 et 12, l'application de prix de transport situés en dehors des limites supérieure et inférieure des fourchettes est interdite.

2. Pour les transports soumis à la tarification de référence, les prix de transport peuvent être librement convenus à l'intérieur ou en dehors des limites supérieure et inférieure des fourchettes correspondantes, sous réserve des dispositions des articles 10 et 12.

Toutefois, les prix pratiqués par les transporteurs doivent couvrir, pour chaque transport, *les coûts variables occasionnés par celui-ci.*

*Sans préjudice des règles communes qui seront établies pour la détermination et l'imputation des coûts des infrastructures et en matière d'équilibre budgétaire des entreprises de transport, les transporteurs doivent en outre assurer, pour l'ensemble de leurs transports soumis à la tarification de référence, la couverture d'une partie des leurs coûts fixes.*

Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, arrêtera, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1969, les prescriptions qui s'avéreraient nécessaires à la mise en œuvre de cette disposition, en tenant compte de la nécessité de réaliser l'égalité de traitement entre les trois modes de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.

3. Les dispositions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus s'appliquent sans préjudice des dispositions relatives aux interdictions de discrimination et aux règles de concurrence applicables aux entreprises.

Article 3

1. inchangé

2.

Toutefois, pour chaque transport, les prix pratiqués par les transporteurs doivent couvrir **le coût marginal et les dépenses renouvelables à court terme, majorées de la fraction des dépenses renouvelables à long terme, qui varient avec le volume du trafic.**

**La disposition prévue à l'alinéa précédent ne préjuge pas les règles communes qui seront établies pour la détermination et l'imputation des coûts des infrastructures et en matière d'équilibre budgétaire des entreprises de transport.**

Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission **et après consultation du Comité économique et social et du Parlement européen**, arrêtera, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1969, les prescriptions qui s'avéreraient nécessaires à la mise en œuvre de cette disposition, en tenant compte de la nécessité de réaliser l'égalité de traitement entre les trois modes de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.

3. inchangé

Article 4

Article 4

1. Les tarifs obligatoires et les tarifs de référence doivent être établis de façon à éviter l'exploitation abusive d'une position dominante et une concurrence ruineuse et de façon à permettre aux transporteurs d'obtenir une rémunération équitable, compte tenu de la situation du marché, du progrès technique et de l'évolution économique et sociale.

1. inchangé

Les tarifs doivent être basés sur les coûts des prestations de transport correspondantes effectuées par des entreprises bien gérées et jouissant de conditions d'emploi normal de leur capacité de transport.

2. L'ouverture des fourchettes est fixée, tant pour les tarifs obligatoires que pour les tarifs de référence, à 20 % du prix de base de chaque tarif, c'est-à-dire que les limites supérieure et inférieure se situeront respectivement à 10 % au-dessus et 10 % en dessous de ce prix de base.

2. inchangé

3. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, arrêtera les dispositions qui s'avèreraient nécessaires à l'application du paragraphe 1 et pourra fixer une ouverture plus réduite pour certaines catégories de marchandises ou de prestations de transport.

3. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission et après consultation du Comité économique et social et du Parlement européen, arrêtera les dispositions qui s'avèreraient nécessaires à l'application du paragraphe 1 et pourra fixer une ouverture plus réduite pour certaines catégories de marchandises ou de prestations de transport.

Titre II

PROCÉDURE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS

Article 5

Article 5

1. Les propositions pour l'établissement des tarifs obligatoires et des tarifs de référence, ainsi que pour leur modification ou leur suppression, sont soumises aux autorités compétentes des États membres :

1.

a) En ce qui concerne les transports par chemin de fer, par les entreprises de transport et, le cas échéant, les organisations représentatives des transporteurs ;

a) En ce qui concerne les transports par chemin de fer, par les entreprises de transport et, le cas échéant, les organisations représentatives des transporteurs, désignées par les États membres ;

b) En ce qui concerne les transports par route et les transports par voie navigable, par les organisations représentatives des transporteurs.

b) En ce qui concerne les transports par route et les transports par voie navigable, par les organisations représentatives des transporteurs, désignées par les États membres.

S'ils l'estiment opportun, les États membres peuvent constituer des commissions tarifaires auxquelles peut être dévolu le rôle de faire ces propositions.

2. Lorsque les autorités compétentes demandent que des propositions leur soient soumises, elles fixent un délai pour la présentation de ces propositions.

#### Article 6

1. Les autorités compétentes des États membres homologuent les tarifs obligatoires et les tarifs de référence proposés s'ils remplissent les conditions prévues au présent règlement et notamment à l'article 4.

2. Si ces tarifs ne remplissent pas les conditions prévues, les autorités compétentes refusent l'homologation en motivant leur décision.

L'homologation peut être assortie de conditions.

3. Si, dans le cas visé par l'article 5, paragraphe 2, il n'est pas présenté de proposition, si ces propositions ne sont pas présentées dans les délais fixés ou si elles ne remplissent pas les conditions de l'article 4, les autorités compétentes fixent elles-mêmes les tarifs.

4. Les États membres assurent aux transporteurs la garantie d'un recours juridictionnel de droit administratif contre les décisions des autorités nationales prises en application des paragraphes 1 à 3.

#### Article 7

En ce qui concerne les tarifs pour les transports entre les États membres, l'établissement des propositions et leur homologation sont effectués selon la procédure suivante :

a) Dans chaque État membre intéressé, les propositions sont soumises aux autorités compétentes conformément aux dispositions de l'article 5.

2. inchangé

#### Article 6

1. Les autorités compétentes des États membres homologuent, **dans un délai de 30 jours**, les tarifs obligatoires et les tarifs de référence proposés s'ils remplissent les conditions prévues au présent règlement et notamment à l'article 4.

**Le délai ci-dessus indiqué peut être prolongé, par décision motivée des autorités compétentes, de 30 jours. Aucune autre prolongation ne peut être admise qu'en accord avec la Commission de la C.E.E.**

2. inchangé

3. inchangé

4. **Selon les dispositions prévues à l'article 27 du présent règlement**, les États membres assurent aux transporteurs la garantie d'un recours juridictionnel contre les décisions des autorités nationales prises en application des paragraphes 1 à 3.

#### Article 7

Toutefois, si les États membres intéressés l'estiment opportun, ces propositions peuvent être faites par des commissions tarifaires.

Après accord entre les États membres intéressés, l'homologation intervient dans les conditions prévues à l'article 6.

- b) Si les propositions présentées dans chacun des États membres intéressés ne sont pas concordantes, si elles ne remplissent pas les conditions de l'article 4 ou s'il n'est pas présenté de proposition, les autorités compétentes des États membres intéressés peuvent d'un commun accord fixer elles-mêmes les tarifs en respectant les dispositions de l'article 4.
- c) Dans le cas où un accord n'aurait pu intervenir entre les autorités compétentes des États membres intéressés, les tarifs sont fixés, dans les conditions qui seront arrêtées conformément aux dispositions de l'article 26, par la Commission après consultation du comité de surveillance du marché des transports institué par l'article 19.

**d) Pour le cas prévu au paragraphe c, un recours est assuré aux transporteurs selon les dispositions du traité instituant la C.E.E**

Article 8

Avant l'homologation des tarifs à fourchettes, les usagers sont entendus suivant une procédure et des modalités qui sont fixées par les États membres.

Article 8

Avant l'homologation des tarifs à fourchettes, les usagers **et les organisations compétentes des travailleurs des transports désignées par les États membres** sont entendus suivant une procédure et des modalités qui sont fixées par les États membres.

Titre III

DÉROGATION À LA TARIFICATION OBLIGATOIRE ET À LA TARIFICATION DE RÉFÉRENCE

Section 1 : Contrats particuliers

Article 9

1. Pour les transports soumis à la tarification obligatoire, le transporteur peut, par dérogation à l'article 3, paragraphe 1, conclure des contrats particuliers comportant l'application de prix de transport en dehors des limites supérieure ou inférieure des fourchettes, lorsque la conclusion

Article 9

1. Pour les transports soumis à la tarification obligatoire, le transporteur peut, par dérogation à l'article 3, paragraphe 1, conclure des contrats particuliers comportant l'application de prix de transport en dehors des limites supérieure ou inférieure des fourchettes, lorsque la conclusion

de tels contrats est justifiée par des circonstances spéciales dont il n'a pas été tenu compte lors de la fixation des tarifs et à la condition que les prix convenus correspondent à la situation des coûts et permettent d'améliorer les résultats financiers d'exploitation du transporteur.

de tels contrats est justifiée par des circonstances spéciales dont il n'a pas été tenu compte lors de la fixation des tarifs et à la condition **que soient couverts le coût marginal et les dépenses renouvelables à court terme majorées de la fraction des dépenses renouvelables à long terme qui varient avec le volume du trafic.**

De tels cas peuvent notamment se présenter lorsque des entreprises de transport concurrentes ne sont pas soumises à une tarification obligatoire ou lorsqu'il s'agit de transports réguliers s'échelonnant sur une période d'une certaine durée, de transports de tonnages particulièrement importants ainsi que de transports de nature ou de volume exceptionnels.

2. Le transporteur communique les contrats particuliers visés au paragraphe 1 aux autorités compétentes sans délai après leur conclusion. Cette communication comporte l'indication des motifs invoqués pour la conclusion de ces contrats.

2. inchangé

A la demande des autorités compétentes, le transporteur est tenu de fournir, dans le délai maximum de 15 jours après cette demande, la preuve que les contrats remplissent les conditions mentionnées au paragraphe 1.

3. Si les autorités compétentes jugent qu'un contrat particulier ne remplit pas les conditions mentionnées au paragraphe 1, ou si la justification n'a pas été fournie dans le délai fixé conformément au paragraphe 2, elles interdisent au transporteur intéressé d'appliquer ou de continuer à appliquer les prix convenus, en faisant connaître les motifs de leur décision. Celle-ci devient exécutoire le surlendemain de sa notification.

3. inchangé

Cette interdiction n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat qui reste exécutoire, dans ce cas, aux conditions du tarif normalement applicable et aux prix correspondant respectivement à la limite inférieure ou à la limite supérieure de ce tarif.

4. Si pendant une période de 12 mois un transporteur a conclu plusieurs contrats qui ont été reconnus par les autorités compétentes comme ne répondant pas aux conditions mentionnées au paragraphe 1, ces autorités compétentes peuvent, d'office ou sur plainte de toute personne intéressée, interdire à ce transporteur, pour une durée maximum de deux ans, de conclure de nouveaux contrats particuliers sans les avoir communiqués aux autorités compétentes quinze jours au moins avant la date d'exécution de ces contrats.

4. inchangé

5. Dans le cas où la concurrence potentielle est invoquée pour justifier un contrat particulier au sens du paragraphe 1, la communication doit, par dérogation au paragraphe 2, être faite par le transporteur aux autorités compétentes trente jours au moins avant l'exécution du contrat et être accompagnée des éléments de justification invoquée.

Les autorités compétentes peuvent, pour les besoins de l'instruction, suspendre l'exécution de ce contrat pendant un délai qu'elles déterminent.

6. *La Commission peut demander aux États membres communication des contrats particuliers visés au paragraphe 1.*

*voir article 11*

5.

Les autorités compétentes peuvent, pour les besoins de l'instruction, suspendre l'exécution de ce contrat pendant un délai qu'elles déterminent **et qui ne peut être supérieur à 30 jours. Si une décision des autorités compétentes n'est pas intervenue dans le délai prévu, le transport peut être effectué par le transporteur intéressé.**

**6. Les États membres sont tenus de communiquer à la Commission, sur demande de celle-ci, les contrats particuliers visés au paragraphe 1.**

Article 10

1. Dans le cas où un désaccord survient entre les autorités compétentes des États membres intéressés, sur la justification d'un contrat particulier conclu dans les conditions de l'article 9, pour ce qui concerne les transports entre les États membres, la Commission peut être appelée par l'un de ces États membres à prendre une décision, après consultation du comité de surveillance du marché des transports institué par l'article 19, dans les conditions qui seront arrêtées conformément aux dispositions de l'article 26.

2. La Commission adresse aux États membres, après consultation du comité de surveillance du marché des transports, toute recommandation qu'elle juge opportune en vue de l'uniformisation des conditions d'application des dispositions de l'article 9 aux transports nationaux et internationaux.

Section 2 : Imposition de tarifs maximum ou minimum dans le cadre de la tarification de référence

Article 10

1. Si les autorités compétentes des États membres constatent, d'office ou sur plainte de toute personne intéressée, des pratiques d'exploitation abusive de positions dominantes ou de concurrence ruineuse sur des relations de trafic et des catégories de marchandises déterminées et dont le transport est soumis à la tarification de réfé-

Article 11

1. Si les autorités compétentes des États membres constatent, d'office ou sur plainte de toute personne intéressée, des pratiques d'exploitation abusive de positions dominantes ou de concurrence ruineuse sur des relations de trafic et des catégories de marchandises déterminées et dont le transport est soumis à la tarification de réfé-

rence, ces autorités compétentes peuvent, sans préjudice de l'application des dispositions des articles 85 et 86 du traité et des règles qui seraient arrêtées pour les mettre en œuvre dans le secteur des transports, fixer pour les transports en cause, pour une durée maximum de trois mois, un tarif maximum ou un tarif minimum qui doit obligatoirement être respecté pour ces transports.

En ce qui concerne les transports entre les États membres, la fixation des tarifs maximum et minimum est effectuée par accord entre les États membres intéressés.

2. A l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la mise en application d'un tarif maximum ou minimum, les autorités compétentes des États membres examinent l'opportunité d'en proroger l'application pour des nouvelles périodes successives ne pouvant chacune excéder une durée de trois mois.

3. Avant le 31 décembre 1966, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, déterminera les éléments à prendre en considération pour la fixation des tarifs maximum et minimum visés au paragraphe 1.

Section 3 : Dispositions communes

Article 11

1. Dans le cas où un désaccord survient entre les autorités compétentes des États membres intéressés, soit sur la justification d'un contrat particulier conclu dans les conditions de l'article

rence, ces autorités compétentes peuvent, **en accord avec la Commission de la C.E.E et sans** préjudice de l'application des dispositions des articles 85 et 86 du traité et des règles qui seraient arrêtées pour les mettre en œuvre dans le secteur des transports, fixer pour les transports en cause, pour une durée maximum de trois mois, un tarif maximum ou un tarif minimum qui doit obligatoirement être respecté pour ces transports.

En ce qui concerne les transports entre les États membres, la fixation des tarifs maximum ou minimum est effectuée **par la Commission de la C.E.E. en accord avec les États membres** intéressés.

**Les États membres assurent aux transporteurs la garantie d'un recours juridictionnel contre les décisions des autorités nationales prises en application du premier alinéa. Un recours est également assuré aux transporteurs, selon les dispositions du traité instituant la C.E.E., contre les décisions prises par la Commission de la C.E.E., en application du deuxième alinéa.**

2. **Suivant la même procédure que celle prévue au paragraphe 1,** à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la mise en application d'un tarif maximum ou minimum, les autorités compétentes des États membres **et la Commission de la C.E.E.** examinent l'opportunité d'en proroger l'application pour des nouvelles périodes successives ne pouvant chacune excéder une durée de trois mois.

3. inchangé

4. **Selon les développements de la politique commune des transports et notamment en ce qui concerne la réglementation des capacités et les règles de concurrence, la Commission de la C.E.E. soumettra au Conseil des propositions pour la révision du présent article.**

Section 3 : **supprimé**

voir article 10

9, soit sur l'imposition d'un tarif maximum ou minimum dans les conditions de l'article 10, pour ce qui concerne les transports entre les États membres, la Commission peut être appelée par l'un de ces États membres à prendre une décision, après consultation du comité de surveillance du marché des transports institué par l'article 19, dans les conditions qui seront arrêtées conformément aux dispositions de l'article 26.

2. La Commission adresse aux États membres, après consultation du comité de surveillance du marché des transports, toute recommandation qu'elle juge opportune en vue de l'uniformisation des conditions d'application des dispositions des articles 9 et 10 aux transports nationaux et internationaux.

Titre IV

MESURES TARIFAIRES SPÉCIALES IMPOSÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES

Article 12

1. *Sans préjudice des dispositions de l'article 80 du traité*, la Commission peut, à la demande d'un État membre, autoriser celui-ci, dans des cas exceptionnels, à prendre, pour des raisons d'intérêt général et compte tenu des répercussions sur la concurrence dans le domaine des transports, des mesures tarifaires spéciales dérogeant aux articles 1 à 10.

2. Les charges qui pourraient découler pour les transporteurs de ces mesures doivent faire l'objet d'une compensation équitable de la part de l'État membre intéressé.

Cette compensation est déterminée selon des dispositions qui seront arrêtées conformément à l'article 5 de la décision du Conseil du 13 mai 1965 relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Article 12

1. **Dans le cadre de ce qui est prévu aux articles 75, paragraphe 3, 80, 82 du traité**, la Commission peut, à la demande d'un État membre, autoriser celui-ci, dans des cas exceptionnels, à prendre, pour des raisons d'intérêt général et compte tenu des répercussions sur la concurrence dans le domaine des transports, des mesures tarifaires spéciales dérogeant aux articles 1 à 11.

2. inchangé

Titre V

PUBLICITÉ DES TARIFS ET DES PRIX DE TRANSPORT

Article 13

Les tarifs à fourchettes, tant obligatoires que de référence, ainsi que les tarifs maximum et minimum visés à l'article 10, les mesures tarifaires spéciales visées à l'article 12 et les tarifs résultant des mesures de sauvegarde prévues à l'article 25 font l'objet d'une publication officielle dans les États membres intéressés.

Cette publication fixe la date de leur mise en vigueur.

Article 14

1. Les prix et conditions de transport qui s'écartent des tarifs publiés, que ces prix et conditions soient conclus par voie de contrat librement dans le cadre de la tarification de référence, sont communiqués aux organismes visés à l'article 15.

2. Sont également communiqués à ces organismes les prix appliqués à l'intérieur des fourchettes des tarifs obligatoires et des tarifs de référence pour des transports représentatifs déterminés dans les conditions définies ci-après :

A. En trafic national des États membres, chacun de ceux-ci arrête, pour son territoire et pour chaque mode de transport, la liste des relations de trafic et, dans chacune d'elles, des catégories de marchandises, pour lesquelles une connaissance des prix appliqués à l'intérieur des fourchettes est nécessaire. Cette liste ne peut être arrêtée qu'après consultation de la Commission.

Si la surveillance du marché des transports le justifie, la Commission adresse aux États membres des recommandations en vue de l'inclusion dans cette liste d'autres relations de trafic ou de catégories de marchandises.

B. En trafic entre les États membres, les transports représentatifs sont déterminés par la Commission après consultation du comité de surveillance du marché des transports institué par l'article 19.

Article 13

inchangé

Article 14

inchangé

3. La communication des prix et conditions de transport est faite par le transporteur :

- dans le cas visé au paragraphe 1, sans délai après la conclusion du contrat et avant son commencement d'exécution,
- dans le cas visé au paragraphe 2, chaque semaine pour tous les contrats de transport conclus au cours de la semaine précédente.

#### Article 15

1. Chaque État membre désigne ou crée les organismes chargés de la publicité sur son territoire des prix et conditions de transport visés à l'article 14. Il tient compte des organismes existants tels que les bourses de frets et les bureaux d'affrètement.

2. Pour ce qui concerne les prix pratiqués en dehors des fourchettes, ces organismes publient chaque semaine des tableaux analytiques pour chaque mode de transport, établis sur base des renseignements reçus des transporteurs.

Ils fournissent, à la demande de toute personne intéressée et moyennant la perception éventuelle d'une redevance, tous les renseignements dont ils disposent, à l'exception de l'identité des parties aux contrats.

3. Pour les transports internationaux, chaque État membre charge l'un ou plusieurs de ses organismes de l'établissement et de la publication des tableaux concernant les prix de transport visés au paragraphe 2. Les autres organismes de cet État adressent à ce ou ces organismes les renseignements relatifs aux prix et conditions de transport internationaux, qu'ils reçoivent des transporteurs conformément à l'article 14.

4. Les prix appliqués à l'intérieur des fourchettes ne font l'objet d'aucune publicité. Ils sont toutefois communiqués, sous forme de tableaux analytiques, aux autorités compétentes des États membres intéressés et à la Commission, pour l'accomplissement des tâches qui leur sont confiées en matière de surveillance du marché.

5. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1 à 3, les prix et conditions de transport qui ont été fixés par un transporteur en concurrence avec un autre transporteur non soumis à obligation de publicité pour le trafic en cause sont dispensés de toute publicité. Les autorités

#### Article 15

inchangé

compétentes des États membres, auxquelles de tels prix et conditions sont communiqués, peuvent cependant en prescrire la publicité, si les motifs invoqués ne sont pas reconnus valables.

Article 16

Les conditions et les modalités d'application des articles 14 et 15 sont arrêtées, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1966, par le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

Article 16

inchangé

Titre VI

MISE EN APPLICATION PROGRESSIVE DES RÉGIMES DE TARIFICATION

Article 17

1. La tarification obligatoire et la tarification de référence sont mises en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1967, pour les transports entre les États membres, dans les conditions suivantes :

- a) Les transports par chemin de fer et par route sont soumis à la tarification obligatoire ;
- b) Les transports par voie navigable sont soumis à la tarification de référence.

2. Pour leurs transports nationaux les États membres ont, jusqu'au 31 décembre 1969, la faculté :

- soit de maintenir leurs régimes nationaux respectifs applicables actuellement en matière de prix et conditions de transport pour les trois modes de transport ;
- soit de les modifier pour les rapprocher du régime prévu aux termes des dispositions de l'article 18, paragraphe 1 A-a, b et B-a.

3. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, fixera, au plus tard avant la fin de la période de transition, les dates et les conditions de mise en vigueur de la tarification obligatoire et de la tarification de référence pour les transports à destination ou en provenance des États tiers, ainsi que pour les transports entre États tiers traversant en transit le territoire de la Communauté.

Article 17

1. inchangé

2. inchangé

3. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, **après consultation du Comité économique et social et du Parlement européen**, fixera, au plus tard avant la fin de la période de transition, les dates et les conditions de mise en vigueur de la tarification obligatoire et de la tarification de référence pour les transports à destination ou en provenance des États tiers, ainsi que pour les transports entre États tiers traversant en transit le territoire de la Communauté.

Article 18

Article 18

1. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970, sont soumis à la tarification de référence :

inchangé

A. En trafic entre les États membres :

- a) Les transports par voie navigable ;
- b) Les transports par chemin de fer et par route des marchandises figurant sur la liste annexée au présent règlement, à condition que ces marchandises soient remises par quantité d'au moins 200 tonnes de la même catégorie de marchandises sous couvert d'un même contrat conclu pour une même relation de trafic et qu'elles soient acheminées soit en un seul voyage soit en plusieurs voyages successifs.

L'annexe visée ci-dessus fait partie intégrante du présent règlement.

B. En trafic national des États membres :

- a) Les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable portant sur les marchandises visées au b ci-dessus et répondant aux conditions qui y sont prévues ;
- b) Certains autres transports qui seront définis par le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

2. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970, sont soumis à la tarification obligatoire :

- a) Les transports entre les États membres et
- b) Les transports nationaux des États membres,

qui ne sont pas soumis à la tarification de référence en vertu du paragraphe 1.

Titre VII

COMITÉ DE SURVEILLANCE DU MARCHÉ DES TRANSPORTS

Article 19

Article 19

1. En vue d'assister la Commission dans l'exécution du présent règlement, et des dispositions qui seront arrêtées pour son application, il est

1. inchangé

institué auprès de la Commission, un « comité de surveillance du marché des transports ».

2. Le comité est composé d'experts désignés par les États membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. inchangé

3. Le comité formule, à la demande de la Commission, des avis consultatifs dans les cas expressément prévus au présent règlement, ainsi que sur toutes les questions soulevées par l'application du présent règlement et des prescriptions qui seront arrêtées pour son exécution.

3.

Il établit *tous les six mois*, à l'intention de la Commission, un rapport sur l'évolution du marché.

Il établit **trois fois par an**, à l'intention de la Commission, un rapport sur l'évolution du marché.

Il adresse à la Commission toute suggestion qui lui paraît utile pour l'application ou la modification des dispositions du présent règlement.

Les avis et suggestions du comité doivent être motivés.

4. Le comité reçoit de la Commission communication d'office des tarifs obligatoires et des tarifs de référence publiés ainsi que des tableaux des prix et conditions de transport publiés par les organismes de publicité conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 2. Il reçoit en outre toutes autres informations nécessaires à l'accomplissement des tâches qui lui sont imparties.

4. inchangé

Par dérogation à l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 11 concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport, pris en exécution de l'article 79, paragraphe 3, du traité, le comité peut également avoir connaissance des informations recueillies dans le cadre de l'application de ce règlement.

5. Avant le 1<sup>er</sup> juillet 1966, le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission arrêtera les règles d'organisation et de fonctionnement du comité.

5. inchangé

Titre VIII

CONTRÔLE ET SANCTIONS

Article 20

Les États membres communiquent d'office à la Commission les tarifs obligatoires et les tarifs de référence publiés, les tableaux des prix et conditions de transport publiés par les organismes de publicité conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 2, ainsi que les prix pratiqués à l'intérieur des fourchettes qui leur sont communiqués par les transporteurs conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 4.

Article 20

inchangé

Article 21

1 Les États membres transporteurs ainsi que toute personne physique ou morale participant à un contrat de transport ou à son exécution ont l'obligation de fournir à la Commission, sur demande de celle-ci, toutes informations nécessaires à l'accomplissement des tâches qui lui sont imparties par le présent règlement.

Article 21

inchangé

2. Les autorités compétentes des États membres et la Commission ont le droit de procéder, auprès des transporteurs ainsi que de toute personne physique ou morale participant à un contrat de transport ou à son exécution, à toutes investigations et vérifications nécessaires en vue de contrôler le respect des dispositions du présent règlement et des prescriptions qui seront arrêtées pour son application.

3. La Commission ainsi que les autorités compétentes des États membres veillent à ce que tous les faits dont ils ont pris connaissance en vertu du présent règlement conservent leur caractère confidentiel.

Sauf décision contraire unanime du Conseil, les renseignements ainsi obtenus ne peuvent être utilisés qu'en vue de l'exécution du présent règlement. En aucun cas, ils ne peuvent être divulgués ni utilisés à des fins de contrôles fiscaux.

Article 22

1. Les conditions et les modalités d'application des articles 20 et 21 seront arrêtées conformément aux dispositions des articles 26 et 27.

Article 22

inchangé

2. Avant le 1<sup>er</sup> juillet 1966, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, fixera les sanctions applicables aux infractions ainsi que les compétences respectives des États membres et de la Commission en ce qui concerne leur application.

Titre IX

CHAMP D'APPLICATION DU RÈGLEMENT

Article 23

Les dispositions du présent règlement s'appliquent aux transports relevant du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, dans la mesure où ce traité et les dispositions prises en application de celui-ci ne prévoient pas de mesures particulières.

Article 23

inchangé

Article 24

Le présent règlement ne s'applique pas :

- a) Aux transports de marchandises adressées par un expéditeur à un même destinataire lorsque le poids total ne dépasse pas *trois tonnes* ;
- b) Aux transports de marchandises effectués sur un parcours total ne dépassant pas cinquante kilomètres ;
- c) Aux transports des marchandises énumérées dans les annexes I et II à la « première directive du Conseil relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux (transports de marchandises par route pour compte d'autrui) » du 23 juillet 1962 <sup>(1)</sup> ;
- d) Aux transports nécessitant la mise en oeuvre de moyens exceptionnels quant au matériel et la circulation.

Article 24

- a) Aux transports de marchandises adressées par un expéditeur à un même destinataire lorsque le poids total ne dépasse pas **cing** tonnes ;

<sup>(1)</sup> J.O. n° 70 du 6 août 1962, p. 2005/62 et 2006/62

Titre X

MESURES DE SAUVEGARDE

Article 25

1. Si l'application du présent règlement provoque dans un État membre des difficultés graves et persistantes, soit dans le secteur des transports, soit de nature à compromettre la stabilité économique de cet État, celui-ci peut prendre des mesures de sauvegarde temporaires dérogeant aux dispositions du présent règlement, qui s'avéreraient nécessaires pour remédier à ces difficultés.

2. L'État membre intéressé est tenu de notifier ces mesures aux autres États membres et à la Commission *au plus tard lors de leur entrée en vigueur*.

La Commission décide si les mesures peuvent être maintenues ou si elles doivent être modifiées ou supprimées. Elle peut également décider des mesures à appliquer par les autres États membres.

Dans le cas où les difficultés invoquées résident dans le secteur des transports, la décision de la Commission est prise dans un délai maximum de quinze jours à compter de la notification visée ci-dessus et après consultation du comité de surveillance du marché des transports.

Dans le cas où les difficultés invoquées sont de nature à compromettre la stabilité économique de l'État intéressé, la décision de la Commission est prise selon une procédure d'urgence et dans un délai maximum de quatre jours ouvrables à compter de la notification visée ci-dessus.

La décision de la Commission est notifiée à tous les États membres. Elle est *immédiatement exécutoire*.

3. Tout État membre peut déférer au Conseil la décision de la Commission dans un délai maximum de trois jours ouvrables à compter de sa notification. Le Conseil se réunit sans délai. Il peut, à la majorité qualifiée, modifier ou annuler la décision prise par la Commission.

4. Les charges qui pourraient découler pour les transporteurs de telles mesures de sauvegarde, notamment dans le cas où elles ont pour effet de refuser une majoration générale justifiée des tarifs obligatoires, doivent faire l'objet d'une compensation équitable de la part de l'État membre intéressé.

Article 25

1. inchangé

2. L'État membre intéressé est tenu de notifier ces mesures aux autres États membres et à la Commission **dix jours avant** leur entrée en vigueur.

La décision de la Commission est notifiée à tous les États membres. Elle est exécutoire **à partir de la date de notification**.

3. inchangé

4. inchangé

## Titre XI

## DISPOSITIONS FINALES

## Article 26

Avant le 1<sup>er</sup> juillet 1966, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, fixera les conditions et les modalités d'une collaboration permanente entre les États membres, ainsi que les compétences respectives des États membres et de la Commission en ce qui concerne notamment l'établissement des tarifs, la publicité des prix et conditions de transport, la conclusion et la justification des contrats particuliers et l'imposition de tarifs maximum ou minimum pour les transports internationaux, ainsi que le contrôle de leur application.

## Article 27

1. Les États membres arrêtent les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour l'exécution du présent règlement, à savoir :

- a) Avant le 1<sup>er</sup> octobre 1966, pour le régime applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1967 ;
- b) Avant le 1<sup>er</sup> octobre 1969, pour le régime applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970.

Ces dispositions porteront notamment sur la procédure de recours juridictionnel de droit administratif visé à l'article 6, paragraphe 4, sur les modalités de publicité prévues par les articles 13 à 16, ainsi que sur l'organisation, la procédure et les instruments du contrôle national.

2. Les États membres communiquent en temps utile à la Commission les projets de dispositions législatives, réglementaires ou administratives visées au paragraphe 1. La Commission s'assure que les dispositions des projets des États membres satisfont aux prescriptions du présent règlement. Elle peut adresser à l'État membre intéressé une recommandation ou un avis dans les trente jours de la réception de la communication.

La Commission peut, avec l'accord de l'État membre intéressé, prolonger ce délai.

## Article 26

Avant le 1<sup>er</sup> juillet 1966, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, **après consultation du Comité économique et social et du Parlement européen**, fixera les conditions et les modalités d'une collaboration permanente entre les États membres, ainsi que les compétences respectives des États membres et de la Commission en ce qui concerne notamment l'établissement des tarifs, la publicité des prix et conditions de transport, la conclusion et la justification des contrats particuliers et l'imposition de tarifs maximum ou minimum pour les transports internationaux, ainsi que le contrôle de leur application.

## Article 27

inchangé

3. Si un État membre le demande ou si elle l'estime opportun, la Commission procède à une consultation avec les États membres intéressés sur les projets visés au paragraphe 2.

4. Les États membres ne mettent en vigueur les dispositions visées au paragraphe 1 qu'après que la Commission a formulé sa recommandation ou son avis ou à l'expiration des délais prévus au paragraphe 2.

Article 28

Les négociations avec les États tiers qui s'avéreront nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement seront engagées en temps opportun en application des articles 111, 113 et 228 du traité.

Article 28

inchangé

Article 29

1. Avant le 1<sup>er</sup> juillet 1972, le Conseil arrêtera, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, le régime à appliquer en matière de prix et conditions de transport dans la Communauté à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1973.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de ce régime, les dispositions du présent règlement et notamment celles de l'article 18 restent applicables.

2. Si, compte tenu des résultats de la mise en œuvre des dispositions du présent règlement ou des nécessités de l'évolution économique des transports, il devait s'avérer nécessaire de modifier, avant le 31 décembre 1972, le régime des prix et conditions de transport institué par le présent règlement et notamment les dispositions prescrites par les articles 17 et 18, la Commission ferait des propositions au Conseil en vue de l'adoption, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, des mesures appropriées.

Article 29

inchangé

Article 30

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Article 30

**Selon les dispositions de l'article 189 du traité** le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Liste des marchandises visées à l'article 18, paragraphe 1-A-b (4)

Position de la structure analytique de la N.S.T.	Désignation des marchandises
011	froment, épeautre, méteil
012	orge
014	avoine
015	maïs
211	houille
223	agglomérés de lignite
231	coke et semi-coke de houille
310	pétrole brut
321	essence de pétrole
323	pétrole lampant, kérosène, carburéacteur, white spirit
325	gas-oils, fuel-oils légers et domestiques
327	fuel-oils lourds
343	bitumes de pétrole et mélanges bitumeux
349	autres dérivés du pétrole non énergétiques
410	minerai de fer et concentrés, sauf pyrites
420	minerai de manganèse et concentrés
452	minerai de cuivre et concentrés, mattes de cuivre
453	minerai d'aluminium et concentrés, bauxite
459	autres minerais de métaux non ferreux et concentrés
461	ferrailles pour la refonte
463	poussiers de hauts fourneaux
471	pyrites de fer grillées
511	fonte brute, fonte spiegel, ferro-manganèse carburé
520	demi-produits sidérurgiques laminés, blooms, billettes, brames, largets, ébauches en rouleaux pour tôles (coils)
531	fil machine
532	aciers laminés ou profilés à chaud
533	tôles d'acier laminées en feuilles ou en rouleaux, larges plats
534	feuillards et bandes en acier, fer-blanc

(4) Pas de modification.

556	tubes, tuyaux et accessoires
561	cuivre et ses alliages, bruts
611	sables pour usages industriels
612	sables communs et graviers
613	pierre ponce, sables et graviers ponceux
614	argiles et terres argileuses
615	scories non destinées à la refonte, cendres laitiers
621	sel brut ou raffiné
622	pyrites de fer non grillées
623	soufre
631	pierres concassées, cailloux, macadam, tarmacadam
632	pierres de taille ou de construction, brutes
633	pierres calcaires pour l'industrie
639	autres minéraux bruts
641	ciments
712	phosphates naturels bruts
721	scories de déphosphoration
722	autres engrais phosphatés
723	engrais potassiques
724	engrais nitrés
729	engrais composés et autres engrais manufacturés
819	autres produits chimiques de base

**Accord du Conseil du 22 juin 1965 sur l'organisation du marché des transports**

**ORGANISATION DU MARCHÉ DES TRANSPORTS**

Le Conseil a marqué son accord sur une solution relative à l'organisation commune du marché des transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable. Cette solution définit les grandes lignes d'un système qui devra être précisé ultérieurement dans un règlement.

On se rappellera que lors de sa session du 10 décembre 1964, le Conseil avait constaté qu'une unanimité ne pouvait être acquise sur la proposition de la Commission d'un règlement relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable. Le Conseil avait invité à cette occasion la Commission à rechercher des solutions de nature à surmonter les difficultés qui s'étaient manifestées lors de ses délibérations sur cette proposition.

A l'occasion de la session du Conseil du 9 mars 1965, la Commission, tout en maintenant dans les conditions présentes sa proposition, avait exposé, dans une déclaration, une liste de possibilités susceptibles de permettre au Conseil de parvenir à un accord unanime.

C'est en partant de ces données que le Conseil a dégagé une solution qui a recueilli l'accord unanime des délégations, et sur les grandes lignes de laquelle la Commission a marqué également son accord. Il s'agit d'un schéma général qui devra permettre au Conseil de se prononcer lors d'une session ultérieure sur projet de règlement.

*I - Définition du système*

Le système adopté par le Conseil est fondé sur une organisation commune du marché des transports de marchandises et sur un rapprochement des conditions de fonctionnement des marchés nationaux.

*A - Organisation commune du marché des transports*

L'organisation commune du marché des transports sera introduite par étapes, la première étant de trois ans et la deuxième devant prendre fin le 31 décembre 1972. Avant l'expiration de la deuxième étape, le contenu d'une phase finale et les conditions de sa mise en œuvre seront définis.

La description des deux premières étapes porte sur les grandes lignes du système, la solution de certains problèmes importants, tels que l'ouverture et la différenciation des fourchettes, les relations avec certains pays tiers, etc., devant encore être définie lors de l'élaboration ultérieure des textes.

Les dispositions à prendre s'appliquent aux transports relevant du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, dans la mesure où ce traité et les dispositions prises en application de celui-ci ne prévoient pas de mesures particulières.

*B - Rapprochement des conditions de fonctionnement des marchés*

Pendant les deux premières étapes, il conviendra de rapprocher les conditions de fonctionnement des marchés notamment dans les domaines suivants :

1. Dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du système :
  - a) Réglementation de l'accès à la profession de transporteur et de son exercice (contrôle de l'aptitude professionnelle, solvabilité, etc.) et définition des moyens de contrôle de la capacité des transports et des critères selon lesquels ces moyens pourraient être mis en œuvre ;
  - b) Définition du régime des ententes verticales et horizontales, Ce régime devra laisser aux entreprises de transport la faculté de constituer des unités de dimensions techniquement et économiquement rationnelles ;

