

COMMUNAUTÉ  
EUROPÉENNE  
DE L'ÉNERGIE  
ATOMIQUE

COMMUNAUTÉ  
EUROPÉENNE  
DU CHARBON  
ET DE L'ACIER

COMMUNAUTÉ  
ÉCONOMIQUE  
EUROPÉENNE

PARLEMENT EUROPEEN

# DOCUMENTS DE SÉANCE

1966 - 1967

23 JUIN 1966

DOCUMENT 78

RAPPORT COMPLÉMENTAIRE

fait au nom de la

Commission des transports

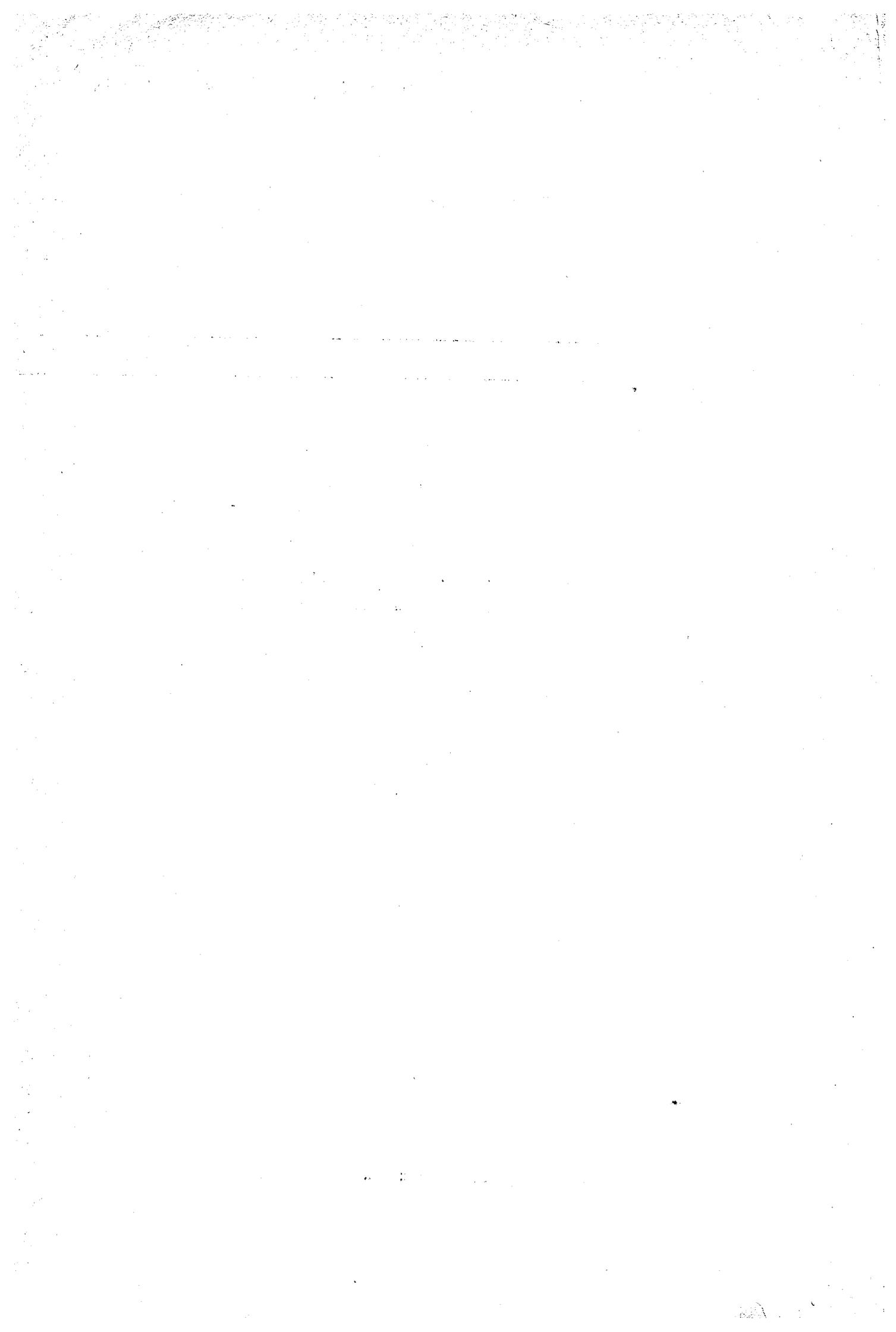
sur la proposition modifiée de la Commission  
de la C.E.E. au Conseil (doc. 40) concernant  
un Règlement relatif à l'instauration d'un  
système de tarifs à fourchettes applicables  
aux transports de marchandises par chemin de  
fer, par route et par voie navigable

Rapporteur : M. DE GRUYSE

EDITION DE

IMPRIMERIE FRANÇAISE

DE 15 719/def.



Par lettre du 23 mars 1966, le Président en exercice du Conseil de Ministres de la C.E.E. a consulté le Parlement européen sur les modifications à la proposition de règlement du Conseil relative à l'instauration d'un système de tarif à fourchettes applicable aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Ces modifications à la proposition de règlement ont été renvoyées à la commission des transports.

M. DE GRYSE ayant déjà été rapporteur 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, a été chargé, lors de la réunion de la commission des transports du 13 avril 1966 à Marseille de rédiger, en son nom, ce rapport complémentaire.

Lors de la réunion du 13 juin 1966, le rapport complémentaire et la proposition de résolution lui faisant suite ont été adoptés

Etaient présents : M. KAPTEYN, président,  
MM. BRUNHES et RICHARTS, vice-présidents,  
M. DE GRYSE, rapporteur,  
MM. BATTISTA, BERNASCONI, BAROCCO, DE BOSIO,  
DE CLERCQ, FALLER, HANSEN, JOZEAU-MARIGNE,  
LAAN, LENZ, LULLING, MEMMEL, NAVEAU,  
RIEDEL, SCHUIJT (suppléant M. LARDINCIS),  
SEIFRIZ.



RAPPORT COMPLEMENTAIRE

sur

les modifications présentées par la Commission à la 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

Rapporteur : M. DE GRUYSE

---

Monsieur le Président,

INTRODUCTION

1. Par lettre du 23 mars 1966, le Président en exercice du Conseil des Ministres a communiqué au Président du Parlement Européen que "le Conseil ayant reconnu l'opportunité d'une nouvelle consultation dans ce cas particulier, j'ai l'honneur de vous demander l'avis de l'Assemblée sur les modifications présentées par la Commission à la proposition de règlement du Conseil relative à l'instauration d'un système de tarif à fourchettes applicable aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable, dont je vous communique ci-joint le texte (doc. COM(65)415)".

CHAPITRE Ier

Considérations générales

2. Le 10 mai 1963, la Commission de la C.E.E. avait présenté une série de propositions en matière de transports, visant notamment à l'instauration d'un système de tarif à fourchettes applicable aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable (doc. 41/1963-64).

3. Les propositions de la Commission de la C.E.E. avaient été examinées et modifiées par la commission des transports dans le rapport de M. POSTHUMUS (doc. 36/1964-65).

Lors de la discussion au sein du Conseil de ministres, il était apparu qu'un accord était impossible sur la base des propositions de la Commission de la C.E.E. Le 11 décembre 1964, le Conseil avait donc invité la Commission à rechercher des solutions permettant de surmonter les difficultés qui étaient apparues 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 examinées le 9 mars 1965.

4. A la suite des 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 l'organisation commune du marché des transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable et il 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.

5. Le 27 octobre 1965, la Commission de la C.E.E. a arrêté sa réponse à l'invitation du Conseil sous forme de "modifications aux propositions de la Commission de la C.E.E. relatives à l'introduction d'un système de tarif à fourchettes".

La commission des transports, lors de l'examen de la proposition de la Commission de la C.E.E., avait estimé qu'elle ne pouvait pas être considérée comme une simple modification à la proposition précédente, mais qu'il s'agissait plutôt d'une nouvelle proposition. La commission des transports a donc demandé au Président du Parlement européen d'être autorisée à présenter un rapport sur la nouvelle proposition de la Commission de la C.E.E. et a formulé, en outre, le désir que le Président du Parlement européen invite le Conseil de ministres à examiner la possibilité de consulter à nouveau le Parlement sur le document de l'Exécutif.

6. En attendant la consultation du Conseil, la commission des transports chargeait M. DE GRUYSE de rédiger un rapport sur la proposition modifiée de la C.E.E. Ce document était discuté au cours des réunions des 8 et 9 juillet 1965, du 24 septembre 1965, du 18 novembre 1965, du 16 décembre 1965 et du 7 janvier 1966.

Le rapport de M. DE GRUYSE et la proposition de résolution qui lui faisait suite étaient discutés et adoptés par le Parlement européen lors de sa séance plénière du 19 janvier 1966.

7. A cette occasion, le Représentant de la Commission de la C.E.E. a déclaré :

"Je tiens à déclarer que ma Commission estime que, juridiquement, nous sommes dans le cadre de l'article 149, qu'il s'agit de modifications, mais que nous sommes peut-être à l'extrême limite de ce qui est permis. Dans ces conditions, juridiquement, une consultation obligatoire de votre Parlement ne serait pas nécessaire. Cependant, du point de vue politique, je désire rappeler que, dès le début du mois de juillet, au cours de notre réunion de Munich, j'ai dit que nous souhaiterions avoir cet avis de votre Parlement et je vous remercie de le donner aujourd'hui dans un délai relativement court pour un travail si important.

Vous savez, Monsieur le Président, qu'en application du traité et d'après la jurisprudence établie à la demande du Parlement, le Conseil devrait consulter le Parlement. Jusqu'ici, cela n'a pas été fait. Cela est-il dû à la situation générale actuelle ? Dans d'autres circonstances, le Conseil l'aurait-il fait ? Je n'en sais rien. Toujours est-il que si, dans les mois à venir, le Conseil vous demandait officiellement un avis, il n'y aurait qu'à officialiser celui que vous donnerez aujourd'hui. De toute manière, je puis vous assurer que ma Commission demandera au Conseil de prendre en considération votre avis au moment où il délibérera sur notre proposition" (1).

8. Le Parlement ne peut que se réjouir de ce que les raisons qui sont à la base de la demande de la nouvelle consultation aient été reconnues comme fondées, grâce notamment à l'appui qu'il a reçu à cet égard de la Commission de la C.E.E.

Il s'agit, en effet, d'une reconnaissance de la part du Conseil de la nécessité que le Parlement participe plus étroitement à la création de la législation communautaire et de l'utilité d'une nouvelle consultation si la proposition originale était modifiée  
au fond.

(1) Séance du 19 janvier 1966, voir compte rendu in extenso des débats, p. 59.

## CHAPITRE II

### Les différences entre la première proposition de la Commission de la C.E.E. et la proposition modifiée

9. Le contenu de la proposition de la Commission de la C.E.E. du 10 mai 1963 était en substance le suivant :

Dans le secteur des transports un système de tarifs à fourchettes était instauré et rendu obligatoire pour tous les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, effectués tant entre les Etats membres que sur le territoire national.

La particularité essentielle de ce système de tarifs à fourchettes était qu'il établissait une limite supérieure et une limite inférieure <sup>de prix.</sup> Entre ces deux limites, les entreprises de transport restaient entièrement libres de fixer leurs prix, étant entendu que toute discrimination était interdite et que les dispositions des articles 85 et 91 du Traité de Rome devaient être respectées. C'était le premier système de tarif à fourchettes obligatoire.

En second lieu, le règlement prévoyait la possibilité de conclure des contrats particuliers à des prix se situant en dehors des limites inférieures et supérieures obligatoires. A cet effet, une autorisation préalable était toutefois requise, le transport devant se faire à des conditions spéciales dûment publiées.

En troisième lieu, la Commission de la C.E.E. pouvait arrêter, dans des cas exceptionnels, sur demande d'un Etat membre, des mesures spéciales de tarification.

Toutefois, ces mesures ne pouvaient être prises que pour des raisons d'intérêt général et à condition qu'il soit tenu compte des possibilités de concurrence.

10. Les modifications apportées à la proposition précédente concernent, en premier lieu, le maintien du système de tarification à fourchettes obligatoire pour le transport des marchandises par chemin de fer, par route, mais non pas pour le transport par voie navigable.

Outre le système obligatoire de tarifs à fourchettes, il est institué, exclusivement pour le transport de marchandises par voie navigable, une tarification dite de référence, qui n'a qu'un caractère indicatif et que les entreprises de transport ne sont pas tenues d'appliquer.

Néanmoins, certaines conditions doivent être remplies afin d'éviter que les entreprises de transport ne travaillent à perte et ne se livrent une concurrence déloyale. A cette fin, il est stipulé notamment que les coûts variables et une partie des coûts fixes doivent être couverts pour tous les transports auxquels s'applique la tarification de référence .

La nouvelle proposition stipule, pour la tarification à fourchettes comme pour la tarification de référence, que l'ouverture de la fourchette est fixée à 20 % du prix de base de chaque tarif. Cela signifie que les limites supérieure et inférieure se situent respectivement à 10 % au dessus et 10 % en dessous de ce prix.

Il faut souligner que la première proposition ne prévoyait pas de prix de base ; or, celui-ci constitue un élément important de la nouvelle proposition .

En plus de la tarification à fourchettes et de la tarification de référence, la nouvelle proposition non seulement maintient mais élargit encore la possibilité de conclure des contrats particuliers à des prix se situant en dehors des limites de la fourchette obligatoire.

En effet, il sera désormais plus facile de conclure des contrats particuliers, puisque l'autorisation préalable, exigée auparavant, n'est plus nécessaire. En outre, les contrats particuliers doivent être justifiés a posteriori, et non plus au préalable.

Certes, la nouvelle proposition de règlement stipule que la conclusion de contrats particuliers doit être motivée par des circonstances spéciales. Mais on conçoit aisément que la raison profonde pour laquelle on a cru devoir faciliter la passation de contrats particuliers réside dans le désir de libéraliser un peu plus le secteur des transports.

Enfin, outre ces contrats particuliers, il est prévu des mesures spéciales en matière de tarification. Ces mesures peuvent être prises, comme dans le règlement précédent, si l'intérêt général l'exige et à condition qu'il soit tenu compte de leurs répercussions sur le plan de la concurrence .

La nouvelle proposition stipule que les autorités compétentes des Etats membres peuvent, dans le cadre de la tarification de référence, fixer un tarif maximum et un tarif minimum, qui doivent être obligatoirement respectés. La Commission de la C.E.E. précise d'ailleurs les cas dans lesquels les autorités compétentes des Etats membres sont autorisées à intervenir, à savoir en cas d'exploitation abusive de positions dominantes <sup>en cas</sup> ou/dé concurrence ruineuse. Elle stipule toutefois que les tarifs maximum et minimum ne doivent pas en principe être maintenus pendant plus de trois mois .

## CONCLUSIONS

11. La commission des transports n'a pas l'intention, par le présent rapport, d'intervenir sur ce qui a été examiné et adopté par le Parlement lors de l'examen du rapport de M. DE GRUYSE (doc. 115/65-66). Les conclusions <sup>qui y sont</sup> contenues restent inchangées, mais la commission des transports tient à souligner la signification politique de la nouvelle consultation du Conseil des Ministres.

Cette consultation est très importante précisément au stade actuel de développement des Communautés, car elle attire à nouveau l'attention de l'opinion publique sur la responsabilité institutionnelle du Parlement européen et souligne ainsi le rôle du parlementarisme dans la politique européenne. La commission des transports profite de cette consultation pour affirmer le principe de la consultation obligatoire du Parlement par le Conseil dans tous les cas où les propositions de la Commission de la C.E.E. sont fondamentalement modifiées ou deviennent formellement de nouvelles propositions.

PROPOSITION DE RESOLUTION

sur

les modifications présentées par la Commission à la 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.

---

LE PARLEMENT EUROPEEN,

Consulté par le Conseil par lettre en date du 23 mars 1966,

- 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 tarif à fourchettes applicable 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. 36/1964-65) et les rapports de base de sa commission des transports,
- Vu le rapport présenté par M. DE GRUYSE au nom de la commission des transports (doc. 115/65-66),
- Vu le rapport complémentaire de sa commission compétente (doc. 78),

Approuve le rapport complémentaire présenté par M. DE GRUYSE au nom de la commission des transports (doc. 78);

Se félicite de ce que le Conseil ait retenu pour valables les raisons qui sont à la base de la demande d'une nouvelle consultation du Parlement européen;

Maintient inchangées les conclusions contenues dans la résolution qui fait suite au rapport de M. DE GRUYSE adoptée le 19 janvier 1966 <sup>1)</sup>;

---

1) J.O. des Communautés européennes No. 23 du 5 février 1966, p. 361/66.

Renouvelle son invitation à la Commission de la C.E.E. de reprendre, sous forme d'une nouvelle proposition à présenter au Conseil, les amendements adoptés par le Parlement aux articles 1, 3 à 12, 17, 19, 24 à 26 et 30 ;

Charge son Président de transmettre le rapport complémentaire et la présente résolution au Conseil de ministres, à la Commission de la C.E.E. et aux gouvernements des Etats membres.