

JMD/HB

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Service des Affaires Economiques
et Internationales

Division des Affaires
Internationales

S.A.E.I. N° 354

NOTE D'INFORMATION N° 25

POLITIQUE COMMUNE EUROPEENNE DES TRANSPORTS

NOUVELLES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION
DE LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE

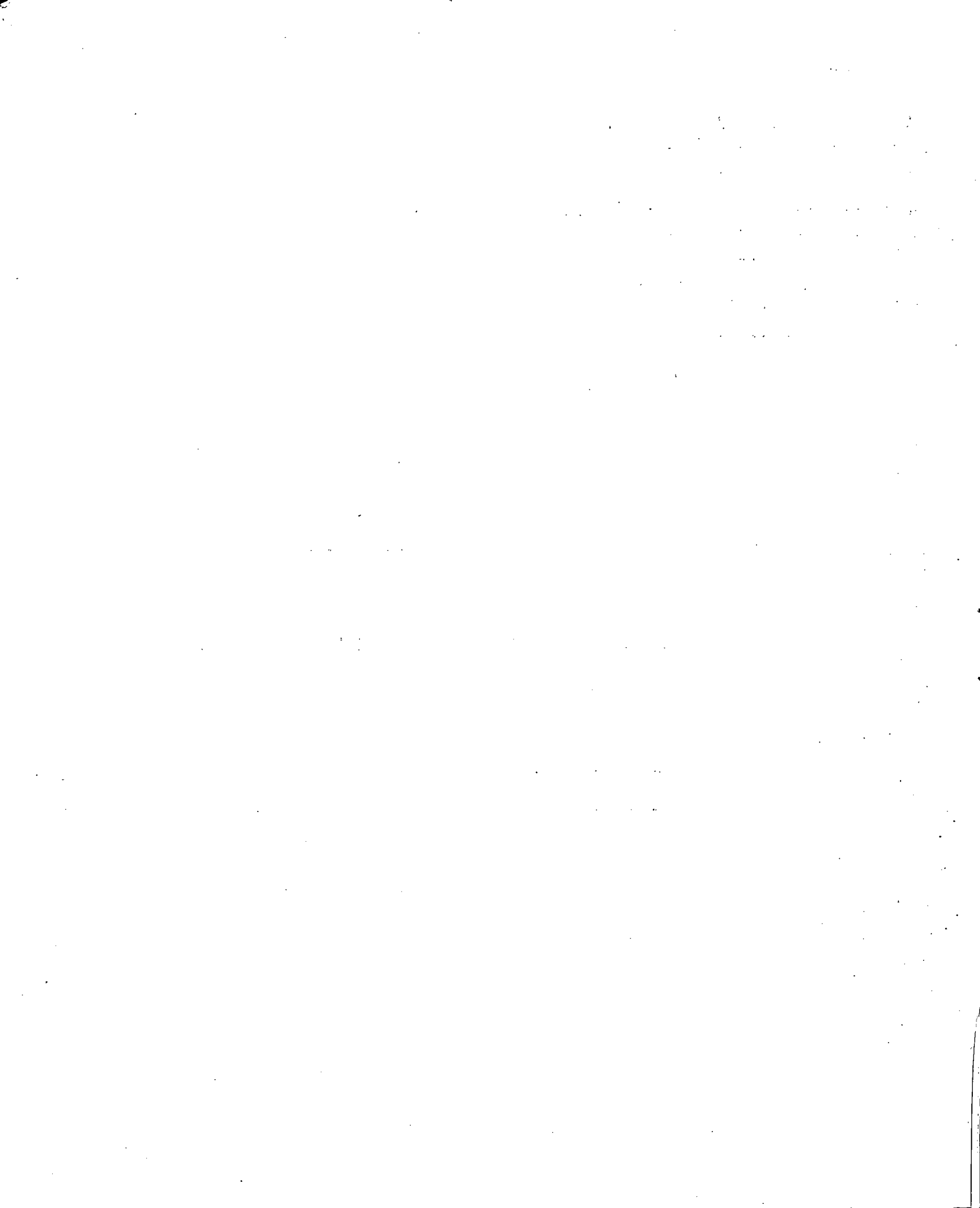
Observatoire Economique
et Statistique des Transports

DOCUM

Ref. n°

CDAT
8859

AOUT 1964



POLITIQUE COMMUNE EUROPEENNE DES TRANSPORTS

Nouvelles propositions de la Commission de la C.E.E.

En Mai 1963, la Commission avait, dans le cadre de la politique commune européenne des transports, soumis au Conseil des Ministres des Six un certain nombre de propositions (cinq) relatives à l'organisation du marché des transports sur le plan européen, à son élargissement et à l'harmonisation des conditions de concurrence.

Ces propositions qui avaient été analysées dans la note d'information n°14 d'août 1963 ont été examinées par le Comité Economique et Social et l'Assemblée Parlementaire Européenne et sont actuellement en cours d'examen par le Conseil qui, le 22 juin 1964 a, après modification, adopté l'une d'entre elles relative à l'organisation, sur le plan communautaire, d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par fer, par route et par voie navigable.

En mars, avril et juin 1964, la Commission a présenté au Conseil trois nouvelles propositions concernant la politique européenne commune des transports.

Il s'agit :

- D'une proposition de règlement concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route ;

- D'une proposition de décision relative à l'action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport ;
- D'une proposition de règlement portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Ces propositions dont on trouvera ci-après l'analyse ont, en application du Traité instituant la C.E.E., été transmises pour avis par le Conseil des Ministres au Comité Economique et Social^{et} à l'Assemblée Parlementaire Européenne. Elles sont actuellement en cours d'examen par ces deux institutions.

x

x

x

I.- PROPOSITION DE REGLEMENT CONCERNANT L'INTRODUCTION DE REGLES COMMUNES POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS PAR ROUTE -

Cette proposition tend à faciliter la concurrence entre transporteurs des Etats membres dans le domaine des transports internationaux routiers de voyageurs par une libéralisation progressive des règles restreignant actuellement ces transports. Elle a la forme juridique d'un règlement, c'est-à-dire qu'en cas d'adoption par le Conseil elle serait immédiatement et de plein droit applicable dans tous ses éléments dans tous les Etats membres de la C.E.E.

La proposition vise d'abord à définir de façon communautaire les transports réguliers de voyageurs par route, les transports occasionnels et les services de navette, puis à libérer progressivement les transports occasionnels et en transit, enfin à prévoir un certain contrôle.

.../.

A/ Définition des diverses catégories de transports routiers internationaux de voyageurs -

La Commission distingue les services réguliers (ils assurent le transport de personnes selon une fréquence et sur une relation déterminée, avec des arrêts fixés au préalable, sont soumis à un règlement d'exploitation approuvé par les pouvoirs publics et à des obligations tarifaires) des services de navette (organisés pour transporter en plusieurs aller et retour, d'un même lieu de départ à un même lieu de destination des voyageurs constitués en groupes) et des services occasionnels d'ailleurs définis par la négative (ce sont ceux qui ne sont ni des services réguliers ni des services de navette).

B/ Libération progressive de certains transports routiers de voyageurs -

La Commission prévoit :

- au 1er janvier 1965 :

- la libération du transit pour les services occasionnels de voyageurs à condition qu'aucun voyageur ne soit déposé ni pris sur le territoire de l'Etat transité,
- la libération des services transportant un même groupe de voyageurs sur l'ensemble du parcours et déposant ce groupe en un même lieu de destination, le véhicule quittant à vide le territoire de l'Etat membre où se trouve ce lieu,
- l'établissement de règles communes (non précisées) pour les services réguliers.

- au 1er janvier 1966 : l'établissement de règles communes (non précisées) pour les services de navette.

- au 1er janvier 1968 : la libération totale pour les services occasionnels sous certaines réserves destinées à protéger les lignes régulières concurrentes.

C/ Les contrôles -

La Commission prévoit, du 1er janvier 1965 au 31 décembre 1967, l'instauration d'un document de contrôle (feuille de route) pour les transports occasionnels, l'autorisation nationale suffisant pour ces transports à partir du 1er janvier 1968 puisque, à partir de cette même date, les transports internationaux occasionnels seront libérés selon sa proposition.

II. - PROPOSITION DE DECISION RELATIVE A L'ACTION DE LA
COMMUNAUTE DANS LE DOMAINE DES INVESTISSEMENTS
D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT -

Le projet de décision de la Commission est très court puisqu'il ne comprend que 4 articles. Cette concision tient à ce que la Commission considère son projet comme une première mesure destinée à être complétée ultérieurement par d'autres dispositions.

Dans un exposé liminaire sur l'action à mener par la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure des transports, la Commission indique que selon elle, une telle action fait partie intégrante de la politique commune des transports. Elle doit tendre à l'adoption de principes et de critères communes qui devront être respectés pour toutes les décisions de choix des investissements, tant par les Etats membres qu'à l'échelon communautaire, afin d'éviter les investissements inutiles et de minorer le plus possible le coût global des transports pour la collectivité.

Cette action commune ne devra toutefois porter que sur les voies de communication dites "d'intérêt communautaire", c'est-à-dire sur celles qui présentent une réelle importance pour l'équilibre économique de la Communauté ; elle devra par contre, ultérieurement concerner non seulement les voies ferrées, les routes et les voies navigables, mais également les oléoducs, les ports maritimes et les aéroports.

Pour permettre le démarrage d'une action communautaire dans le domaine des investissements relatifs aux infrastructures de transports, la Commission propose pour l'immédiat dans son projet de décision :

- l'institution d'une procédure de communication par les Etats et de consultation réciproque concernant les projets d'investissements d'intérêt communautaire,
- la constitution d'un comité d'experts gouvernementaux chargé de l'assister dans les questions relatives aux investissements d'infrastructure,
- l'établissement par ses soins d'un programme de développement des infrastructures assorti de la présentation d'un rapport annuel sur la situation des investissements relatifs aux voies d'intérêt communautaire.

x

x

x

III.- PROPOSITION DE REGLEMENT PORTANT APPLICATION DE
REGLES DE CONCURRENCE AUX SECTEURS DES TRANSPORTS
PAR CHEMIN DE FER, PAR ROUTE ET PAR VOIE NAVIGABLE

Pour bien comprendre cette proposition, il est nécessaire de rappeler quelques données antérieures :

Initialement (en novembre 1960) la Commission avait soutenu que toutes les dispositions du Traité de Rome étaient automatiquement applicables aux transports, sauf dérogation expresse contenue dans le Titre IV relatif aux transports.

Parmi ces dispositions figuraient notamment celles des articles 85 et 86 (Titre V) concernant la concurrence.

Un premier règlement d'application de ces articles avait été pris par le Conseil le 6 février 1962 (règlement n°17). La Commission prétendit alors qu'il s'appliquait de plano aux transports, y compris maritimes et aériens.

Les Etats membres étant d'un avis contraire soit pour des raisons d'ordre juridique, soit pour des raisons d'ordre pratique, la Commission fut conduite à proposer au Conseil un nouveau règlement qui, très largement modifié par le Conseil, est devenu le règlement n°141 du 26 novembre 1962.

Ce règlement n°141 prévoit la non application du règlement n°17 au secteur des transports, sine die pour les transports maritimes et aériens, jusqu'au 31 décembre 1965 pour les transports terrestres, la Commission devant, pour ces derniers, présenter des propositions au Conseil avant le 30 Juin 1964.

Ce sont ces nouvelles propositions qui ont été présentées sous forme de projet de règlement que l'on va maintenant analyser.

Dans les considérants de son projet, la Commission, tout en estimant que les règles de concurrence doivent s'appliquer aux transports, souligne que les particularités de ce secteur économique justifient certaines dérogations et adaptations.

C'est pourquoi tout d'abord, le nouveau projet prévoit de reporter d'un an (du 31 décembre 1965 au 31 décembre 1966) le délai prévu par le règlement n°141 pour l'application éventuelle des règles de concurrence aux transports par fer, par route et par voie navigable.

Pendant ce délai, les entreprises de transport devront communiquer à la Commission (avant le 1er avril 1965) les ententes existant entre elles à la date du 1er janvier 1965 ; en cas de refus de communication une procédure de contrainte est prévue. La Commission ensuite soumettra au Conseil, avant le 1er janvier 1966, un rapport sur la situation en matière de concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Par ailleurs, la Commission, si elle prévoit, à partir du 1er janvier 1967, l'application de principe aux transports terrestres des articles 85 et 86 du Traité et partant du règlement n°17, prévoit également un certain nombre de dérogations particulières, soit quant aux ententes visées, soit quant à la procédure suivie.

Ainsi, un certain nombre d'ententes, limitativement énumérées, sont considérées comme indispensables au fonctionnement normal du marché des transports et dès lors exclues du champ d'application de la décision proposée. Il s'agit des ententes tendant à l'application d'améliorations techniques, à la rationalisation de l'exploitation par l'échange du matériel et des moyens de transport, à la coopération entre entreprises de modes de transport différents pour l'exécution de transports combinés, à l'acheminement des transports effectués par un seul mode de transport par les itinéraires les plus rationnels, à la coordination des horaires.

Sur le plan des procédures, la Commission prévoit que le Comité consultatif sur les ententes prévu par le règlement n°17 devra s'adjoindre, lorsqu'il sera saisi de problèmes concernant les transports, des fonctionnaires spécialisés désignés par leurs Gouvernements.