

JOURNAL OFFICIEL

DES

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

27 OCTOBRE 1964

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

7^e ANNÉE N° 168

SOMMAIRE

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

INFORMATIONS

LE CONSEIL

64/589/CEE :

<i>Consultation du Comité économique et social au sujet d'une proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des procédures de délivrance des autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres</i>	2629/64
<i>Avis du Comité économique et social</i>	2631/64

64/590/CEE :

<i>Consultation du Comité économique et social au sujet de la 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</i>	2634/64
<i>Avis du Comité économique et social</i>	2637/64

64/591/CEE :

<i>Consultation du Comité économique et social au sujet de la proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution et au fonctionnement d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté</i>	2642/64
<i>Avis du Comité économique et social</i>	2647/64

64/592/CEE :

<i>Consultation du Comité économique et social au sujet de 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</i>	2652/64
<i>Avis du Comité économique et social</i>	2656/64

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

INFORMATIONS

LE CONSEIL

CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL au sujet d'une proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des procédures de délivrance des autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres

(64/589/CEE)

A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 104^e session du 14 juin 1963, le Conseil a décidé de consulter, conformément aux dispositions de l'article 75 paragraphe 1 du traité, le Comité économique et social au sujet de la proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des procédures de délivrance des autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres.

La demande d'avis a été adressée par M. Grégoire président du Conseil, à M. Roche, président du Comité économique et social, par lettre en date du 14 juin 1963.

B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des procédures de délivrance des autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que l'instauration d'une politique commune des transports comporte, entre autres, l'établissement de règles communes applicables aux transports internationaux de marchandises par route, exécutés

au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres;

considérant qu'il importe d'éliminer les entraves à l'exécution des transports internationaux de marchandises par route qui résultent des procédures de délivrance des autorisations appliquées par les États membres; que la façon la plus appropriée d'atteindre cet objectif consiste dans l'adoption, par tous les États membres, d'une procédure simplifiée comportant la délivrance des autorisations par les autorités de l'État d'immatriculation du véhicule,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article premier

1. Les États membres prendront les mesures nécessaires pour assurer qu'à partir du 1^{er} juillet 1964, les autorisations

requis pour l'exécution de transports de marchandises par route entre leurs territoires soient délivrées par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule, au moyen duquel doit s'effectuer le transport, est immatriculé.

2. Au cas où un accord n'interviendrait pas entre deux États membres avant le 31 mai 1964 pour la mise en application du paragraphe 1, la Commission arrêtera après consultation des États membres intéressés les dispositions nécessaires.

Article 2

Les États membres se communiqueront mutuellement tous renseignements utiles concernant les autorisations délivrées conformément aux dispositions de l'article premier.

Article 3

Les autorisations devront être conformes au modèle figurant à l'annexe qui fait partie intégrante de la présente directive.

Article 4

Les États membres prendront les dispositions nécessaires pour assurer que les documents d'autorisation accom-

pagnent les véhicules et soient présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Article 5

Si, lors d'un transport soumis à autorisation, un transporteur commet une infraction aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives d'un État membre en matière de transport et de circulation, ce dernier signalera l'infraction et, le cas échéant, la sanction appliquée, à l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé.

Article 6

Les États membres communiqueront à la Commission les mesures prises en vue d'assurer la mise en œuvre de la présente directive dans les six mois de sa notification et en tout cas avant le 30 juin 1964.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE

DOCUMENT D'AUTORISATION N° ...

pour l'exécution de transports de marchandises par route entre les États membres de la Communauté économique européenne

1. Nom (firme) et adresse du titulaire
2. Type et constructeur du véhicule automobile
3. Nature de la carrosserie du véhicule automobile
4. Plaque minéralogique du véhicule automobile
5. Type et constructeur de la remorque ⁽¹⁾
6. Plaque minéralogique de la remorque
7. Limitation relative aux zones de transport
8. Limitation relative à la nature des marchandises transportées

Le titulaire de ce document est autorisé à exécuter le transport de marchandises par route entre (État membre) et (État membre) en transit par (État membre) à l'aide du (des) véhicules (s) mentionné(s) ci-dessus.

Il est tenu de respecter les limitations prévues aux points 7 et 8 ci-dessus ⁽²⁾.

L'autorisation est valable du au
....., le

(Cachet)

(Auteurité)

(Signature)

La présente autorisation doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

⁽¹⁾ S'il n'est pas requis d'autorisation pour la remorque, indiquer « Autorisation non requise ». Si une remorque ne peut être utilisée, indiquer « Non autorisée ».

⁽²⁾ Biffer les mentions inutiles.

C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 33^e session, tenue à Bruxelles le 28 novembre 1963, le Comité a adopté l'avis sur le texte reproduit au chapitre B ci-dessus, à l'unanimité des 73 membres présents ou représentés. Le texte de cet avis est le suivant :

AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur la proposition de directive du Conseil
concernant l'uniformisation des procédures de délivrance des autorisations
pour les transports de marchandises par route entre les États membres

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande d'avis du Conseil de ministres de la C.E.E. en date du 14 juin 1963 sur la proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des procédures de délivrance des autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres,

vu l'article 75 paragraphe 1 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu l'article 23 du règlement intérieur du Comité,

vu l'avis du Comité économique et social sur le « Mémoire concernant l'orientation à donner à la politique commune des transports » (doc. CES 70/62),

vu le rapport de M. Renaud, rapporteur de la section spécialisée pour les transports (doc. CES 384/63),

vu l'avis de la section spécialisée pour les transports (doc. CES 361/63 fin.),

vu les délibérations du Comité économique et social, lors de sa 33^e session plénière, séance du 28 novembre 1963,

considérant que les propositions de la Commission visant à l'amélioration des conditions de délivrance des autorisations de transports de marchandises par route entre les États membres, sont propres à faciliter l'exécution de ces transports;

considérant que l'harmonisation des prescriptions législatives, réglementaires et administratives doit aller de pair avec les mesures visant à l'intégration communautaire des transports et à l'organisation du marché;

considérant que cette procédure ne modifie pas les conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants au transport,

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Le Comité approuve la proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des procé-

dures de délivrance des autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres, sous réserve des modifications suivantes :

1. *Adjonction d'un considérant*

Étant entendu que la directive à l'examen ne concerne en principe que le système de délivrance des autorisations octroyées en vertu d'accords bilatéraux, le Comité demande l'introduction d'un nouveau considérant qui viendrait après le deuxième considérant de la proposition de la Commission et qui se lirait comme suit :

« considérant que cette procédure de délivrance des autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres ne modifie pas les conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants au transport; »

2. *Établissement d'un compte rendu de transport (article 2)*

En vue de permettre de se rendre compte de la manière dont les autorisations délivrées en vertu d'accords bilatéraux sont utilisées, ainsi qu'en vue d'établir des statistiques précises en matière de transport international par route, il devrait être prévu l'établissement d'un compte rendu de transport soit sous la forme de l'annexe I jointe au présent avis, soit sous la forme de la lettre de voiture prévue par la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.

Pour ce faire, l'article 2 devrait être complété et se lire comme suit :

« Les États membres se communiqueront mutuellement tous renseignements utiles concernant les autorisations délivrées, conformément aux dispositions de l'article premier, et l'exécution des transports effectués. A cet effet, le transporteur adressera à l'autorité qui les a délivrées, les autorisations utilisées ou

périmées dûment remplies et, en cas d'exécution de plusieurs voyages, soit un compte rendu mensuel conforme au modèle figurant en annexe I, soit une copie de la lettre de voiture prévue par la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route. »

3. Modification du modèle de document d'autorisation (annexe visée à l'article 3)

Le Comité estime que :

a) L'autorisation ne doit pas être affectée au véhicule mais à l'entreprise, étant entendu évidemment que sous le couvert de cette autorisation, un seul des véhicules de son parc pourra circuler à la fois. Ce qui entraînerait les modifications suivantes au modèle annexé à la proposition de directive :

— Suppression des mentions :

- « 2. Type et constructeur du véhicule automobile
- 3. Nature de la carrosserie du véhicule automobile
- 4. Plaque minéralogique du véhicule automobile

5. Type et constructeur de la remorque

6. Plaque minéralogique de la remorque »

Les mentions 7 et 8 deviendraient les mentions 2 et 3.

La phrase relative au respect des limitations devrait donc viser non pas les points 7 et 8, mais les points 2 et 3.

— Suppression du membre de phrase :

« à l'aide du (des) véhicule(s) mentionné(s) ci-dessus ».

— Suppression de l'appel de note visant les remorques.

b) La limitation relative à la nature de la marchandise ne devrait être retenue que lorsqu'il s'agit de contingents exceptionnels délivrés pour une période déterminée et pour des besoins particuliers.

Il y aurait lieu d'ajouter à la nouvelle mention 3, la phrase suivante :

« (seulement s'il s'agit d'autorisations délivrées en vertu d'un contingent spécial affecté à des marchandises déterminées). »

En conséquence, le modèle de document d'autorisation devrait être conforme à l'annexe II jointe au présent avis.

Ainsi délibéré à Bruxelles, le 28 novembre 1963.

Le président
du Comité économique et social
Émile ROCHE

ANNEXE I

COMPTE RENDU DE TRANSPORT (Correspondant au document d'autorisation n°)

Numéro du transport	Date	Nature du fret	Tonnage	Lieu du chargement	Lieu du déchargement	Kilométrage	Visa du poste de douane
1	Aller						
	Retour						
2	Aller						
	Retour						
3	Aller						
	Retour						

Numéro du transport	Date	Nature du fret	Tonnage	Lieu du chargement	Lieu du déchargement	Kilométrage	Visa du poste de douane
4	Aller						
	Retour						
5	Aller						
	Retour						
6	Aller						
	Retour						
7	Aller						
	Retour						
8	Aller						
	Retour						
9	Aller						
	Retour						

Observations des agents de contrôle

.....

.....

ANNEXE II

DOCUMENT D'AUTORISATION N° ...

**pour l'exécution de transports de marchandises par route entre les États
membres de la Communauté économique européenne**

1. Nom (firme) et adresse du titulaire
2. Limitation relative aux zones de transport
3. Limitation éventuelle relative à la nature des marchandises transportées (seulement s'il s'agit d'autorisations délivrées en vertu d'un contingent spécial affecté à des marchandises déterminées)

Le titulaire de ce document est autorisé à exécuter le transport de marchandises par route entre (État membre) et (État membre) en transit par (État membre).

Il est tenu de respecter les limitations prévues aux points 2 et 3 ci-dessus ⁽¹⁾.

L'autorisation est valable du au
....., le

(Cachet)

(Autorité)
(Signature)

La présente autorisation doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles.

CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

au sujet de la 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

(64/590/CEE)

A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 104^e session du 14 juin 1963, le Conseil a décidé de consulter, conformément aux dispositions de l'article 75 paragraphe 1 du traité, le Comité économique et social au sujet de la 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.

La demande d'avis a été adressée par M. Grégoire, président du Conseil, à M. Roche, président du Comité économique et social, par lettre en date du 14 juin 1963.

B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

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

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que la politique commune des transports doit viser à réaliser l'intégration communautaire des transports et que, étant donné les aspects spéciaux des transports, cette intégration doit se faire dans le cadre d'une organisation du marché fondée notamment sur l'instauration d'un système de tarification à fourchettes et d'une réglementation de la capacité;

considérant que la réalisation de ces objectifs doit aller de pair avec l'élimination des disparités qui sont de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence dans les transports; qu'il est nécessaire en conséquence de prendre des mesures d'harmonisation ou de rapprochement qui doivent porter sur certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives spécifiques aux transports; que ces mesures d'harmonisation ou de rapprochement doivent, selon les cas, concerner à l'échelon de la Communauté tant les relations entre les modes de transport que, à l'intérieur d'un même mode de transport, les relations entre les entreprises des différents États membres;

considérant que les disparités se manifestent notamment dans les domaines de la fiscalité, du régime des assurances, de l'intervention des États dans les transports et des régimes sociaux;

considérant, en conséquence, qu'il convient de prendre les mesures tendant :

— en ce qui concerne la fiscalité, à la suppression des doubles impositions frappant les véhicules automobiles, à l'uniformisation des régimes de franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules, à l'uniformisation des bases de calcul de la taxe sur les véhicules, à l'aménagement des régimes de taxes spécifiques applicables au transport de marchandises pour compte propre et pour compte d'autrui, à la mise à la charge des usagers des infrastructures des coûts de ces infrastructures qui leur sont imputables et à l'assujettissement des prestations de transport au régime général des taxes sur le chiffre d'affaires,

— en ce qui concerne les assurances, à rendre obligatoire l'assurance de la responsabilité civile à l'égard des tiers et à harmoniser les dispositions relatives à l'assurance pour les dommages aux marchandises transportées,

— en ce qui concerne l'intervention des États dans les transports, à la réduction, dans toute la mesure du possible, des obligations de service public, à une compensation équitable des charges résultant de celles qui seront maintenues et de celles correspondant à des réductions tarifaires pour des motifs sociaux, à la normalisation des comptes des entreprises ferroviaires et à la réalisation de l'autonomie financière de ces entreprises,

— en ce qui concerne les régimes sociaux, au rapprochement dans le progrès des dispositions spécifiques relatives aux conditions de travail dans les transports, à l'unification des dispositions concernant la composition des équipages, à l'harmonisation des dispositions relatives aux temps de travail et de repos, ainsi qu'à l'harmonisation des régimes des heures supplémentaires, à l'institution d'un livret individuel de contrôle et à l'adoption éventuelle de mesures propres aux transports en matière de sécurité sociale;

considérant qu'il est nécessaire de fixer, dès à présent, les objectifs à atteindre dans le cadre de cette action d'harmonisation et de rapprochement, ainsi que le rythme

de sa réalisation, les dispositions d'application étant arrêtées en temps utile avant la date de leur mise en vigueur;

considérant enfin que la présente décision doit pouvoir être modifiée et complétée en fonction de l'établissement du marché commun et du développement de la politique commune des transports,

A PRIS LA PRÉSENTE DÉCISION :

SECTION I

Dispositions en matière fiscale

Article premier

Avec effet à la date du 1^{er} janvier 1965, il sera procédé :

a) A la suppression des doubles impositions frappant les véhicules automobiles à l'occasion de leur utilisation pour l'exécution de transports dans un État membre autre que celui de leur immatriculation;

b) A l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires et des bâtiments de navigation intérieure.

Article 2

Avec effet à la date du 1^{er} janvier 1966, il sera procédé à l'uniformisation des bases de calcul de la taxe sur les véhicules automobiles et sur les bâtiments de navigation intérieure destinés au transport de marchandises.

Article 3

1. Avec effet à la date du 1^{er} janvier 1966, il sera procédé dans chaque État membre, en vue de les rendre équivalents dans leurs effets, à un aménagement des régimes fiscaux spécifiques applicables, dans le domaine des transports par route et dans celui des transports par voie navigable, aux transports de marchandises effectués par des entreprises de transport et par les autres entreprises pour leurs propres besoins.

2. Avant le 1^{er} juillet 1965, les États membres communiqueront à la Commission les projets des dispositions qu'ils envisagent d'arrêter en vue d'atteindre l'objectif visé au paragraphe 1.

La Commission pourra adresser un avis ou une recommandation à l'État membre intéressé dans les 30 jours de la réception de la communication.

Article 4

A partir du 1^{er} janvier 1969, les régimes de taxes et redevances spécifiques applicables aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, effectués tant en trafic national qu'en trafic international, seront aménagés de façon à réaliser la mise à la charge des usagers des infrastructures de transport des coûts de ces infrastructures qui leur sont imputables.

En ce qui concerne les taxes sur les carburants, cet aménagement devra tenir compte des objectifs de la politique commune de l'énergie.

Article 5

1. A partir du 1^{er} janvier 1967, le régime général en vigueur dans chaque État membre en matière de taxe

sur le chiffre d'affaires, sera appliqué aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, compte tenu des décisions que le Conseil pourrait prendre au sujet de l'introduction d'un système commun de taxe sur le chiffre d'affaires.

Dans la mesure où les transports se trouveraient soumis à des régimes de taxes spécifiques tenant lieu de taxe sur le chiffre d'affaires, le régime général se substituera à ces régimes de taxes spécifiques.

2. Avant le 1^{er} juillet 1966, les États membres communiqueront à la Commission les projets des dispositions qu'ils envisagent d'arrêter en vue d'atteindre l'objectif fixé au paragraphe 1.

La Commission pourra adresser un avis ou une recommandation à l'État membre intéressé dans les 30 jours de la réception de la communication.

SECTION II

Dispositions en matière d'assurances

Article 6

1. Avec effet à la date du 1^{er} janvier 1965, l'assurance en matière de responsabilité civile à l'égard des tiers dans le domaine des transports par route et par voie navigable sera rendue obligatoire dans tous les États membres.

2. Avant le 1^{er} juillet 1964, les États membres communiqueront à la Commission les projets des dispositions qu'ils envisagent d'arrêter en vue d'atteindre l'objectif fixé au paragraphe 1.

La Commission pourra adresser un avis ou une recommandation à l'État membre intéressé dans les 30 jours de la réception de la communication.

3. Avant le 1^{er} janvier 1965, il sera procédé, pour chacun des modes de transport visés au paragraphe 1, à l'établissement de dispositions uniformes pour la couverture des risques en cause.

Article 7

Avec effet à la date du 1^{er} janvier 1966, il sera procédé, pour chacun des deux modes de transport, à l'harmonisation des dispositions relatives à l'assurance en matière de responsabilité du transporteur pour les dommages susceptibles de survenir aux marchandises transportées par route et par voie navigable.

SECTION III

Dispositions concernant certaines interventions des États

Article 8

1. Les obligations inhérentes à la notion de service public imposées aux entreprises de transport ne devront être maintenues que dans la mesure où leur maintien est indispensable pour garantir la fourniture des services de transport suffisants.

Les États membres s'efforceront d'atteindre cet objectif par une action concertée suivant des principes communs qui seront définis avant le 1^{er} janvier 1965.

2. La compensation des charges découlant pour les entreprises de transport du maintien des obligations visées au paragraphe 1 devra être effectuée selon des méthodes communes.

Article 9

A partir du 1^{er} janvier 1965, les charges qui découlent pour les transporteurs de l'application aux transports de voyageurs de prix et conditions de transport imposés par un État membre dans l'intérêt d'une ou de plusieurs catégories sociales particulières devront faire l'objet de compensations déterminées selon des méthodes communes.

Article 10

Avant le 1^{er} janvier 1966, les comptes des entreprises de chemin de fer feront l'objet d'une normalisation selon des règles communes.

Les compensations financières que cette normalisation est susceptible d'entraîner seront effectuées par les États membres à partir de la même date.

Article 11

A partir du 1^{er} janvier 1965, il sera procédé à l'harmonisation progressive des règles régissant les relations financières entre les entreprises de chemin de fer et les États.

Cette harmonisation, qui aura pour objectif d'assurer l'autonomie financière de ces entreprises, devra être terminée au plus tard avant la fin de la période de transition.

SECTION IV**Dispositions en matière sociale***Article 12*

1. A partir du 1^{er} janvier 1965 et avant la fin de la période de transition, il sera procédé, à l'intérieur de chaque mode de transport, au rapprochement dans le progrès des dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

2. Le rapprochement visé au paragraphe 1 devra être complété par le rapprochement dans le progrès entre elles des dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans les trois modes de transport, compte tenu des différences des techniques utilisées et des fonctions remplies.

Article 13

A partir du 1^{er} janvier 1965, il sera procédé à l'unification des dispositions concernant la composition des équipages dans chaque mode de transport sur la base de normes communautaires.

Cette unification devra être réalisée au plus tard le 31 décembre 1966.

Article 14

1. A partir du 1^{er} janvier 1965, il sera procédé à l'harmonisation des dispositions en matière de temps de travail et de temps de repos dans chaque mode de transport.

2. A partir du 1^{er} janvier 1965, il sera procédé, compte tenu de la mise en œuvre du paragraphe 1 du présent article, à l'harmonisation des régimes des heures supplémentaires et notamment des bases au-delà desquelles les heures sont considérées comme heures supplémentaires, des taux de majoration pour ces heures et des conditions de dérogation.

3. Les harmonisations visées aux paragraphes 1 et 2 devront être achevées au plus tard le 31 décembre 1966.

Article 15

A partir du 1^{er} janvier 1965, il est institué, dans le domaine des transports par route et par voie navigable, un livret individuel de contrôle permettant d'assurer le contrôle du respect des dispositions en matière de conditions de travail.

Article 16

Avant le 1^{er} janvier 1966, il sera décidé dans quelle mesure des dispositions propres aux transports doivent être prises en matière de sécurité sociale, compte tenu notamment du développement de l'harmonisation générale des régimes de sécurité sociale.

SECTION V**Dispositions finales***Article 17*

Les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre de la présente décision, à l'exception des articles 3, 5 et 6 paragraphes 1 et 2, seront arrêtées par le Conseil, statuant dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, au plus tard six mois avant la date à laquelle ces dispositions doivent entrer en vigueur.

Article 18

A la fin de la deuxième étape de la période de transition, et ensuite tous les deux ans, la Commission présentera au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente décision et fera, le cas échéant, des propositions en vue de la modifier ou de la compléter en fonction de l'établissement du marché commun et du développement de la politique commune des transports.

Article 19

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 34^e session, tenue à Bruxelles le 30 janvier 1964, le Comité a adopté l'avis sur les textes reproduits au chapitre B ci-dessus, à l'unanimité des 90 membres présents ou représentés. Le texte de cet avis est le suivant :

AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur la 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

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande d'avis du Conseil en date du 14 juin 1963, portant sur la 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,

vu l'article 75 paragraphe 1 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu l'article 23 du règlement intérieur du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité économique et social sur le « Mémoire sur l'orientation à donner à la politique commune des transports » (doc. CES 70/62),

vu le rapport de Mme Maria Weber, rapporteur de la section spécialisée (doc. CES 1/64),

vu l'avis de la section spécialisée pour les transports (doc. CES 360/63 fin.),

vu les délibérations du Comité économique et social, lors de sa 34^e session plénière, séance du 30 janvier 1964,

considérant qu'une politique commune des transports n'est possible que sur la base de conditions de concurrence équilibrées et équitables;

considérant que les distorsions existantes doivent être éliminées par une harmonisation progressive et parallèle des dispositions affectant la concurrence;

considérant cependant que le calendrier de toutes les mesures visant à la réalisation de la politique commune des transports ne tient pas suffisamment compte de ce principe;

considérant que les mesures d'harmonisation proposées ne portent pas sur toutes les pratiques occasionnant des distorsions de concurrence, telles que par exemple, les aides aux investissements et les exonérations;

considérant que l'élimination des distorsions de concurrence doit être réalisée par priorité dans les transports internationaux,

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Le Comité économique et social approuve la 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, sous réserve des modifications et adjonctions ci-après prises en considération :

Préambule

Deuxième considérant

Ajouter à la fin de la deuxième phrase, après les mots « spécifiques aux transports », le membre de phrase ci-après :

« ... ou d'arrêter de nouvelles dispositions garantissant l'élimination de pratiques faussant la concurrence; que ces mesures etc... »

Le Comité considère cette adjonction comme opportune pour souligner, dès le préambule, la déclaration d'intention contenue dans l'article 18 de la proposition.

Troisième considérant

Après l'expression « l'intervention des États », insérer les mots :

« ... notamment sous forme de subventions... »

Quatrième considérant

1^{er} alinéa

Compléter le 1^{er} alinéa comme suit :

« En ce qui concerne la fiscalité, à la recherche systématique de l'égalité fiscale, notamment à la suppression des exonérations d'impôts et de taxes du régime général dont bénéficient les modes de transport, à la suppression des doubles impositions... »

Le Comité estime que le principe de l'égalité fiscale revêt une importance si décisive qu'il doit être exprimé dans le préambule. En outre, il estime nécessaire de ne plus limiter la suppression de la double imposition aux véhicules routiers, mais de l'étendre également aux autres moyens de transport.

Supprimer les mots « à la mise à la charge des usagers des infrastructures des coûts de ces infrastructures qui leur sont imputables ».

Nouvel alinéa 2

Remplacer les mots supprimés précédemment au 1^{er} alinéa par le nouvel alinéa ci-après :

« En ce qui concerne les coûts d'infrastructure, à la mise à la charge des usagers et autres bénéficiaires des coûts des infrastructures qui leur sont imputables, compte tenu de l'égalité de traitement entre les différents modes de transport. »

La suppression précitée et l'insertion de ce nouvel alinéa sont estimées nécessaires par le Comité pour faire ressortir comme il convient l'importance particulière des coûts d'infrastructures et des charges correspondantes.

Articles

Article premier

Paragraphe 1

Dans la perspective de l'adjonction apportée au préambule, de même que de l'adaptation, nécessaire au point de vue des délais, à la réglementation en matière de chiffre d'affaires figurant à l'article 5, il convient de donner la nouvelle rédaction ci-après à l'article premier paragraphe 1 :

« 1. Avec effet au 1^{er} janvier 1965, les régimes généraux respectifs des États membres en matière d'impôts et de taxes seront applicables aux entreprises de transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Toutes exonérations devront être supprimées d'ici ce terme. En matière de taxes sur le chiffre d'affaires, l'article 5 est d'application. »

Modifier comme suit le début du texte actuel de l'article premier :

« 2. *Au plus tard le 1^{er} janvier 1965, il sera procédé :*

a) A la suppression des doubles impositions frappant les véhicules à l'occasion... »

Cette modification est proposée pour faire prendre effet à la suppression de la double imposition à une date antérieure et pour ne pas la limiter aux seuls véhicules automobiles, mais au contraire l'étendre à tous les moyens de transport.

Modifier comme suit l'alinéa b) actuel :

« b) A l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant

dans les réservoirs des engins de traction ferroviaire, routiers et de la navigation intérieure. »

Cette modification tient compte du fait que les frontières ne sont pas traversées uniquement par des véhicules automobiles et des bâtiments de la navigation intérieure, mais également par des locomotives diesel.

Article 2

Modifier et compléter comme suit l'article 2 :

« 1. Au plus tard le 1^{er} janvier 1966, il sera procédé :

a) A l'uniformisation des bases de calcul de la taxe sur les véhicules automobiles,

b) Au rapprochement des taxes sur les carburants.

2. Au plus tard le 1^{er} janvier 1967, les régimes fiscaux visés en a) seront harmonisés de manière à rendre équivalentes dans leurs effets les charges incombant aux entreprises des différents États membres. »

Concernant le point 1

Le Comité est parti de la considération qu'il convient d'accorder la date fixée ici avec la création du système de tarifs à fourchettes et l'instauration d'un contingent communautaire. De ce fait, il a choisi une rédaction exprimant que l'uniformisation devrait être réalisée autant que possible antérieurement au 1^{er} janvier 1966.

Concernant 1 a)

Face au texte de la proposition, le Comité estime suffisant de se limiter à la taxe sur les véhicules routiers, attendu qu'un seul État membre applique une taxe sur les moyens de transport aux bâtiments de la navigation intérieure et attendu, en outre, que tous les bâtiments de la navigation intérieure, quelle que soit leur nationalité, subissent sur le Rhin des taxes identiques.

Concernant 1 b)

Le Comité voit dans les taxes sur les carburants un moyen important de financement des infrastructures.

Il estime de ce fait que les taxes sur les carburants, rendues indépendantes des politiques énergétiques dans les différents États membres, doivent être considérées comme un instrument essentiel de la politique des transports, que les différences existantes doivent donner lieu à un rapprochement mutuel et que les taxes sur les carburants et les véhicules routiers doivent se trouver liées dans un seul article, en tant que taxes spécifiques sur les

transports, ceci pour des raisons de cohésion structurelle et de systématique juridique.

Concernant le point 2

Le Comité estime insuffisante une uniformisation portant uniquement sur les bases de calcul. Ayant conscience également du fait que l'introduction d'une imposition de même nature au delà de cette uniformisation serait très difficile à appliquer aux entreprises, il estime nécessaire de formuler concrètement qu'une correspondance des effets des charges grevant les entreprises devra être réalisée d'ici le 1^{er} janvier 1967.

En tout état de cause, les distorsions conservant effet jusqu'à cette date, devraient être éliminées à brève échéance.

Article 3

Le Comité apporte son soutien à l'objectif visé par la Commission à l'article 3, à savoir, placer, en matière de taxes de transport, le transport pour compte propre et le transport de marchandises pour compte d'autrui sur un pied d'égalité.

En particulier, l'élimination de taxes élevées frappant le transport pour compte propre est estimée nécessaire du fait que les capacités de transport du transport pour compte propre sont encore moins saturées que celles du transport de marchandises pour compte d'autrui, attendu qu'en règle générale, les véhicules utilisés pour le transport pour compte propre ne bénéficient pas de frets en retour. En outre, il faut considérer que le problème, lié à l'égalité de traitement fiscal, de la limitation de la capacité apporte aux transports de marchandises pour compte d'autrui des avantages dans le domaine de la concurrence.

Article 4

Alinéa 1

Donner la nouvelle rédaction ci-après à l'alinéa 1 :

« Au plus tard le 1^{er} janvier 1969, le Conseil, sur proposition de la Commission, fixe, sur la base des résultats de l'enquête concernant les coûts d'infrastructure et compte tenu de l'égalité de traitement, les modalités de couverture, par les différents modes de transport, des frais des infrastructures qui leur sont imputables. »

Le Comité estime que le délai venant à échéance le 1^{er} janvier 1969, pour la détermination d'une méthode bien définie d'imputation des coûts d'infrastructure, est trop bref. Il considère plutôt comme nécessaire de laisser au Conseil le soin de

déterminer, dans le cadre de dispositions d'application, la répartition en pourcentage des coûts d'infrastructure selon la méthode qu'il estimera opportune. De ce fait, il conviendrait de n'établir qu'à partir de la date citée, en prenant pour base les résultats de l'enquête sur les coûts des infrastructures, le rapport et les modalités pour l'imputation des coûts d'infrastructure aux utilisateurs desdites infrastructures, compte tenu de l'égalité de traitement des différents modes de transport.

Alinéa 2

Compte tenu de l'adjonction apportée à l'article 2 concernant le rapprochement des dispositions relatives aux taxes sur les carburants, il convient de supprimer l'alinéa 2. Par ailleurs, il ne convient pas, en ce qui concerne la couverture des frais d'infrastructure, que l'obligation soit imposée de tenir compte des objectifs de la politique énergétique commune.

Nouvel alinéa 2

Le Comité considère que certaines mesures nécessaires de police routière font, elles aussi, partie des infrastructures.

Compléter l'article 4 par le nouvel alinéa 2 ci-après :

« Les taxes et redevances spécifiques imposées à chaque mode de transport doivent être affectées à la construction et à l'entretien des infrastructures afférentes aux modes de transport en cause; ces taxes et redevances ne doivent pas dépasser ces coûts. »

Nouveaux alinéas 3, 4 et 5

Insérer les nouveaux alinéas ci-après :

« Alinéa 3 :

D'ici le 1^{er} janvier 1965, l'égalité de traitement des modes de transport en matière de couverture des dépenses d'infrastructures devra être réalisée.

Alinéa 4 :

Les États membres communiqueront à la Commission, avant le 1^{er} octobre 1964, les projets des dispositions qu'ils désirent arrêter, en vue de la réalisation des objectifs prévus à l'alinéa 3.

Alinéa 5 :

La Commission peut transmettre ses avis ou recommandations aux États membres dans un délai de 30 jours à compter du jour de la réception de la communication. »

Cette proposition répond, de par son esprit, à celle, relative au point 2 de l'article 2, concernant une réglementation transitoire.

Article 5

Point 1

Modifier comme suit le point 1 :

« A partir du 1^{er} janvier 1967, il sera procédé à l'étude des conditions dans lesquelles, compte tenu des aspects spéciaux des transports, le régime général en vigueur dans chaque État membre en matière de taxes sur le chiffre d'affaires serait appliqué aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, en fonction des décisions que le Conseil pourrait prendre au sujet de l'introduction d'un système commun de taxes sur le chiffre d'affaires.

Dans le cas où cette application aux transports serait décidée, et dans la mesure où les transports se trouveraient soumis à des régimes de taxes spécifiques tenant lieu de taxes sur le chiffre d'affaires, le régime général se substituerait à ces régimes de taxes spécifiques. »

Même si le but visé par la Commission est reconnu pleinement justifié, le Comité s'attend à des conséquences très désagréables, pour les entreprises de transport et pour la collectivité, de l'élimination des formes particulières de taxes sur le chiffre d'affaires adaptées aux particularités spécifiques des transports et de l'application future des dispositions générales en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

En raison des répercussions, inconnues dans une large mesure, d'une application conséquente d'un système de taxe sur la valeur ajoutée aux entreprises de transport, la Commission devrait examiner avec soin s'il ne serait pas plus opportun :

— de maintenir, dans l'avenir, également la taxe sur les transports en tant que forme particulière de la taxe sur le chiffre d'affaires, tout en l'harmonisant et en l'adaptant à un nouveau système ultérieur de taxe sur la valeur ajoutée,

— ou de prélever la taxe sur la valeur ajoutée également sur les taxes de transport, des facilités fiscales pouvant être accordées dans ce domaine.

Article 6

La réglementation prévue par la Commission à l'article 6 est considérée comme insuffisante par le Comité. Il propose par conséquent de modifier comme suit le point 1 et le paragraphe 1 du point 2 :

« 1. Avec effet à la date du 1^{er} janvier 1965, l'assurance couvrant également les risques du personnel des véhicules en matière de responsabilité civile, en matière de transport par route et par voie navigable, sera rendue obligatoire dans tous les États membres.

2. Avant le 1^{er} juillet 1964, les États membres communiqueront à la Commission les projets des dispositions qu'ils envisagent d'arrêter en vue d'atteindre l'objectif fixé au paragraphe 1, en garantissant la pleine liberté du choix de l'assureur. »

(Alinéa 2 du point 2 : inchangé.)

Article 7

Supprimer l'article 7.

Article 8

Point 1

Le Comité estime que les limites fixées par la Commission aux obligations de service public imposées aux entreprises de transport sont trop étroites et restreignent dans une large mesure les entreprises considérées à une activité économique propre. C'est pourquoi, il considère comme indispensable une extension des obligations de services publics à la « réalisation des tâches prévues à l'article 2 du traité de la C.E.E. et par le traité de la C.E.C.A. », dépassant en cela la garantie de la « fourniture de services de transports suffisants ».

Point 1, paragraphe 1

De ce fait, le paragraphe 1 du point 1 doit être modifié comme suit :

« 1. Les obligations inhérentes à la notion de services publics (en allemand : *gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen*) imposées aux entreprises de transport ne devront être maintenues que dans la mesure où leur maintien est indispensable pour garantir une fourniture des services de transport suffisante et pour l'accomplissement des tâches prévues par les traités instituant la C.E.E. et la C.E.C.A., et pour ne pas altérer la concurrence entre modes de transports. »

Point 1, paragraphe 2

Le Comité considérant que le caractère obligatoire du paragraphe 2 du point 1 n'est pas suffisant, la modification ci-après est proposée :

« Suivant des principes communs à définir avant le 1^{er} janvier 1965, les États membres

procéderont avant le 1^{er} janvier 1966 aux modifications devant être apportées dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vue d'atteindre ce but. »

Point 2

Le Comité estimant nécessaire d'imposer aux gouvernements des obligations de délais en ce qui concerne les compensations, la modification ci-après est proposée :

« 2. A partir du 1^{er} janvier 1966, la compensation des charges découlant, pour les entreprises de transport, du maintien des obligations visées au paragraphe 1 devra être effectuée selon des méthodes communes. »

Article 10

Afin de garantir que, lors de la normalisation des comptes des entreprises de chemins de fer, soient pris en considération non seulement les désavantages financiers liés aux charges de ces entreprises, mais également les avantages éventuels dont elles bénéficient, il convient d'ajouter, après le 1^{er} paragraphe de l'article 10, le paragraphe suivant :

« Lors de cette normalisation, il sera tenu compte tant des charges devant être supportées par les chemins de fer par suite du fait qu'ils ne sont pas soumis aux mêmes conditions d'exploitation que les entreprises privées des autres modes de transport, que des avantages éventuels que les chemins de fer peuvent tirer de cette situation. »

La normalisation des comptes devant être terminée dès avant le 1^{er} janvier 1966, il n'est pas possible, comme le voudrait l'article 17, de n'arrêter les règles communes que six mois auparavant au plus tard, ceci en raison de l'importance desdites règles. Le Comité demande, pour cette raison, au Conseil et à la Commission de mettre en vigueur dès le 1^{er} janvier 1965 les règles communes relatives à l'article 10.

Article 11

Paragraphe 2

Modifier comme suit le paragraphe 2 :

« Cette harmonisation, qui aura pour objectif d'assurer à ces entreprises, quel que soit leur statut juridique, une autonomie financière basée sur une exploitation rentable devra être terminée au plus tard avant la fin de la période de transition. »

Article 12

Alinéa 2

Aucune obligation de délai n'ayant été prévue pour l'adaptation mutuelle des dispositions sociales valables pour les trois modes de transports telle qu'elle est arrêtée au point 2 et le Comité estimant nécessaire de tenir compte, en dehors des différences de techniques et de fonctions respectives également des modalités d'exploitation, le paragraphe 2 de l'article 12 doit être modifié comme suit :

« Le rapprochement visé au paragraphe 1 devra être complété deux ans au plus tard après la fin de la période de transition par le rapprochement dans le progrès entre elles des dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans les trois modes de transport, compte tenu des différences de techniques utilisées, des fonctions remplies et des modalités d'exploitation. »

Article 14

Le Comité estime nécessaire de réaliser prioritairement l'harmonisation des temps de travail et de repos dans le trafic routier international, de déterminer, ici également, de manière spécifique l'harmonisation entre les modes de transport, de fixer un délai pour cette harmonisation et de tenir compte des particularités divergentes des modes de transport.

En conséquence, il convient de modifier comme suit l'article 14 points 1 et 3, et de compléter ledit article par un nouveau point 4 :

« 1. Il sera procédé à l'harmonisation des dispositions en matière de temps de travail et de temps de repos dans chaque mode de transport.

Dans ce domaine, une priorité sera donnée aux dispositions applicables aux transports internationaux par route.

2. Inchangé.

3. L'établissement des dispositions visées au 2^e paragraphe du point 1 devra être réalisé au plus tard le 1^{er} janvier 1965; les harmonisations visées par le 1^{er} paragraphe du point 1 et par le point 2 devront être achevées au plus tard le 31 décembre 1966.

4. Elles seront complétées, à partir du 1^{er} janvier 1966, et au plus tard avant le 31 décembre 1967, par une harmonisation analogue pour les trois modes de transport, compte tenu des différences des techniques utilisées, des fonctions remplies et des modalités d'exploitation. »

Article 15

Le Comité considère l'introduction d'un simple livret individuel de contrôle comme une possibilité de contrôle des temps de travail et de repos insuffisante à la longue.

Il reconnaît cependant que, durant une période transitoire de 2 ans, le système de contrôle efficace par lui proposé peut résider la plupart du temps et principalement, dans des livrets de contrôle. Afin de tenir compte des particularités spécifiques de la navigation fluviale en rendant possible (au titre d'alternative) l'introduction de livrets individuels de contrôle ou de livrets de bord — ou encore des deux genres de livrets à la fois — il doit être question non pas d'un livret individuel de contrôle, mais, pour employer une formule générale, de « livrets de contrôle ».

De ce fait, il convient de donner à l'article 15 la nouvelle rédaction ci-après :

« A partir du 1^{er} janvier 1965, il est institué, dans le domaine des transports par route et par voie navigable, un système efficace de contrôle permettant d'assurer le contrôle du respect des dispositions en matière de conditions de travail.

Durant une première étape de 2 ans, ce système consistera en l'institution de livrets de contrôle routiers ou de carnets de bord dans la navigation fluviale. »

Ainsi délibéré à Bruxelles, le 30 janvier 1964.

*Article 17**Nouveau paragraphe 2*

Le Comité estime nécessaire de conseiller les gouvernements quant au contenu et à l'étendue de l'harmonisation de certaines dispositions sociales et les institutions de la Communauté quant à la structuration des règles communes nécessaires à cet effet, cette tâche étant accomplie par un comité paritaire des partenaires sociaux, qui resterait à constituer.

De ce fait, compléter l'article 17 par le deuxième paragraphe ci-après :

« Des règles communes sont arrêtées pour mettre en œuvre les mesures nécessaires selon la section IV. Un Comité paritaire composé de représentants des partenaires sociaux collabore à l'élaboration de ces règles communes. Le Comité donne en même temps des avis à la Commission en ce qui concerne les propositions relatives à la section IV au sens de l'article 18. »

Pour conclure, le Comité soulève le problème de savoir si le recours juridique reste possible dans tous les cas contre les mesures des gouvernements, de la Commission et du Conseil de ministres prises en relation avec la décision ci-dessus. Pour cette raison, demande est faite à la Commission d'examiner ce problème et, dans la mesure où n'existerait pas de possibilité de plainte, de soumettre au Conseil de ministres, après consultation du Comité économique et social, des propositions relatives à la possibilité d'un recours.

*Le président
du Comité économique et social
Émile ROCHE*

**CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL
au sujet de la proposition du règlement de Conseil relatif
à la constitution et au fonctionnement d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route
à l'intérieur de la Communauté**

(64/591/CEE)

A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 104^e session du 14 juin 1963, le Conseil a décidé de consulter, conformément aux dispositions de l'article 75 paragraphe 1 du traité, le Comité économique et social au sujet de la proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution

et au fonctionnement d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté.

La demande d'avis a été adressée par M. Grégoire, président du Conseil, à M. Roche, président du Comité économique et social, par lettre en date du 14 juin 1963.

B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution et au fonctionnement d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que l'instauration d'une politique commune des transports comporte, entre autres, l'établissement de règles communes applicables aux transports de marchandises par route, exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres;

considérant que ces règles doivent être établies de façon à permettre un développement des transports routiers qui soit adapté aux nécessités découlant du marché commun et à favoriser la réalisation d'un marché des transports qui soit à l'échelle de la Communauté et auquel les transporteurs des États membres puissent avoir accès sur un pied d'égalité et sans distinction de nationalité;

considérant qu'en raison des aspects spéciaux des transports la poursuite de ces objectifs doit s'inscrire dans le cadre d'une organisation du marché des transports comportant un système de réglementation de la capacité des transports de marchandises par route;

considérant qu'en ce qui concerne le trafic entre les États membres, la solution la plus appropriée pour atteindre ces objectifs consiste dans l'instauration d'un contingent communautaire se substituant au régime actuel de réglementations unilatérales, d'accords bilatéraux et de conventions multilatérales et donnant la possibilité aux transporteurs des États membres d'effectuer des transports sur toutes les relations de trafic à l'intérieur de la Communauté; qu'il y a lieu en outre de régler dans ce cadre l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre;

considérant cependant que l'instauration de cette nouvelle réglementation ne doit pas provoquer de perturbations sur le marché des transports; qu'il importe en conséquence de procéder progressivement, pendant la période de transition, à la mise en place du contingent communautaire et parallèlement à la suppression des contingents bilatéraux;

considérant qu'une telle opération implique que les contingents bilatéraux ne soient plus augmentés après qu'ils auront été établis à un niveau convenable pour toutes les relations de trafic de la Communauté soit par voie d'accords entre les États membres soit, à défaut, par la Commission; qu'il échet de tenir compte de la situation particulière des États membres de l'Union économique Benelux;

considérant qu'en vue de favoriser l'utilisation rationnelle des véhicules routiers, il faut supprimer les restrictions imposées à l'exécution des transports internationaux en retour;

considérant que les transports entre les États membres ne doivent pas être entravés par des restrictions imposées par un État membre à l'exécution des transports traversant en transit son territoire; qu'il s'impose en conséquence de supprimer ces restrictions; que cette suppression ne saurait provoquer ni difficultés ni perturbations étant donné l'établissement de contingents bilatéraux sur toutes les relations et l'interdiction d'augmenter ces contingents;

considérant que le volume du contingent communautaire doit être déterminé chaque année en fonction notamment de l'évolution de la demande de transport, de l'utilisation des capacités de transport et des effets probables de la réduction parallèle des contingents bilatéraux;

considérant que, pendant la période de transition, le contingent communautaire fera l'objet d'une répartition entre les États membres qui pourra être révisée en tenant compte notamment de l'évolution des échanges de marchandises entre les États membres, de l'utilisation effective des autorisations communautaires et des coûts de transport dans les différents États membres; qu'il convient de prévoir la possibilité d'instituer dans la suite une procédure de délivrance directe des autorisations communautaires aux transporteurs;

considérant que, pour fixer le volume du contingent communautaire et sa répartition entre les États membres dans les conditions qui viennent d'être indiquées, il y a lieu de prévoir une procédure instaurant une coopération étroite entre les États membres et la Commission au sein d'un comité;

considérant qu'il convient de donner à la Commission les moyens de parer à des développements dont il n'a pu être tenu compte lors de la fixation et de la répartition du contingent communautaire ainsi qu'à une insuffisance occasionnelle de l'offre de transport et à des besoins de trafic exceptionnels et temporaires;

considérant que, pour assurer le bon fonctionnement du système du contingent communautaire, il est nécessaire de disposer de renseignements relatifs à l'utilisation des autorisations délivrées dans le cadre aussi bien du contingent communautaire que des contingents bilatéraux;

considérant qu'il convient de prévoir la possibilité d'adopter avant la fin de la période de transition, compte tenu de l'expérience acquise et du développement de la politique commune des transports, toutes mesures utiles pour la modification du régime du contingent communautaire;

considérant qu'il n'est pas nécessaire de soumettre au régime du contingent communautaire ni les transports visés à la première directive du Conseil du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux, ni les transports de marchandises par route entre les États membres effectués par des entreprises pour leurs propres besoins avec des

véhicules leur appartenant ou mis à leur disposition exclusive pour une certaine durée; que ces derniers transports peuvent être exonérés de tout régime de contingentement et d'autorisation, la plupart des États membres n'imposant pas de restrictions à leur exécution; que cette exonération doit toutefois s'accompagner d'un contrôle approprié et qu'à cet effet il convient de prescrire la tenue d'un document émis par les autorités compétentes des États membres et accompagnant les véhicules,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

1. A partir de la fin de la période de transition, les transports de marchandises par route exécutés entre les États membres seront, sous réserve des dispositions de l'article 8 b), effectués exclusivement sous le couvert d'autorisations communautaires délivrées dans le cadre d'un contingent communautaire.

2. En vue de la réalisation de l'objectif fixé au paragraphe 1, il est procédé, au cours de la période de transition, à la mise en œuvre des mesures suivantes :

a) Un contingent communautaire est institué à partir du 1^{er} janvier 1964 dans les conditions et selon les procédures prévues au présent règlement;

b) Les contingents ouverts entre les États membres en vertu d'accords portant sur les transports de marchandises par route, ci-après dénommés « contingents bilatéraux », sont progressivement supprimés à partir du 1^{er} janvier 1965, conformément aux dispositions de l'article 5.

Article 2

1. Les contingents bilatéraux sont fixés par voie d'accords entre les États membres intéressés, y compris les États membres dont le territoire est susceptible d'être emprunté en transit, à un niveau convenable compte tenu de la demande de transport.

Cette procédure est d'application tant en ce qui concerne les relations soumises à des restrictions quantitatives au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement que pour celles sur lesquelles il n'existe pas de telles restrictions à cette date.

La Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas peuvent toutefois, pour les transports exécutés entre leurs territoires, fixer de commun accord des contingents comportant des autorisations valables sur toutes les relations de trafic internationales à l'intérieur de l'Union économique Benelux.

2. Les États membres portent à la connaissance de la Commission avant le 1^{er} juillet 1964 les contingents bilatéraux fixés conformément aux dispositions du paragraphe 1.

Si les États membres intéressés ne parviennent pas à un accord avant cette date, les contingents bilatéraux sont fixés par décision de la Commission prise après consultation des États membres.

3. Les contingents bilatéraux ne peuvent pas dépasser le niveau auquel ils ont été fixés conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2.

Article 3

1. A partir du 1^{er} janvier 1964, les restrictions imposées par un État membre à la liberté des transporteurs des autres États membres d'exécuter un transport international de marchandises par route vers leurs pays d'origine à la

suite d'un transport à destination de son territoire sont interdites.

2. Toutefois, les États membres peuvent exiger que les transports visés au paragraphe 1 ne soient exécutés qu'au départ du lieu de destination du premier transport ou d'un autre lieu situé entre celui-ci et la frontière de sortie.

Article 4

A partir du 1^{er} janvier 1965, les États membres exonèrent de tout régime de contingentement et d'autorisation les transports de marchandises par route entre les États membres traversant en transit leur propre territoire.

Article 5

Au 1^{er} janvier de chacune des années 1965 à 1969, les contingents bilatéraux subissent une réduction égale à 20 % de leur volume à la date du 31 décembre 1964. Cette réduction s'applique uniformément à chacune des catégories d'autorisations composant les contingents bilatéraux.

Article 6

Le contingent communautaire est constitué selon les modalités suivantes :

a) Pour l'année 1964, il se compose de 750 autorisations;

b) Pour chacune des années à partir de 1965, son volume est fixé, avant le 1^{er} novembre de l'année précédente, selon la procédure prévue à l'article 12.

Pour la fixation du contingent communautaire prévu sous b), il est notamment tenu compte de l'évolution de la demande de transport, de l'utilisation des capacités de transport et des effets probables de la réduction des contingents bilatéraux à intervenir pendant l'année considérée.

Article 7

1. Pendant la période de transition, le contingent communautaire fait l'objet d'une répartition entre les États membres.

Pour les années 1964 et 1965, les parts respectives des États membres dans le contingent communautaire sont fixées comme suit :

Belgique	13 %
R.F. d'Allemagne	25 %
France	25 %
Italie	15 %
Luxembourg	3 %
Pays-Bas	19 %

Pour chacune des années à partir de 1966, cette répartition fera l'objet, avant le 1^{er} décembre de l'année précédente, soit d'une reconduction, soit d'une révision décidée conformément à l'article 12. Pour cette reconduction ou cette révision, il est tenu compte notamment de l'évolution des échanges de marchandises entre les États membres, de l'utilisation des autorisations communautaires telle qu'elle ressort des données recueillies en vertu des dispositions de l'article 10 et des coûts de transport dans les différents États membres compte tenu des effets de l'harmonisation des conditions de concurrence.

La délivrance des autorisations communautaires aux transporteurs est assurée par les autorités compétentes des États membres, dans la limite du nombre d'autorisations attribué à chacun d'eux et selon les procédures en vigueur dans chaque État membre.

2. Avant la fin de la période de transition, le Conseil décidera, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité,

s'il y a lieu de maintenir le système de répartition du contingent communautaire et de délivrance des autorisations communautaires défini au paragraphe 1 ou si, dans quelle mesure et suivant quelle procédure, la délivrance des autorisations communautaires pourra être faite directement aux transporteurs.

Article 8

En vue de parer à des développements dont il n'a pu être tenu compte lors de la fixation et de la répartition du contingent communautaire ainsi qu'à une insuffisance occasionnelle de l'offre de transport ou à des besoins de trafic exceptionnels et temporaires, la Commission, agissant de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, peut, après consultation du Comité prévu à l'article 12, autoriser la délivrance

a) D'autorisations communautaires supplémentaires. Le volume total d'autorisations délivrées dans ces conditions au cours d'une même année ne peut toutefois dépasser 5 % du volume global du contingent communautaire fixé conformément aux dispositions de l'article 6.

b) D'autorisations supplémentaires valables en trafic entre deux États membres en fixant :

— le nombre et la durée de validité des autorisations supplémentaires,

— le cas échéant, les limites géographiques dans lesquelles ces autorisations supplémentaires peuvent être utilisées ainsi que les marchandises pour le transport desquelles elles sont valables.

Article 9

1. Les autorisations communautaires habilitent leurs titulaires à effectuer des transports sur toutes les relations de trafic entre les États membres et à déplacer à vide leurs véhicules sur tout le territoire de la Communauté.

2. Les autorisations communautaires doivent être conformes au modèle figurant à l'annexe 1. Cette annexe peut être modifiée par décision de la Commission.

3. Les autorisations communautaires sont établies au nom d'un transporteur; elles ne sont transférables qu'avec l'accord de l'autorité qui les a délivrées.

4. Les autorisations communautaires sont valables jusqu'à la fin de l'année civile pour laquelle elles sont délivrées.

5. Chaque autorisation ne peut être utilisée que pour un seul véhicule. Elle doit accompagner celui-ci et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Par véhicule, il faut entendre un véhicule isolé ou un ensemble de véhicules couplés.

Article 10

1. A partir du 1^{er} septembre 1964, les États membres adressent à la Commission deux fois par an des relevés portant sur l'utilisation, au cours du semestre précédent, des autorisations qu'ils ont délivrées dans le cadre des contingents bilatéraux et du contingent communautaire. Ces relevés comportent au minimum les indications suivantes, ventilées par relations de trafic et par catégories d'autorisations :

- nombre d'autorisations couvertes par le relevé;
- tonnages et tonnages kilométriques transportés;

— nombre de voyages effectués, dont voyages en charge;

— charge utile moyenne des véhicules.

2. Les relevés visés au paragraphe 1 sont transmis à la Commission au plus tard deux mois après la fin de chaque semestre.

Article 11

Les conditions de l'admission des transporteurs titulaires d'autorisations communautaires aux transports nationaux dans un État membre autre que celui de leur résidence seront arrêtées par le Conseil avant le 1^{er} janvier 1966, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité.

Article 12

1. En vue d'assister la Commission dans la gestion du contingent communautaire, il est institué un Comité composé de représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. Pour l'application des dispositions des articles 6 et 7, le Comité est saisi par son président de projets de mesures de la Commission tendant à fixer le volume du contingent communautaire et sa répartition. Le Comité émet un avis sur ces projets dans le délai fixé par son président et qui ne peut être inférieur à douze jours francs.

Au sein du Comité, les voix des États membres sont affectées de la pondération prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité. Le Comité se prononce à la majorité de 12 voix. Le président ne prend pas part au vote.

La Commission fixe, avant le 1^{er} octobre de chaque année, le volume du contingent communautaire pour l'année suivante conformément aux dispositions de l'article 6, et avant le 1^{er} novembre, la répartition du contingent communautaire conformément aux dispositions de l'article 7.

Toutefois, si les mesures arrêtées par la Commission ne sont pas conformes aux avis émis par le Comité, elles sont aussitôt communiquées par la Commission au Conseil. Dans ce cas, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée peut prendre des mesures différentes dans le délai d'un mois à compter de la communication de la Commission.

3. Pour l'application de l'article 8, le Comité est consulté par son président. La consultation ne donne pas lieu à un vote.

Article 13

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

Ces dispositions porteront, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle, ainsi que sur les sanctions applicables aux infractions.

2. Les États membres communiquent à la Commission les projets de dispositions législatives, réglementaires et 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.

3. Si un État membre le demande ou si elle l'estime opportun, la Commission procède à une consultation avec tous les États membres ou 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 14

Avant la fin de la période de transition, la Commission fera, le cas échéant, compte tenu de l'expérience acquise et du développement de la politique commune des transports, des propositions au Conseil en vue de l'adoption, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, de toutes mesures utiles pour la modification du régime du contingent communautaire institué par le présent règlement.

Article 15

Les articles 1 à 14 ne s'appliquent pas aux transports de marchandises par route entre les États membres

a) Remplissant les conditions prévues à l'article 9 du règlement n° 11 du Conseil du 27 juin 1960 concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport, pris en exécution de l'article 79 paragraphe 3 du traité;

b) Faisant l'objet des annexes 1 et 2 à la première directive du Conseil du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux.

Article 16

1. En trafic entre les États membres, les transports visés à l'article 15 a) sont exonérés, à partir du 1^{er} janvier 1964, de tout régime de contingentement et d'autorisation.

2. Les véhicules affectés aux transports visés au paragraphe 1 doivent être munis, par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils sont immatriculés, d'un document conforme au modèle figurant à l'annexe 2. Ce document doit accompagner le véhicule et être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle. Cette annexe peut être modifiée par décision de la Commission.

Article 17

Pour l'application du présent règlement, sont assimilés aux transports visés à l'article 15 a) les transports de marchandises effectués par une entreprise pour ses propres besoins au moyen de véhicules mis à sa disposition exclusive pour une durée d'au moins un an, dans la mesure où ils satisfont aux conditions fixées aux 3^e, 4^e et 5^e alinéas de l'article 9 du règlement n° 11 du Conseil du 27 juin 1960 concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport, pris en exécution de l'article 79 paragraphe 3 du traité.

Article 18

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

ANNEXE 1

(Pays qui délivre l'autorisation)

(Dénomination de l'organisme qui délivre l'autorisation)

AUTORISATION COMMUNAUTAIRE N° ...

pour l'exécution de transports internationaux de marchandises par route entre les États membres de la Communauté économique européenne

Cette autorisation habilite

(Nom ou raison sociale du transporteur et adresse complète)

à effectuer des transports internationaux de marchandises par route entre tous les États membres de la C.E.E. ⁽¹⁾ et à déplacer à vide son véhicule sur tout le territoire de la Communauté. Elle n'est valable que pour un véhicule isolé ou pour un ensemble de véhicules couplés.

Le transporteur est tenu de respecter sur le territoire de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État en matière de transport et de circulation.

La présente autorisation est valable jusqu'au

Délivré à, le

Signature et cachet de l'organisme qui délivre l'autorisation

La présente autorisation doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

⁽¹⁾ Belgique, république fédérale d'Allemagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas.

ANNEXE 2

DOCUMENT

de transport de marchandises par route pour compte propre

(A établir dans les quatre langues officielles de la C.E.E.)

Le véhicule

1. n° d'immatriculation
 2. n° du moteur
 3. n° du châssis
 4. immatriculé au nom de ⁽¹⁾
 5. mis à la disposition de ⁽¹⁾
- pour la période du au

est affecté aux transports de marchandises par route pour compte propre en trafic international entre les États membres de la C.E.E.

.....
(Signature du déclarant)

Le présent document est valable jusqu'au
Il doit accompagner le véhicule et être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Délivré à, le (Signature et cachet de l'autorité qui a délivré le document)

⁽¹⁾ Nom ou raison sociale, adresse complète et nature de l'activité.

C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 34^e session, tenue à Bruxelles le 30 janvier 1964, le Comité a adopté l'avis sur le texte reproduit au chapitre B ci-dessus, par 67 voix, contre 9 et 2 abstentions, des 78 membres présents ou représentés. Le texte de cet avis est le suivant :

AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

**sur la proposition de règlement du Conseil
relatif à la constitution et au fonctionnement d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté**

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande du Conseil de ministres de la C.E.E. en date du 14 juin 1963 sur la proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution et au fonctionnement d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté,

vu l'article 75 paragraphe 1 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu l'article 23 du règlement intérieur du Comité,

vu l'avis du Comité économique et social sur le « Mémoire concernant l'orientation à donner à la politique commune des transports » (doc. CES 70/62),

vu le rapport de M. Renaud, rapporteur de la section spécialisée (doc. CES 3/64),

vu l'avis de la section spécialisée pour les transports (doc. CES 363/63 fin.),

vu les délibérations du Comité économique et social lors de sa 34^e session plénière, séance du 30 janvier 1964,

considérant que la politique commune des transports doit se développer de façon progressive, équilibrée et parallèle sur le triple plan de l'intégration communautaire des transports, de l'organisation du marché et de l'harmonisation des conditions de concurrence;

considérant que pour permettre une adaptation des transports par route aux nécessités découlant du marché commun, l'établissement de règles communes s'impose et que parmi celles-ci la surveillance de la capacité de transports de marchandises par route doit occuper une place essentielle;

considérant qu'une période expérimentale est nécessaire pour pouvoir déterminer quel est le système le plus approprié pour réglementer la capacité de transports de marchandises par route en trafic international;

considérant que la constitution d'un contingent communautaire ne modifie pas les conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants au transport,

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Le Comité économique et social prenant en considération la proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution et au fonctionnement d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté en approuve l'objet,

— sous réserve d'un certain nombre de modifications tendant principalement à donner un caractère expérimental à la constitution d'un contingent communautaire;

— et sans préjudice des propositions qu'il pourrait être amené à formuler ultérieurement en vue de l'institution de contingents par régions économiques ou par lignes.

I. En ce qui concerne les considérants

Le Comité propose :

A. L'adjonction d'un nouveau considérant qui, introduit après le visa relatif à « l'avis du Parlement européen », deviendrait le considérant 1 et se lirait comme suit :

« considérant que la politique commune des transports doit se développer de façon progressive, équilibrée et parallèle sur le triple plan de l'intégration communautaire des transports, de l'organisation du marché et de l'harmonisation des conditions de concurrence. »

Dans ces conditions, le 1^{er} considérant de la Commission deviendrait le 2^e considérant, et un décalage de tous les considérants s'ensuivrait.

B. La modification du considérant 4 de la Commission (à dénommer considérant 5).

— Intercaler entre les membres de phrase « pour atteindre ces objectifs » et « consiste dans l'instauration d'un contingent communautaire » le terme « pourrait ».

Ce considérant se lirait comme suit :

« considérant qu'en ce qui concerne le trafic entre les États membres la solution la plus appropriée pour atteindre ces objectifs pourrait consister dans l'instauration d'un contingent communautaire... (le reste sans changement). »

C. La modification du considérant 5 (à dénommer considérant 6).

— Remplacer le membre de phrase « pendant la période de transition à la mise en place du contingent communautaire et parallèlement à la suppression des contingents bilatéraux » par les termes suivants :

« pendant une période expérimentale à la mise en place d'un contingent communautaire et parallèlement à la réduction des contingents bilatéraux. »

D. La modification du considérant 6 de la Commission (à dénommer considérant 7).

— Ajouter après « une telle opération implique que... » les termes suivants :

« pendant la période expérimentale. »

E. La modification du considérant 9 de la Commission (à dénommer considérant 10).

— Remplacer le dernier membre de phrase, à savoir : « et des effets probables de la réduction parallèle des contingents bilatéraux » par les termes suivants :

« et des effets de la réduction parallèle des contingents bilatéraux qui doivent être transformés automatiquement en contingent communautaire. »

F. La modification du considérant 10 de la Commission (à dénommer considérant 11).

— Intercaler après les termes « notamment de l'évolution des échanges de marchandises entre les États membres » et « l'utilisation effective des autorisations communautaires » les mots suivants :

« de l'évolution de la demande de transports par route. »

— Biffer les termes « et des coûts de transports dans les différents États membres ».

G. La modification du considérant 14 de la Commission (à dénommer considérant 15).

— Remplacer les termes « avant la fin de la période de transition » par :

« avant la fin de la période expérimentale. »

— Remplacer la phrase suivante « toutes mesures utiles pour la modification du régime du contingent communautaire », par les termes :

« toutes mesures utiles pour le développement la modification ou la suppression du régime du contingent communautaire. »

H. La modification du considérant 15 de la Commission (à dénommer considérant 16).

— Supprimer les termes « ou mis à leur disposition exclusive pour une certaine durée ».

I. L'adjonction d'un nouveau considérant qui, introduit à la suite du dernier des considérants de la Commission, serait le considérant 17 et se lirait comme suit :

« considérant que l'instauration d'un contingent communautaire ne modifie pas les conditions auxquelles chaque État membre subordonne l'admission de ses propres ressortissants au transport. »

II. En ce qui concerne les articles

A. Article premier

N'estimant pas possible de déterminer, dès maintenant, quel est le système le plus approprié pour réglementer la capacité de transport de marchandises par route en trafic international, le Comité préconise que l'on donne un caractère expérimental à la constitution d'un contingent communautaire.

Pour ce faire, un nouvel article premier s'impose et devrait être rédigé comme suit :

« 1. A dater du 1^{er} janvier 1964, les transports de marchandises par route exécutés entre les États membres, seront effectués à la fois sous couvert des contingents ouverts entre les États membres en vertu d'accords portant sur les transports de marchandises par route, ci-après dénommés « contingents bilatéraux » et sous le couvert d'autorisations communautaires délivrées dans le cadre d'un contingent communautaire.

2. En vue de la réalisation de l'objectif fixé au paragraphe 1, il est procédé à la mise en œuvre des mesures suivantes :

a) Un contingent communautaire est institué à partir du 1^{er} janvier 1964 dans les conditions

et selon les procédures prévues au présent règlement;

b) Les contingents bilatéraux sont progressivement réduits à partir du 1^{er} janvier 1965 dans les conditions fixées à l'article 5.

3. A l'issue d'une période expérimentale de 4 ans, à compter du 1^{er} janvier 1964, la Commission fera de nouvelles propositions conformément aux dispositions de l'article 14. »

B. Article 2

En ce qui concerne l'alinéa 1 du paragraphe 1

En vue d'associer la Commission à la fixation de contingents bilatéraux par voie d'accords entre les États membres, le Comité propose d'ajouter à l'alinéa 1 du paragraphe 1 de l'article 2, après les termes « sont fixés » les mots : « avec la participation de la Commission ».

Le nouvel alinéa 1 du paragraphe 1 de l'article 2 se lirait comme suit :

« Les contingents bilatéraux sont fixés, avec la participation de la Commission, par voie d'accords entre les États membres intéressés, y compris les États membres dont le territoire est susceptible d'être emprunté en transit, à un niveau convenable, compte tenu de la demande de transports. »

En ce qui concerne l'alinéa 3 du paragraphe 1

Considérant que cet alinéa n'est pas compatible avec le traité Benelux, le Comité en demande la disjonction.

C. Article 3

A propos de l'article 3 visant à la libération des transports internationaux en retour, le Comité propose deux modifications :

— au paragraphe 1 : remplacer le terme « vers » par les termes « à destination de »;

— au paragraphe 2 : remplacer le terme « lieu » par celui de « zone ».

En conséquence, le paragraphe 2 se lirait comme suit :

« Toutefois les États membres peuvent exiger que les transports visés au paragraphe 1 ne soient exécutés qu'au départ de la zone de destination du premier transport ou d'une autre zone située entre celle-ci et la frontière de sortie. »

D. Article 4

Le Comité approuve le texte de l'article 4 qui tend à exonérer de tout régime de contingentement et d'autorisations les transports en transit, lorsqu'il s'agit de trafic entre États membres.

E. Article 5

Compte tenu du fait que l'institution d'un contingent communautaire doit revêtir un caractère expérimental (cf. A — relatif à l'article premier), le Comité suggère que la réduction des contingents bilatéraux ne porte que sur les années 1965, 1966 et 1967 et que le pourcentage soit ramené à 10 %.

L'article 5 devrait donc se lire comme suit :

« Au 1^{er} janvier de chacune des années 1965, 1966 et 1967, les contingents bilatéraux subissent une réduction égale à 10 % de leur volume à la date du 31 décembre 1964. »

F. Article 6

En ce qui concerne le paragraphe a) de l'article 6

Le Comité propose que le nombre d'autorisations pour l'année 1964 soit porté à 1.000.

En ce qui concerne le paragraphe b) de l'article 6

Afin que l'exécution des transports routiers internationaux ne soit pas gênée et que les entreprises de transports puissent continuer à exercer leur activité à l'échelon international, le Comité préconise l'automatisme pour la transformation des contingents bilatéraux en contingent communautaire, ainsi que l'adaptation du volume de ces contingents à l'évolution de la demande de transports par route.

Le paragraphe b) de l'article 6 se lirait donc comme suit :

« b) Pour chacune des années à partir de 1965, son volume est fixé, avant le 1^{er} novembre de l'année précédente, selon la procédure prévue à l'article 12, compte tenu des directives suivantes :

1. Le contingent supportera une augmentation au moins égale au nombre d'autorisations bilatérales supprimées par suite de l'application de l'article 5;

2. De plus, ce contingent devra être adapté en fonction de l'évolution de la demande de transport en trafic international de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté. »

G. Article 7

En ce qui concerne l'alinéa 2 du paragraphe 1 de l'article 7

Le Comité demande que les pourcentages figurant à l'alinéa 2 ne soient pas retenus et que de nouveaux pourcentages soient recherchés en prenant comme base un certain nombre de critères.

Le nouvel alinéa 2 du paragraphe 1 de l'article 7 se lirait donc comme suit :

« Pour l'année 1964, les parts respectives des États membres dans le contingent communautaire sont fixées sur la base des critères suivants :

- la part effective assurée par les transporteurs de chaque État membre dans le trafic international par route;
- la distance des transports effectués par les transporteurs de chaque État membre, en trafic international, depuis les lieux de départ jusqu'aux lieux de destination;
- la moyenne entre la part de chaque État membre dans le volume des échanges intracommunautaires globaux et des échanges intracommunautaires à la sortie;
- la moyenne entre la part de chaque État membre dans le volume des échanges globaux et des échanges à la sortie intéressant les transports intracommunautaires de marchandises par route;
- L'utilisation des autorisations communautaires telle qu'elle ressort des données recueillies en vertu des dispositions de l'article 10;
- l'évolution de la demande effective de transport par route. »

En ce qui concerne l'alinéa 3 du paragraphe 1

Le Comité souhaite que la révision des pourcentages soit entreprise dès 1965.

Pour cette révision, il n'y a pas lieu de tenir compte des « coûts de transport entre les différents États membres ». Ce critère devrait donc être biffé. Par contre, il faudrait prendre en considération le critère de « l'évolution de la demande effective de transport par route ».

Le texte de l'alinéa 3 du paragraphe 1 de l'article 7 se lirait donc comme suit :

« Pour chacune des années à partir de 1965, cette répartition fera l'objet, avant le 1^{er} décembre de l'année précédente d'une révision décidée conformément à l'article 12. Pour

cette révision, il est tenu compte notamment de l'évolution des échanges de marchandises entre les États membres, de l'évolution des échanges de marchandises susceptibles d'être transportées par route, des distances entre les lieux de départ et les lieux de destination, de l'évolution de la demande effective de transport par route et de l'utilisation des autorisations communautaires, telle qu'elle ressort des données recueillies en vertu des dispositions de l'article 10. »

H. Article 8

En ce qui concerne le b)

Le Comité demande que, comme pour les autorisations bilatérales normales, l'accord des États membres intéressés soit prévu. De plus, il souhaite la disjonction de la limitation relative à la nature de la marchandise.

Le paragraphe b) de l'article 8 se lirait donc comme suit :

« d'autorisations supplémentaires valables en trafic entre des États membres, sous réserve de l'accord des États membres intéressés, en fixant :

- le nombre et la durée de validité des autorisations supplémentaires;
- le cas échéant, les limites géographiques dans lesquelles ces autorisations supplémentaires peuvent être utilisées. »

I. Article 11

Le Comité propose de reporter le délai dans lequel doivent être arrêtées les conditions de l'admission des transporteurs titulaires d'autorisations communautaires aux transports nationaux dans un État membre autre que celui de leur résidence, et pour ce faire, de remplacer à l'article 11 la date du « 1^{er} janvier 1966 » par celle du « 1^{er} janvier 1968 ».

J. Article 12

Le Comité estime souhaitable que les organisations de transporteurs et de travailleurs du transport routier ainsi que des usagers des transports soient associés à la mise en œuvre du contingent communautaire. Aussi il suggère qu'à côté du Comité, dont l'institution est préconisée à l'article 12, soit prévu un Comité consultatif.

Pour ce faire, l'article 12 devrait être rédigé comme suit :

« 1. En vue d'assister la Commission dans la gestion du contingent communautaire, il est institué un Comité de gestion et un Comité consultatif.

Le Comité de gestion est composé de représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

Le Comité consultatif se compose de représentants d'organisations de chefs d'entreprises et travailleurs du secteur des transports routiers, ainsi que des usagers des transports.

La Commission établit des règles pour la composition et le mode de fonctionnement du Comité consultatif.

2. Pour l'application des dispositions des articles 6, 7 et 8, la Commission consulte le Comité consultatif.

3. (ancien 2.) Pour l'application des dispositions des articles 6 et 7, le Comité de gestion est saisi par son président de projets de mesures de la Commission tendant à fixer le volume du contingent communautaire et sa répartition.

L'avis correspondant du Comité consultatif est soumis au Comité de gestion en même temps que le projet.

Le Comité de gestion émet un avis sur ces projets... (reste inchangé).

4. (ancien alinéa 3.). »

K. Article 14

En corrélation avec les observations présentées à propos de l'article premier, le Comité, en vue de donner à la Commission la possibilité de faire toutes propositions utiles à la fin de la période expérimentale, suggère les amendements suivants :

— Remplacer les termes « avant la fin de la période de transition la Commission fera le cas échéant » par les mots suivants :

« Avant le 1^{er} janvier 1968 la Commission fera ».

— Ajouter après « toutes mesures utiles pour » les mots suivants :

« le développement, la modification ou la suppression... »

Le nouvel article 14 se lirait donc comme suit :

« Avant le 1^{er} janvier 1968, la Commission fera, compte tenu de l'expérience acquise et du développement de la politique commune des transports, des propositions au Conseil en vue de l'adoption dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, de toutes mesures utiles pour le développement, la modification ou la suppression du régime du contingent communautaire institué par le présent règlement. »

L. Article 15

A propos de la directive du Conseil en date du 23 juillet 1962, le Comité demande instamment qu'une modification soit apportée au paragraphe 1 de l'annexe 1, tendant à ce que la libération qui y est prévue s'applique aux transports entre la France et l'Italie (et vice-versa), dont les lieux de départ et de destination sont situés dans une zone s'étendant de part et d'autre de la frontière, sur une profondeur de 100 km en ligne droite.

M. Article 16

A l'occasion de l'examen de cet article, le Comité estime opportun d'attirer à nouveau l'attention de la Commission sur l'intérêt qu'il y aurait à ne pas se contenter d'une délimitation du transport pour compte propre et d'arrêter sans tarder une définition précise de cette catégorie de transport.

N. Article 17

Le Comité, considérant que le problème de la location de véhicules industriels devrait faire l'objet d'un règlement particulier demande la disjonction de l'article 17.

O. Nouvel article 18

Le Comité souhaite que dans la mesure où le transit à travers les pays tiers est susceptible de rendre difficile l'application des dispositions prévues au présent règlement, des négociations soient engagées avec l'Autriche et la Suisse.

Pour ce faire, il préconise l'adjonction d'un nouvel article au présent règlement. Celui-ci, introduit après l'article 17, serait intitulé : article 18. L'article 18 actuel deviendrait l'article 19.

Le texte de ce nouvel article 18 serait le suivant :

« Au cours de l'année 1964, des négociations seront engagées avec l'Autriche et la Suisse en vue d'obtenir que les dispositions en vigueur dans ces pays relatives au transport de marchandises par route en transit en provenance et à destination de la Communauté, n'entraient pas l'application du présent règlement. »

Ainsi délibéré à Bruxelles, le 30 janvier 1964.

Le président
du Comité économique et social
Émile ROCHE

CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

au sujet de 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

(64/592/CEE)

A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 104^e session du 14 juin 1963, le Conseil a décidé de consulter, conformément aux dispositions de l'article 75 paragraphe 1 du traité, le Comité économique et social au sujet de la proposition de règlement du Conseil relatif à l'instau-

ration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable.

La demande d'avis a été adressée par M. Grégoire, président du Conseil, à M. Roche, président du Comité économique et social, par lettre en date du 14 juin 1963.

B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

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

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

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

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'en raison des liens étroits existant entre les transports nationaux et les transports internationaux, un même régime tarifaire doit être appliqué à l'intérieur de la Communauté;

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 entreprises 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 que, compte tenu des aspects spéciaux des transports, un système de tarification à fourchettes apparaît comme le régime le mieux approprié pour répondre à ces exigences, puisqu'il permet aux transporteurs d'arrêter librement leurs prix entre des limites inférieure et supérieure préalablement publiées, tout en empêchant, les effets d'une concurrence ruineuse et, d'autre part, l'exploitation abusive de positions dominantes;

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 y a lieu de prévoir l'établissement de règles communes pour la détermination des coûts et pour l'ouverture des fourchettes; qu'en attendant l'adoption de ces règles, il convient de prendre à titre provisoire des mesures portant sur l'ouverture des fourchettes;

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;

considérant qu'il y a lieu de définir les conditions dans lesquelles les transporteurs pourront conclure 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 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 le système de tarification prévu doit être assorti de modalités de publicité appropriées;

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 de ce système ni aux transports de petit tonnage ou effectués sur des distances réduites, ni aux transports effectués avec des moyens de transport mis à la disposition exclusive d'un utilisateur pour une durée au moins égale à un an;

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 système et d'assurer un rapprochement progressif de ces mesures;

considérant qu'il sera opportun d'examiner avant la fin de la période de transition si les résultats de la mise en œuvre de ce système assurent une réalisation satisfaisante de la politique commune des transports,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

1. Les transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable, effectués sur le territoire de la Communauté, sont soumis à un régime de tarification à fourchettes établi conformément aux dispositions du présent règlement.

2. La tarification à fourchettes au sens du paragraphe 1 se compose de tarifs définis chacun par une limite supérieure et une limite inférieure.

3. Les tarifs à fourchettes peuvent être différents selon les modes de transport. Ils peuvent en outre être différenciés selon les conditions différentes des prestations de transport, notamment en fonction des catégories de marchandises, des relations de trafic, des délais de livraison et des conditions de tonnage.

Article 2

1. Les transporteurs sont libres, sous réserve des dispositions du traité relatives aux interdictions de discriminations et sans préjudice des mesures susceptibles d'être prises dans le cadre de la politique commune des transports en vue de réaliser les objectifs des articles 85 à 91 du traité, de fixer leur prix pour un transport déterminé entre les limites supérieure et inférieure du tarif à fourchettes correspondant.

2. Sous réserve des dérogations prévues aux articles 8 et 9, est interdite l'application de prix de transport situés en dehors des limites supérieure ou inférieure des tarifs à fourchettes.

Article 3

1. Les tarifs à fourchettes doivent être établis de façon à empêcher 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.

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. Sur proposition de la Commission, et avant le 1^{er} janvier 1967, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, arrêtera des règles communes pour la détermination des coûts à prendre en considération pour l'application du présent règlement et notamment pour l'établissement des tarifs à fourchettes, ainsi que pour la fixation de l'ouverture des fourchettes, c'est-à-dire l'écart entre la limite supérieure et la limite inférieure.

3. Jusqu'à l'établissement de ces règles, l'ouverture des fourchettes doit être au moins égale à 10 % et ne peut dépasser 30 % du taux de la limite supérieure.

Article 4

1. Les propositions pour l'établissement des tarifs à fourchettes ainsi que pour leur modification ou leur suppression sont soumises aux autorités compétentes des États membres,

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,

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

S'ils l'estiment opportun, les États membres peuvent constituer des commissions tarifaires composées de représentants des transporteurs et 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 5

1. Les autorités compétentes des États membres homologuent les tarifs proposés.

2. Avant d'accorder l'homologation, les autorités compétentes s'assurent que les tarifs proposés remplissent

les conditions prévues au présent règlement et notamment à l'article 3. L'homologation peut être assortie de conditions.

Le refus d'homologation doit être motivé.

3. S'il n'est pas présenté de propositions dans les conditions de l'article 4 ou si les propositions ne remplissent pas les conditions de l'article 3, les autorités compétentes peuvent fixer elles-mêmes les tarifs.

Article 6

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 4.

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

Après accord entre les États membres intéressés, l'homologation intervient dans les conditions prévues à l'article 5.

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 3 ou s'il n'est pas présenté de propositions, les autorités compétentes des États membres intéressés peuvent d'un commun accord fixer elles-mêmes les tarifs en respectant les dispositions de l'article 3.

c) Dans le cas où un accord n'aurait pu intervenir entre les autorités compétentes des États membres, les tarifs sont fixés, dans les conditions qui seront arrêtées conformément aux dispositions de l'article 14, par la Commission après consultation des États membres intéressés.

Article 7

Avant l'homologation des tarifs, les usagers sont entendus. La procédure et les modalités de cette consultation sont fixées par les États membres.

Article 8

1. Par dérogation à l'article 2 paragraphe 2, un transporteur peut conclure des contrats particuliers comportant l'application de prix de transport en dehors des limites supérieure ou inférieure des tarifs à fourchettes lorsque la conclusion de tels contrats se trouve justifiée par des circonstances spéciales dont il n'a pas été tenu compte lors de la fixation des tarifs et à condition que les prix convenus correspondent à la situation des coûts.

De tels cas peuvent notamment se présenter lorsque des entreprises de transport concurrentes ne sont pas soumises à des prescriptions tarifaires comparables 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. Les transporteurs soumettent à l'approbation préalable des autorités compétentes les contrats particuliers visés au paragraphe 1 en indiquant les éléments qui en justifient la conclusion et les prix convenus.

Les contrats seront réputés approuvés si les autorités compétentes n'ont pas fait connaître leur avis dans le délai d'un mois.

3. Toutefois, pour les transports dont les points de départ et de destination sont situés à l'intérieur d'un même État membre, les transporteurs peuvent, si des nécessités commerciales l'exigent, conclure des contrats particuliers au sens du paragraphe 1 sans approbation préalable. Dans ce cas, ils communiquent ces contrats, dès leur conclusion, aux autorités compétentes, en indiquant, outre les justifications prévues au paragraphe 2, les raisons pour lesquelles ils n'ont pu demander cette approbation.

Si les éléments invoqués ne justifient pas le contrat particulier, les autorités compétentes interdisent au transporteur intéressé de l'exécuter ou d'en continuer l'exécution. Elles peuvent subordonner la continuation de l'exécution du contrat à l'application d'autres prix que ceux convenus et en outre exiger que ces prix soient également appliqués à la partie du contrat déjà exécutée.

Le contrat sera réputé approuvé si les autorités compétentes n'ont pas fait connaître leur avis dans le délai d'un mois après qu'il leur aura été communiqué.

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

Article 9

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 80 du traité, la Commission, à la demande d'un État membre et dans des cas exceptionnels, peut autoriser celui-ci 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 premier à 8.

2. Les charges qui pourraient découler pour les transporteurs des mesures visées au paragraphe 1 doivent faire l'objet d'une compensation juste et équitable de la part de l'État membre intéressé.

Article 10

1. Les tarifs à fourchettes font l'objet d'une publication officielle dans les États membres intéressés et deviennent de ce fait obligatoires dans ceux-ci.

2. Les mesures tarifaires spéciales visées à l'article 9 font l'objet d'une publication dans les mêmes conditions.

3. Les autorités compétentes des États membres publient mensuellement pour chaque mode de transport, séparément pour les transports nationaux et les transports entre les États membres, les indications énumérées ci-après relatives aux contrats approuvés au cours du mois précédent en vertu de l'article 8, en distinguant entre les contrats conclus selon les conditions de l'article 8 paragraphe 2, et ceux conclus selon les conditions du paragraphe 3 de ce même article :

— nombre total des contrats,

— tonnage transporté et tonnes-kilométriques par tranche d'écart par rapport aux tarifs à fourchettes et selon la nature des marchandises classées au moins en matières premières industrielles, produits finis industriels, produits agricoles, divers,

— résumé général des circonstances spéciales qui ont justifié l'application des prix en dehors des fourchettes.

Pour les contrats portant sur les transports entre les États membres, ces indications doivent être établies par relation de pays à pays.

4. Avant le 1^{er} juillet 1967, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission, décidera, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, si les dispositions du paragraphe 3 doivent être complétées par la publication des contrats particuliers.

5. Si les nécessités de la politique commune des transports l'exigent, le Conseil arrêtera, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, des dispositions appropriées pour assurer la publicité des prix auxquels les transports ont été effectués.

Article 11

1. La tarification à fourchettes est mise en vigueur le 1^{er} janvier 1965 pour les transports dont les lieux de départ et de destination sont situés à l'intérieur de la Communauté.

2. Sur proposition de la Commission et au plus tard avant la fin de la période de transition, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, fixera les dates de mise en vigueur de la tarification à fourchettes 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 12

1. Avant le 1^{er} janvier 1965, les États membres arrêtent les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour l'exécution du présent règlement. Ces dispositions porteront notamment sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle, ainsi que sur les sanctions applicables en cas d'infraction.

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.

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 13

A partir du 1^{er} janvier 1967, le Conseil arrêtera, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, des mesures tendant à réaliser, avant la fin de la période de transition, l'uniformisation progressive des réglementations nationales en vigueur dans le domaine du présent règlement.

Article 14

Avant le 1^{er} juillet 1964, le Conseil fixera, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, les conditions

et les modalités d'une collaboration permanente entre les États membres intéressés, ainsi que les compétences respectives des États membres et de la Commission en ce qui concerne notamment l'établissement des tarifs et la conclusion des contrats particuliers pour les transports internationaux, le contrôle de leur application et la sanction des infractions.

Article 15

Avant la fin de la période de transition, le Conseil décidera, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, s'il est nécessaire de créer auprès de la Commission un organe chargé, sans préjudice des attributions des institutions de la Communauté, d'assurer le bon fonctionnement du système tarifaire. Il fixera les attributions, la composition et les règles de fonctionnement de cet organe.

Article 16

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 17

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 et 228 du traité.

Article 18

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 cinq tonnes;

b) Aux transports de marchandises effectués sur un parcours total ne dépassant pas cinquante kilomètres;

c) Aux transports de marchandises correspondant à ceux définis à l'article 9 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;

d) Aux transports de marchandises effectués par une entreprise pour ses propres besoins avec des moyens de transport mis à sa disposition exclusive pour une durée d'au moins un an, dans la mesure où ils satisfont aux conditions fixées aux troisième, quatrième et cinquième alinéas de l'article 9 du règlement n° 11 précité.

La mise à disposition de moyens de transport est soumise au régime tarifaire institué par le présent règlement, si elle ne répond pas aux conditions fixées à l'alinéa précèdent.

Article 19

Compte tenu des résultats de la mise en œuvre des dispositions du présent règlement, la Commission fera, le cas échéant, des propositions au Conseil en vue de l'adoption, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, de toutes mesures utiles pour le développement ou la modification du système tarifaire institué par le présent règlement.

Article 20

1. Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.
2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1964.

C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 34^e session, tenue à Bruxelles les 29 et 30 janvier 1964, le Comité a adopté l'avis sur le texte reproduit au chapitre B ci-dessus, par 59 voix pour, 13 voix contre et 10 abstentions des 82 membres présents ou représentés. Le texte de cet avis est le suivant :

AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur 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

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande d'avis du Conseil de ministres de la C.E.E. en date du 14 juin 1963, sur 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,

vu l'article 75 paragraphe 1 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu l'article 23 du règlement intérieur du Comité,

vu l'avis du Comité économique et social sur le « Mémoire concernant l'orientation à donner

à la politique commune des transports » (doc. CES 70/62),

vu le rapport de M. Verrijn Stuart, rapporteur de la section spécialisée (doc. CES 2/64),

vu l'avis de la section spécialisée pour les transports (doc. CES 393/63 fin. corr.),

vu les délibérations du Comité économique et social, lors de sa 34^e session plénière, séance du 30 janvier 1964,

considérant que la politique commune des transports doit se développer de façon progressive, équilibrée et parallèle sur le plan de l'intégration communautaire des transports, de l'organisation du marché, de l'harmonisation des conditions de concurrence et de la libre circulation des services;

considérant que pour permettre une adaptation des transports aux nécessités découlant du marché commun, l'établissement de règles communes s'impose et que parmi celles-ci une réglementation en ce qui concerne la formation des prix pour les transports de marchandises doit occuper une place importante;

considérant qu'une période expérimentale est nécessaire pour pouvoir déterminer de quelle façon la formation des prix pour les transports de marchandises devrait être réglée;

considérant qu'au stade de développement actuel de la Communauté, en un moment où forme et contenu doivent être donnés dans différents domaines à la politique communautaire, il est de la plus haute importance que les premiers pas dans le domaine de la formation des prix des transports soient accomplis avec l'accord de tous les intéressés;

considérant que les décisions à prendre dans ce domaine revêtiront, pour une large part, un caractère politique, bien que la politique commune dans le domaine de la formation des prix des transports de marchandises doive au premier chef être basée sur de saines considérations économiques et sociales;

considérant qu'en vue de l'élaboration ultérieure de la politique européenne des transports, il est d'une importance essentielle que les décisions politiques devant être prises finalement tiennent compte aussi bien des situations nationales que du caractère particulier des différents modes de transport et des exigences de l'édification ultérieure de l'Europe;

considérant que, dans ces circonstances, il est d'une importance primordiale de commencer à donner forme à la politique commune des transports dans le domaine de la formation des prix;

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Le Comité est parvenu, en ce qui concerne 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, à un certain nombre de conclusions, groupées selon les différents articles du texte de la Commission.

Titre et considérants

Le Comité souhaite que le titre du règlement, ainsi que les considérants, soient modifiés en fonction des modifications et recommandations proposées quant aux articles dudit règlement.

Articles

Article premier

Paragraphe 1

Le Comité estime que l'introduction d'un système de tarifs à fourchettes signifie un pas dont personne ne peut, pour l'instant, prévoir l'effet, que ce soit à court terme ou à long terme. Compte tenu des attitudes diverses et divergentes prises face au système de tarifs à fourchettes, des différentes situations nationales et de la multiplicité des problèmes à résoudre en cas d'introduction à court terme du système visé, il convient d'aborder le problème avec prudence, afin de limiter le risque d'un échec dans cet important domaine de la politique commune des transports.

Pour cette raison, il semble souhaitable au Comité :

— d'introduire, à titre expérimental, le système des tarifs à fourchettes dans un domaine limité;

— de conférer à cette expérience une durée de trois ans, une simultanéité avec le système prévu pour le contingent communautaire étant ainsi réalisée;

— de limiter l'expérience au seul domaine des transports intracommunautaire.

À l'échéance de la période expérimentale de trois ans, le Conseil de ministres aura à décider, sur la base de l'expérience acquise, si le système des tarifs à fourchette doit ou ne doit pas être maintenu, doit être modifié ou doit être étendu aux transports nationaux à longue distance, compte tenu de la configuration géographique de chaque État membre.

De ce fait, les États membres restent provisoirement libres de maintenir leur régime de for-

mation des prix pour les transports nationaux. Le Comité estime toutefois qu'il convient que les États membres s'engagent à ne modifier leur régime de formation des prix dans les transports nationaux par chemin de fer et par route que si la modification, tout en tenant compte des situations nationales particulières, implique un rapprochement par rapport au système de tarifs à fourchettes.

... (1)

Concernant la navigation intérieure intracommunautaire, le Comité estime que la Commission semble manquer de réalisme quand elle propose de soumettre les six pays de la Communauté à un régime de formation des prix sans s'être assurée au préalable qu'un accord sur l'application générale du régime de formation des prix pourra être réalisé avec des pays tiers intéressés à la navigation rhénane.

Le problème de la formation des prix dans la navigation rhénane se présente au premier chef comme un problème politique lié au régime international existant, auquel sont intéressés également des pays tiers. Un avis basé sur des considérations économiques et sociales ne peut être émis qu'après solution du problème politique précité par le Conseil de ministres, en collaboration avec la Commission et les organismes créés par l'acte de Mannheim.

Partant de ces considérations, le Comité propose de renoncer, durant la période expérimentale de 3 ans, à une application des tarifs à fourchettes à la navigation rhénane; constatant également que les transports internationaux assurés par la navigation intérieure s'effectuent principalement sur le Rhin, il lui semble souhaitable, ceci également pour éviter des distorsions, de retarder l'application du système de tarifs à fourchettes pour toute la navigation intérieure jusqu'au moment où une solution aura été trouvée au problème de la navigation rhénane.

A échéance de cette période de 3 ans, il conviendra d'établir si, après l'instauration d'une réglementation en matière de capacité dans le cadre des organismes créés par l'acte de Mannheim, le besoin d'une réglementation des prix subsiste encore pour la navigation rhénane et/ou la navigation intérieure.

Pour cette raison, le Comité propose de modifier le paragraphe 1 de l'article premier comme suit (2) :

« 1. Les transports de marchandises par chemin de fer et par route effectués entre les États membres sur le territoire de la Communauté

sont soumis, pendant une période de 3 ans, à titre expérimental, à un régime de tarification à fourchettes établi conformément aux dispositions du présent règlement.

Au plus tard à échéance de la période de 3 ans, le Conseil décide de l'application ultérieure de ce système de tarifs à fourchettes, de sa modification, de son extension aux transports par voie navigable entre les États membres de la Communauté, ainsi que de son extension aux transports nationaux à longue distance par route, par chemin de fer et par voie navigable. »

Paragraphe 3

Remplacer le mot « notamment » par « par exemple ».

Article 3

Paragraphe 1

Le Comité estime nécessaire de préciser plus nettement, dans le 1^{er} paragraphe de cet article, les objectifs du système de tarifs à fourchettes et les critères auxquels doivent satisfaire les tarifs en question.

En fait, le point de départ à adopter devrait être qu'il convient de baser les tarifs sur les coûts des prestations de transport et de tenir compte de la situation du marché, de manière à éviter, d'une part, l'abus de positions dominantes et une concurrence ruineuse et à laisser subsister, d'autre part, une marge pour une concurrence effective.

Il faut cependant préciser davantage ce point de départ. Pour l'instant, le Comité ne désire que présenter quelques observations quant au sens dans lequel il convient d'interpréter les notions de concurrence effective et de concurrence ruineuse, étant donné que des études ultérieures doivent encore intervenir concernant le rapport entre les tarifs et les coûts des prestations de transport.

L'objectif ne peut évidemment consister en une fixation des tarifs de manière à assurer la subsistance de toute entreprise individuelle utilisant normalement ses capacités. Dans le cadre de chaque mode de transport et entre les modes de transport devra jouer, aussi bien sur le plan national qu'entre les entreprises des différents États membres, une concurrence telle que les entreprises marginalisées disparaissent progressivement ou doivent réduire leurs activités, et que d'autres entreprises puissent étendre les leurs. Il convient de déterminer les limites inférieures des tarifs de telle manière que subsiste la marge nécessaire pour la concurrence de prix normale qui conduira à ce résultat.

(1) Cf. amendements repoussés figurant en annexe au présent avis (am. 8).

(2) Cf. amendements repoussés figurant en annexe au présent avis (am. 3).

Pour cette raison, la notion de concurrence ruineuse devra s'appliquer non pas aux entreprises individuelles, mais aux modes de transport. Il est nécessaire d'assurer en permanence une disponibilité des diverses catégories de services de transport répondant aux besoins de transports de la Communauté. Pour ce motif, il faut, par le truchement des tarifs, mettre un nombre suffisant d'entreprises en mesure d'obtenir des résultats de nature à justifier financièrement — selon les critères généralement valables pour les entreprises dans la vie économique — une poursuite de leurs activités.

Si cette exigence est satisfaite, il ne sera pas question de concurrence ruineuse, pourvu que les conditions dans lesquelles s'exerce l'activité de l'entreprise permettent de suivre l'évolution sociale générale et de faire usage, dans le cadre du développement économique général, des possibilités offertes par le progrès technique.

Paragraphe 2

Le Comité propose le maintien du texte du paragraphe 2, les mots « à la majorité qualifiée » étant cependant remplacés par « dans les conditions indiquées à l'article 75 du traité ».

... ⁽¹⁾

Articles 4, 5, 6 et 7

Le système des tarifs à fourchettes n'étant pas applicable aux transports nationaux durant la période expérimentale de 3 ans, le Comité propose de modifier les articles 4 à 7 de façon à adapter les dispositions de procédure ici considérées aux transports intracommunautaires.

Le Comité estime que, durant la période expérimentale de 3 ans, les tarifs relatifs aux transports routiers entre les États membres devraient être établis par accords bilatéraux entre les États membres intéressés, tandis que pour les transports par chemin de fer, les accords devront être conclus entre tous les États membres sur le territoire desquels le transport est effectué. Les tarifs sont d'application sur toutes les relations entre les États membres intéressés, quelle que soit la nationalité des transporteurs.

Si les États membres intéressés ne parviennent pas à la conclusion d'un accord dans un délai restant à fixer, ils ont obligation d'avoir recours à la médiation de la Commission. Si cette médiation

ne conduit pas à un accord, la Commission de la C.E.E. procédera, après une nouvelle consultation de chacun des États membres considérés, à la fixation des tarifs à fourchettes dans des conditions déterminées conformément à l'article 14.

D'autre part, le Comité estime souhaitable que, dans la procédure d'établissement des tarifs à fourchettes pour les transports entre les États membres sur le territoire de la Communauté, le rôle des organisations professionnelles soit étendu.

Pour ces motifs, le Comité propose de rédiger les articles 4, 5, 6 et 7 comme suit :

Article 4

« 1. Ont un droit de proposition pour l'établissement ou la modification des tarifs à fourchettes dans le trafic entre les États membres :

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

b) En ce qui concerne les transports par route : les commissions tarifaires communes composées de représentants des organisations représentatives des professionnels intéressés du pays d'expédition et du pays de destination. Ces représentants sont soit élus, soit désignés par les organisations représentatives des professionnels intéressés, conformément aux dispositions nationales.

2. Les propositions de tarifs sont soumises, dans chaque État membre intéressé, aux autorités compétentes. Celles-ci peuvent demander que des propositions leur soient soumises et fixer un délai pour la présentation de ces propositions.

3. Sont considérés comme États membres intéressés :

a) En ce qui concerne les transports par chemin de fer : les États membres sur le territoire desquels le transport est effectué;

b) En ce qui concerne les transports par route : les États membres sur le territoire desquels se trouvent situés les lieux d'expédition et de destination du transport. »

Article 5

« 1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3, les tarifs sont fixés par homologation des propositions visées à l'article 4, par les soins des instances compétentes des États membres intéressés, moyennant un accord.

Avant d'accorder l'homologation, ceux-ci s'assurent de ce que les propositions remplissent

⁽¹⁾ Cf. amendements repoussés figurant en annexe au présent avis (am. 4).

les dispositions du présent règlement. L'homologation peut être assortie de conditions.

2. Dans les trois mois suivant la réception des propositions, les autorités compétentes des États membres font connaître leur décision.

Le refus d'homologation doit être motivé.

3. Si les propositions dans chacun des États membres intéressés ne concordent pas, si elles ne remplissent pas les conditions prévues à l'article 3 ou s'il n'a pas été présenté de propositions, les autorités compétentes des États membres intéressés peuvent, moyennant accord entre elles, établir ou modifier les tarifs.

4. Les usagers des transports, de même que les commissionnaires de transport doivent être entendus avant l'homologation des tarifs. Les États membres arrêtent la procédure et les détails de cette audition. »

Article 6

« 1. Si les autorités compétentes des États membres intéressés n'ont pu réaliser d'accord, elles ont recours à la médiation de la Commission. Dans sa médiation, la Commission suivra les dispositions qui seront arrêtées selon l'article 14.

2. Si, malgré la médiation de la Commission, les autorités compétentes des États membres ne parviennent pas à un accord, les tarifs sont fixés, dans les conditions qui seront arrêtées, conformément aux dispositions de l'article 14, par la Commission, après nouvelle consultation des États membres.

3. Les États membres communiquent à la Commission les tarifs à fourchettes établis conformément à l'article 5. »

Article 7

« Les tarifs à fourchettes établis conformément aux articles 5 ou 6 sont valables pour les relations de trafic considérées, quelle que soit la nationalité du transporteur. »

Article 8

Il convient que les entreprises soumises au système des tarifs à fourchettes soient à même de se défendre contre la concurrence de modes de transport non soumis audit système. A ce propos, il convient également de considérer la concurrence

que les entreprises en question subissent dans certains cas déterminés de la part du cabotage et des pipe-lines. Il convient aussi d'accepter l'égalité des conditions de concurrence pour ce qui est du contrôle des autorités et de la publicité. C'est pourquoi le Comité propose la rédaction suivante pour l'article 8 :

« Les entreprises de transport soumises aux dispositions du présent règlement peuvent conclure, aussi bien pour le trafic entre États membres que pour le trafic intérieur, des contrats particuliers en dehors des limites inférieures et supérieures des tarifs à fourchettes lorsque la conclusion de tels contrats se trouve justifiée par le fait que des entreprises de transport concurrentes ne sont pas soumises à une réglementation tarifaire comparable. Ces contrats particuliers ne sont soumis ni à l'approbation des autorités compétentes, ni à publication obligatoire. »

... (1)

Article 9

Paragraphe 2

Le Comité propose de compléter les dispositions de cet article, acceptées comme inévitables, en mettant en relief que dans tous les cas il convient d'éviter que la concurrence se trouve faussée par la concession de compensations; pour cette raison, il propose d'ajouter à la fin de ce paragraphe la phrase suivante :

« Cette compensation doit s'étendre aux autres modes de transport éventuellement concurrents dans toute la mesure nécessaire pour éviter que la concurrence soit faussée. »

Article 10

A la suite de la modification apportée à l'article 8, le Comité propose de supprimer les paragraphes 3, 4 et 5 de cet article.

Article 11

Paragraphe 1

Estimant que la date indiquée pour l'introduction du système de tarifs à fourchettes ne

(1) Cf. amendements repoussés figurant en annexe au présent avis (am. 1).

pourra pas être maintenue, le Comité propose de remplacer ce paragraphe par ce qui suit :

« La tarification à fourchettes est mise en vigueur un an après la publication du présent règlement au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Pour les transports par route entre États membres qui traversent en transit le territoire d'un ou de plusieurs pays tiers, la tarification à fourchettes entrera en vigueur aux dates qui seront fixées à la suite des négociations prévues à l'article 17. »

Paragraphe 2

Le Comité souhaite que, par priorité, des accords en ce qui concerne l'application du système des tarifs à fourchettes soient conclus également avec l'Autriche et la Suisse, notamment pour le transit à travers le territoire de ces pays dans le cadre du trafic entre l'Italie et les autres États membres.

En outre, le Comité estime que les problèmes traités à l'article 11 présentent des aspects tels qu'il n'est pas souhaitable de prendre ces mesures en dérogation du traité sans avoir consulté le Parlement européen et le Comité économique et social. Par conséquent, il propose de remplacer dans le texte les mots « à la majorité qualifiée » par « conformément à l'article 75 du traité. »

Article 12

Le Comité souhaite que des possibilités semblables soient trouvées pour agir en cas d'infraction, aussi bien contre les chemins de fer, lesquels constituent dans certains États membres une partie non indépendante de l'appareil de l'État, que contre les entreprises relevant d'autres modes de transport.

Article 14

Le Comité estime que le Conseil devrait, en établissant la répartition des compétences entre les États membres et la Commission, arrêter, de façon simultanée, des directives que notamment la Commission devrait respecter dans l'exercice de ses attributions.

Article 16

Le Comité estime qu'il n'existe aucune raison valable de maintenir des critères particuliers pour les transports de produits du secteur charbonnier

et sidérurgique après l'introduction d'une réglementation générale en matière de formation des prix dans les transports.

Article 18

Paragraphe 1, alinéa b)

Estimant impossible d'établir une règle uniforme valable pour toute la Communauté en ce qui concerne la distance en deçà de laquelle le règlement ne serait pas d'application, le Comité propose de remplacer le texte de l'alinéa b) par ce qui suit :

« b) Aux transports de marchandises effectués sur un parcours total à établir pour chaque État membre, par le Conseil, à la demande de l'État intéressé, avant le 1^{er} janvier 1966. »

Pour tenir compte de la sujétion des transports par chemin de fer vers les lieux riverains d'une voie navigable où la navigation intérieure peut prendre en charge le transport, le Comité est d'avis d'ajouter à la fin du texte du point b) de l'article 18 :

« toutefois ceux de ces transports qui concernent la desserte de la voie d'eau demeurent soumis à une tarification à maximum. »

Paragraphe 1, alinéa c)

Le Comité approuve le texte du paragraphe 1 c).

Considérant toutefois comme provisoire la définition du transport pour compte propre figurant à l'article 9 du règlement n° 11 du Conseil, il recommande une révision de ladite définition.

Paragraphe 1, alinéa d), et paragraphe 2

En ce qui concerne la location de véhicules, le Comité propose de supprimer l'alinéa d) ainsi que le paragraphe 2, étant donné que le problème de la location de véhicules industriels devrait faire l'objet d'un règlement particulier ⁽¹⁾.

Article 19

Le Comité propose, pour cet article, un texte modifié exprimant qu'il faudra tenir compte en premier lieu des objectifs du traité et arrêtant en outre que la Commission soumettra, en tout état de cause, les propositions nécessaires à la fin de la période de transition. Les propositions en question

⁽¹⁾ Cf. amendements repoussés figurant en annexe au présent avis (am. 6).

devraient pouvoir impliquer également, le cas échéant, la suppression du système de tarifs à fourchettes. Le texte proposé est le suivant :

« Compte tenu des objectifs du traité et des résultats de la mise en œuvre des dispositions du présent règlement, la Commission fera, éventuellement au cours de la période transitoire et en tout cas à la fin de celle-ci, des propositions au Conseil en vue de l'adoption, dans les conditions prévues à l'article 75 du traité, de toutes mesures utiles pour le développement, la modification ou la suppression du

système tarifaire institué par le présent règlement. »

Pour conclure, le Comité soulève le problème de savoir si le recours juridique reste possible dans tous les cas contre les mesures des gouvernements, de la Commission et du Conseil de ministres prises en relation avec la décision ci-dessus. Pour cette raison, demande est faite à la Commission d'examiner ce problème et, en cas de non possibilité de plainte, de soumettre au Conseil de ministres, après consultation du Comité économique et social, des propositions relatives à la possibilité d'un recours.

Ainsi délibéré à Bruxelles, le 30 janvier 1964.

Le président
du Comité économique et social
Émile ROCHE

Annexe à l'avis du Comité économique et social sur 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

Amendements repoussés au cours de la 34^e session du Comité économique et social des 29 et 30 janvier 1964 (point 8 de l'ordre du jour).

Amendements repoussés au cours des débats du Comité économique et social relatifs à l'élaboration de l'avis sur 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.

Le Comité a délibéré sur la base de l'avis de la section spécialisée pour les transports (doc. CES 393/63 fin. corr.).

Les amendements ci-après ont été repoussés :

— *Amendement n° 8 relatif à l'article premier* (proposé par M^{me} Weber)

Supprimer le texte de la page 5 ainsi que le nouveau texte du paragraphe 1 figurant à la page 6 et les remplacer par ce qui suit :

« Le Comité estime que les arguments avancés pour soustraire la navigation rhénane aux règles communautaires en invoquant l'acte de Mannheim sont extrêmement contestables. La preuve en est que l'Allemagne réglemente strictement les frets rhénans pour tout le trafic échangé entre ses ports. On ne voit donc nullement pourquoi les six pays de la Communauté écono-

mique européenne ne pourraient pas, ensemble, décider d'adopter une réglementation analogue pour le trafic entre leurs ports, c'est-à-dire pour tout le trafic rhénan à l'exception de celui intéressant le port de Bâle.

Il est toutefois certain que, en fait sinon en droit, l'existence même de la Commission centrale du Rhin impose une négociation entre la C.E.E. et la C.C.R., tout au moins sur les modalités d'application du règlement communautaire des tarifs. Cette négociation ne doit d'ailleurs pas devoir durer indéfiniment, mais il faut en tenir compte.

Par contre, ces considérations n'ont aucune valeur pour les voies d'eau autres que le Rhin, qui sont juridiquement sous l'autorité totale des États membres, et ceux-ci peuvent leur appliquer la tarification communautaire comme aux autres modes de transport le jour où ils le désirent. »

Pour cette raison, le Comité propose de modifier le paragraphe 1 de l'article premier comme suit :

« 1. Les transports de marchandises par chemin de fer, par route et *par voie navigable* entre les États

membres sur le territoire de la Communauté sont soumis, pendant une période de 3 ans, à titre expérimental, à un régime de tarification à fourchettes établi conformément aux dispositions du présent règlement.

Au plus tard à l'échéance de la période de 3 ans, le Conseil décide de l'application ultérieure de ce système de tarifs à fourchettes. »

Cet amendement a été repoussé par 45 voix contre 31 et 0 abstention.

— *Amendement n° 3 relatif à l'article premier* (proposé par MM. Brousse, Bousser et Brand)

Remplacer le texte proposé du paragraphe 1 de l'article premier par le texte suivant :

« 1. Les transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable, à l'exception de la navigation internationale rhénane, effectués sur le territoire de la Communauté, sont soumis pendant une période de trois ans, à titre expérimental, à un régime de tarification à fourchettes établi conformément aux dispositions du présent règlement.

Au plus tard à l'échéance de la période de trois ans le Conseil décide de l'application ultérieure de ce système de tarifs à fourchettes, de sa modification, ainsi que de son extension à la navigation rhénane internationale.

2. La tarification à fourchettes, au sens du paragraphe 1 se compose de tarifs définis chacun par une limite supérieure et une limite inférieure.

Dans le cas où des tarifications fixes existent déjà en trafic interne, elles pourront être maintenues pendant cette période expérimentale. »

Cet amendement a été repoussé par 47 voix contre 27 et 3 abstentions.

— *Amendement n° 4 relatif à l'article 3* (proposé par M. Brousse)

Ajouter après l'alinéa consacré au paragraphe 2, l'alinéa suivant :

Paragraphe 3

Le Comité propose de rédiger le paragraphe 3 de l'article 3 de la proposition de règlement de la Commission comme suit :

« 3. Jusqu'à l'établissement de ces règles, l'ouverture des fourchettes ne doit pas dépasser 20 % de la limite inférieure. »

Cet amendement a été repoussé par 46 voix contre 20 et 9 abstentions.

— *Amendement n° 1 relatif à l'article 8* (proposé par M. Kuipers)

Lire comme suit l'article 8 :

« 1. Les entreprises de transport soumises aux dispositions du présent règlement peuvent conclure, aussi bien pour le trafic entre États membres que pour le trafic intérieur, des contrats particuliers en dehors des limites supérieures ou inférieures des tarifs à fourchettes :

a) Lorsque la conclusion de tels contrats se justifie par le fait que des entreprises de transport concurrentes ne sont pas soumises à une réglementation tarifaire comparable;

b) Lorsque la conclusion de tels contrats se trouve justifiée par des circonstances spéciales dont il n'a pas été tenu compte lors de la fixation des tarifs, et à condition que les prix convenus correspondent à la situation des coûts.

2. Les contrats particuliers visés au 1^{er} paragraphe, point a), ne sont soumis ni à nécessité d'approbation des autorités compétentes, ni à publication obligatoire.

3. Les entrepreneurs de transports soumettent à l'approbation préalable des autorités compétentes les contrats particuliers visés au paragraphe 1, point b), en indiquant les éléments qui en justifient la conclusion et les prix convenus.

Dans les cinq jours ouvrables à dater de la réception d'un contrat, ces autorités peuvent décider la suspension dudit contrat. Pendant la période de suspension, l'exécution du contrat n'est pas permise.

En ce cas, les autorités compétentes peuvent décider, dans un délai d'un mois à compter du jour de réception du contrat, soit l'homologation du contrat, soit l'interdiction définitive de l'exécution dudit contrat ou rendre son exécution dépendante de l'application d'autres prix de transport en vertu d'un accord ultérieur entre les parties.

Un contrat est réputé approuvé lorsqu'une décision de suspension ou encore une interdiction d'exécution dudit contrat n'a pas été constatée dans les délais indiqués.

4. La Commission peut demander à un État membre de lui adresser copie de tous les contrats ou de certains contrats particuliers visés au paragraphe 1, point b). »

Cet amendement a été repoussé par 35 voix contre 36 et 6 abstentions.

— *Amendement n° 6 relatif à l'article 18* (proposé par M. Giunti)

Supprimer le texte proposé par la section.

Cet amendement a été repoussé par 43 voix contre 35 et 2 abstentions.

