

JOURNAL OFFICIEL

DES

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

14 MAI 1965

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

8^e ANNÉE N° 84

SOMMAIRE

PARLEMENT EUROPÉEN

QUESTIONS ÉCRITES AVEC RÉPONSES

- N° 162 (1964-1965) de M. Armengaud à la Haute Autorité de la C.E.C.A.
Objet : Publication des barèmes, prix et dispositions tarifaires appliqués aux transports de charbon et d'acier 1425/65
- N° 1 (1965-1966) de M. Battaglia à la Commission de la C.E.E.
Objet : Projet de loi italien n° 518 portant création d'organismes de développement agricole 1431/65
- N° 8 (1965-1966) de M. Pedini à la Haute Autorité de la C.E.C.A.
Objet : Institution d'offices communs d'achat de la ferraille 1432/65
- N° 9 (1965-1966) de M. Pedini à la Haute Autorité de la C.E.C.A.
Objet : Taxation sur la ferraille 1433/65

COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COMMUNICATIONS

- Affaire 21-65 :
Recours introduit le 16 avril 1965 par M. Domenico Morina contre le Parlement européen 1434/65
- Affaire 22-65 :
Recours introduit le 16 avril 1965 par Mademoiselle Madeleine Guillot contre la Haute Autorité de la C.E.C.A. 1435/65
- Affaire 23-65 :
Recours introduit le 16 avril 1965 par M. Joachim Wedel contre la Haute Autorité de la C.E.C.A. 1435/65
- Affaire 24-65 :
Recours introduit le 28 avril 1965 par M. Joseph Braun contre la Haute Autorité de la C.E.C.A. 1436/65

PARLEMENT EUROPÉEN

QUESTIONS ÉCRITES AVEC RÉPONSES

QUESTION ÉCRITE N° 162 (1964—1965)

de M. Armengaud

à la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier

(19 mars 1965)

Objet : Publication des barèmes, prix et dispositions tarifaires appliqués aux transports de charbon et d'acier

L'auteur expose à la Haute Autorité qu'il lui a posé le 10 décembre 1964 une série de questions auxquelles il a été répondu le 15 janvier 1965 ⁽¹⁾ de façon malheureusement partielle, si ce n'est incomplète.

Que, dans ces conditions, il estime nécessaire de faire à la réponse précitée du 15 janvier 1965 les observations suivantes, en se référant chaque fois aux questions posées le 10 décembre 1964.

1. Question a) du 10 décembre 1964 :

La Haute Autorité se contente de répondre à la première partie de cette question en déclarant :

— d'une part, que « le problème de la publicité ne se pose pas exclusivement pour les Pays-Bas » ;

— d'autre part, qu'en ce qui concerne les Pays-Bas, « une loi-cadre a été adoptée le 27 juin 1963 pour l'exécution de la recommandation 1/61 » ⁽²⁾ et qu'« il est à prévoir qu'un règlement d'administration publique d'exécution de ladite loi pourra être adopté à brève échéance..., qui permettra la mise en œuvre de mesures de publicité pour les prix et conditions pratiqués par les trois modes de transport ».

Cette réponse vaut, semble-t-il, réponse affirmative à la question posée qui était de savoir s'il est

exact que 3 ans et demi après la recommandation 1/61 et 2 ans et demi après l'arrêt de la Cour de justice du 12 juillet 1962, une très grande partie des transports de charbon et d'acier aux Pays-Bas s'effectue à des prix et conditions résultant de contrats particuliers qui demeurent secrets.

Pour compléter son information, l'auteur aimerait savoir :

a) Si la Haute Autorité estime que les transports de charbon et d'acier qui seraient, dans certains autres États membres non précisés, également effectués sur la base de contrats de longue durée non publiés, créent dans ces États une situation comparable par son ampleur à celle qu'elle revêt aux Pays-Bas ?

b) Si la Haute Autorité peut, en conséquence, indiquer :

1. Quel est, dans chacun des États membres et par mode de transport, le volume des tonnages, d'une part pour le charbon, d'autre part pour l'acier, transportés en application de tarifs généraux ou spéciaux (c'est-à-dire d'un système de prix ayant fait l'objet d'une publicité préalable) ;

2. Le nombre de contrats particuliers ne faisant pas l'objet d'une publication préalable et le tonnage annuel global correspondant à ces contrats.

c) Si est exacte l'information parue dans la presse (voir « Europe » du 8/1/1965), selon laquelle le gouvernement belge aurait manifesté par lettre à la Haute Autorité son intention d'assouplir grandement les règles de facturation des transports à l'ima-

⁽¹⁾ JO n° 12 du 28.1.1965, p. 131/65.

⁽²⁾ JO n° 18 du 9.3.1961, p. 469/61.

ge de ce qui se fait aux Pays-Bas ? (Cette information paraît bien être une illustration de la crainte exprimée dans la deuxième partie de la première des questions posées le 10 décembre 1964 quant au risque que les autres États s'alignent, progressivement, sur les errements aux Pays-Bas et au sujet de laquelle aucune réponse n'a été fournie.)

d) Si, en ce qui concerne le règlement d'administration publique annoncé par la Haute Autorité, qui serait pris par le gouvernement néerlandais en exécution de la loi néerlandaise du 27 juin 1963, la Haute Autorité peut préciser la portée qu'auront, sur les mesures de publicité envisagées pour l'application de la recommandation 1/61, les dispositions limitatives de l'article 3 paragraphe 2 de la loi, lesquelles n'impliquent pas la connaissance générale des prix et conditions appliqués par les différents transporteurs ?

2. Questions b) et c) du 10 décembre 1964 :

Deux questions distinctes étaient posées, la seconde n'ayant de sens qu'au cas où la première devait recevoir une réponse négative.

Pour ne pas répondre directement à la première question, qui était de savoir si les prix et conditions résultant de contrats particuliers secrets étaient soumis à l'accord préalable de la Haute Autorité, conformément aux dispositions de l'alinéa 4 de l'article 70, la Haute Autorité semble se fonder sur le fait que les contrats en cause ne constitueraient pas des mesures tarifaires intérieures spéciales prises dans l'intérêt d'une ou plusieurs entreprises productrices de charbon et d'acier, mais seraient, dans leur ensemble, « des mesures tarifaires destinées à rencontrer la concurrence effective de modes de transport existant ».

Cette prise de position appelle les questions suivantes :

a) La Haute Autorité estime-t-elle que les nombreux contrats particuliers non publiés des chemins de fer néerlandais sont assimilables à des « mesures tarifaires » ? Quel sens en ce cas donne-t-elle à l'adjectif « tarifaire » ? D'après tous les dictionnaires que nous avons consultés, même néerlandais, le mot « tarif » implique qu'il y a système et publication préalablement à son application. Imagine-t-elle, par exemple, qu'un tarif douanier puisse ne pas être généralement applicable et préalablement connu ?

b) Qu'il s'agisse de contrats particuliers, ou de tarifs, la Haute Autorité n'a-t-elle pas connaissance de l'interprétation que la Cour de justice a donnée, dans ses arrêts du 10 juin 1960 (affaires jointes nos 3-58 à 18-58 et 26-58), aux dispositions de l'alinéa 4 de l'article 70, d'un point de vue procédural, selon laquelle « à l'encontre de différentes opinions

émises en cours de procédure il faut remarquer que par cette rédaction la disposition citée vise non seulement les tarifs spécialement adoptés dans l'intérêt des entreprises (critère subjectif), mais tous les tarifs spéciaux qui, quel que soit leur motif, profitent à une ou plusieurs entreprises (critère objectif), de sorte que la circonstance qu'un tarif spécial a été adopté pour des motifs tout à fait étrangers à l'intérêt de l'entreprise avantagée ne saurait nullement exclure ou restreindre l'application du quatrième alinéa » ?

c) Faut-il conclure de la réponse de la Haute Autorité, qu'effectivement, malgré la jurisprudence ci-dessus rappelée de la Cour de justice, les contrats particuliers des chemins de fer néerlandais, qui, en raison de leur nombre et du volume qu'ils couvrent, enlèvent toute signification aux tarifs publiés, n'ont pas été soumis à l'accord préalable de la Haute Autorité au titre de l'article 70 alinéa 4 du traité ?

d) La Haute Autorité estime-t-elle que, pour être conforme au traité, une mesure de concurrence, tarifaire ou non, doive, dans chaque cas, réaliser l'alignement du prix d'un mode de transport sur celui, défini sans ambiguïté par un tarif officiel, du mode de transport concurrent sur la même relation ?

e) En ce qui concerne plus particulièrement les Pays-Bas, la Haute Autorité peut-elle :

1. Indiquer dans quelle mesure le régime réglementaire fixant les prix à appliquer sur la voie d'eau, permet une connaissance exacte et préalable de ceux-ci ?

2. Assurer que lorsque le chemin de fer s'aligne par exemple sur la voie d'eau, cet alignement n'intervient que sur le tarif officiel de la voie d'eau, à un niveau fixé préalablement sans ambiguïté, et non sur un contrat dérogatoire lui-même à ce tarif ?

3. Préciser, dans le cas où la voie d'eau pratiquerait des contrats dérogatoires au tarif officiel, en vertu de quels critères elle les tolère, ces contrats n'ayant en principe pas de justification si l'on se réfère aux termes mêmes des deuxième et troisième alinéas des paragraphes b) et c) de sa réponse du 15 janvier 1965 ?

3. Question d) du 10 décembre 1964 :

Cette question avait un double aspect, l'un relatif à la lettre des textes (en particulier au sens à donner à l'alinéa premier de l'article 70) et l'autre

aux objectifs du traité rappelés par la Haute Autorité à l'article premier de sa recommandation 1/61 (contrôle des discriminations, tarifs directs internationaux, harmonisation). La Haute Autorité n'aborde dans sa réponse que le seul problème du contrôle des discriminations, et ce avec la déclaration générale suivante :

« Le fait qu'une partie des transports s'effectue à des prix et conditions résultant de mesures tarifaires particulières de longue durée destinées à faire face à la concurrence effective d'autres modes de transport existants, n'est dès lors pas nécessairement incompatible avec l'interdiction de discrimination que comporte le traité.

Dans les cas où il s'avère que la pratique de contrats particuliers est de nature à mettre en cause la réalisation des objectifs du traité, la Haute Autorité entreprend les démarches nécessaires pour assurer le fonctionnement du marché commun. »

Pour être comprise, et complétée sur les points sur lesquels elle reste muette, cette réponse appelle les nouvelles questions suivantes :

a) La Haute Autorité semblant ici faire une différence entre « une mesure tarifaire » et « un contrat particulier », estime-t-elle que si une « mesure tarifaire » n'est pas nécessairement incompatible avec l'interdiction de discrimination, un « contrat » est, par contre, de nature à mettre en cause la réalisation des objectifs du traité ?

b) La Haute Autorité peut-elle indiquer pourquoi, dans sa réponse, à plusieurs reprises (ce qui peut entretenir une équivoque regrettable), elle écrit que des mesures tarifaires ne sont pas contraires au principe de la non-discrimination ou ne sont pas de nature à porter préjudice à l'objet des tarifs directs internationaux, alors que la question posée le 10 décembre 1964 ne portait nullement sur des mesures tarifaires conformes aux dispositions de l'alinéa premier de l'article 70, mais bien sur un système de contrats fixant des prix cas par cas en l'absence de toute règle préalablement établie et publiée ?

c) L'alinéa premier de l'article 70 précise que ce sont les tarifs (et non les transporteurs) qui doivent offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables, ce qui implique que ces tarifs soient préétablis et connus des intéressés de façon à leur offrir des conditions de transport hors de toute intervention des transporteurs eux-mêmes. La Haute Autorité estime-t-elle :

1. Que des contrats particuliers, même de longue durée (et ils ne le sont pas tous), même connus à posteriori (et ils sont secrets) sont susceptibles d'of-

frir aux usagers des prix hors de l'intervention du transporteur et du destinataire et qu'ils peuvent ne pas être en contradiction avec le premier alinéa de l'article 70 ?

2. Que des contrats, même connus à posteriori, peuvent ne pas placer le fournisseur de charbon concurrent dans une situation systématiquement défavorisée et contraire à l'esprit du traité, compte tenu du fait qu'ils ne lui donnent les informations qui l'intéressent au premier chef qu'une fois le contrat conclu, trop tard pour qu'il puisse encore intervenir à ce stade du développement du marché ?

d) La Haute Autorité estime-t-elle que l'alinéa 4 de l'article 70 qui fait état de « mesures tarifaires spéciales », peut encore avoir un sens si ces mesures ne sont pas préalablement publiées et si le tarif général lui-même n'est plus que d'application exceptionnelle, comme cela semble être le cas aux Pays-Bas ?

e) La Haute Autorité estime-t-elle qu'une pratique généralisée de prix individuels fixés dans des contrats particuliers et dérogeant aux tarifs ne porte pas préjudice à l'établissement ou au maintien de tarifs directs internationaux, alors que dans l'accord du 21 mars 1955, le Conseil de ministres a donné comme base aux « tarifs directs internationaux » les « tarifs intérieurs de portée générale », définis comme suit : « Les tarifs intérieurs applicables également à tous les utilisateurs... » (JO du 19 avril 1955, p. 701) ?

f) La Haute Autorité peut-elle indiquer comment elle envisage de réaliser, au sens du paragraphe 10 de la convention, l'harmonisation des prix et conditions de transport de toute nature dans un système où le mode de formation des prix n'obéirait ou bien à aucune règle ou bien à des règles tenues secrètes ?

4. Question e) du 10 décembre 1964 :

A cette question qui demandait si la pratique généralisée des « contrats particuliers » n'était pas de nature à fausser l'application de l'accord du 21 mars 1955 créant les tarifs directs internationaux par fer, voire même à la rendre inapplicable, la Haute Autorité répond, en entretenant l'équivoque déjà signalée, que la pratique de « mesures tarifaires de concurrence » n'apparaît pas de nature à porter préjudice à l'objet essentiel de ces tarifs directs, à savoir la suppression des « ruptures de charge » qui pénalisaient le trafic international par rapport au trafic intérieur.

Pour préciser et compléter cette réponse, la Haute Autorité peut-elle indiquer :

a) Si l'objet essentiel des tarifs directs internationaux est également leur objet unique ?

b) Dans la négative, quels sont les autres objets ?

c) Si un système de prix individuels serait compatible avec ces autres objets ?

d) Quel est, à son avis, l'objet essentiel des tarifs directs internationaux par eau et par route qui doivent être établis conformément aux dispositions du paragraphe 10 de la convention, bien que les prix actuellement pratiqués en trafic international par ces deux modes de transport ne comportent pas de rupture de charge ?

e) Si elle estime que les chemins de fer sont en droit de faire des contrats ou même des tarifs de concurrence à la voie d'eau et à la route en trafic international, alors même que les prix pratiqués par ces deux modes de transport ne se réfèrent à aucun tarif officiel connu et constituent, comme la Haute Autorité l'a elle-même reconnu, une discrimination flagrante, contraire aux dispositions de l'alinéa 2 de l'article 70 ?

5. Question f) du 10 décembre 1964 :

Dans le dernier alinéa de sa réponse, la Haute Autorité indique qu'elle a pu obtenir du gouvernement italien la promulgation d'une loi imposant aux transporteurs routiers l'obligation de publication préalable de leurs prix et conditions de transport.

D'après une information du porte-parole de la Haute Autorité en date du 28 janvier 1965, il semble que celle-ci soit disposée à avaliser un règlement d'administration publique du gouvernement néerlandais qui n'imposerait pas une transparence comparable du marché des transports.

La Haute Autorité peut-elle expliquer ce qui la fonde à accepter, avec l'autorité qui s'attache à sa mission, la création de situations aussi divergentes, voire privilégiées au regard de l'exécution d'un même traité ?

Réponse

(4 mai 1965)

En ce qui concerne le problème de la publicité des prix et conditions de transport, l'article 70 alinéa 3 du traité prévoit que ceux-ci sont publiés ou portés à la connaissance de la Haute Autorité. Ces dispositions et les précisions tirées de la jurisprudence de la Cour de justice ⁽¹⁾ sur leur portée ne permettent pas de considérer que le traité exige dans tous les cas une publication intégrale et préalable des prix et conditions de transport du charbon et de l'acier, mais qu'il postule seulement une publicité adéquate pour la réalisation des objectifs qu'il vise, c'est-à-dire une publicité permettant le fonctionnement du marché commun. L'absence de publication préalable des prix et conditions de transport n'est pas dès lors nécessairement incompatible avec le traité.

C'est sur cette base que la Haute Autorité mène son action à l'égard des États membres depuis plusieurs années.

Questions groupées sous 1 :

a) Comme la Haute Autorité l'a indiqué à plusieurs reprises dans ses rapports généraux, il n'existe pas encore de publicité des prix et conditions appliqués aux transports fluviaux et routiers en trafic international dans la Communauté et aux transports routiers en trafic intérieur en Belgique, en France

(jusqu'à 150 km), en Italie, au Luxembourg et aux Pays-Bas. Des tarifs routiers à fourchettes sont appliqués en France (à partir de 150 km) et en Allemagne (jusqu'à 100-120 km) dont l'ampleur dépasse les marges d'incertitude dans la connaissance des prix de transport que la Haute Autorité estime pouvoir, dans la situation actuelle, considérer comme compatible avec le fonctionnement du marché commun.

Si la question ne concerne que les transports ferroviaires, la situation aux Pays-Bas est caractérisée par un nombre élevé de conventions non publiées. La plupart de ces conventions portent chacune sur un tonnage annuel très faible et intéressant en majeure partie des transports de combustibles à usage domestique. L'ordre de grandeur des tonnages transportés sous couvert de ces conventions figure dans la réponse à la question 1 b). Cette réponse montre qu'en dehors des Pays-Bas, des tonnages importants en valeur absolue sont transportés sur la base de prix et conditions de transport non publiés. Il s'agit en général, à la différence de ce qui se passe aux Pays-Bas, de contrats peu nombreux intéressant des tonnages importants de combustibles à usages industriels.

Les conventions des chemins de fer néerlandais tiennent compte de la situation particulière de concurrence généralisée existant aux Pays-Bas entre les différents modes de transport (en particulier entre le fer et la voie fluviale), situation qui ne se retrouve pas avec la même ampleur dans les autres États membres.

⁽¹⁾ Arrêt du 12 juillet 1962, en cause du gouvernement néerlandais (Recueil de la Jurisprudence, volume VIII, p. 452).

b) Les statistiques disponibles ne permettent pas de donner pour tous les modes de transport les informations demandées par l'honorable parlementaire. La publication d'informations détaillées pour l'un ou l'autre mode de transport constituerait de la part de la Haute Autorité un traitement inégal des différents modes de transport.

Les statistiques de transports de produits C.E.-C.A. publiées par l'Office statistique des Communautés européennes font apparaître les tonnages annuels de charbon et d'acier transportés dans la Communauté par les chemins de fer et la voie d'eau. Les chiffres relatifs à la voie d'eau ne font pas de distinction entre le transport professionnel et le transport pour compte propre. En ce qui concerne les transports routiers professionnels, il n'existe pas de statistiques pour l'ensemble de la Communauté.

L'ordre de grandeur des tonnages annuels totaux de charbon et d'acier transportés par les chemins de fer allemands, français, italiens et néerlandais et celui des tonnages annuels de produits C.E.C.A. transportés par ces chemins de fer aux prix et conditions de conventions non publiées se présentent comme suit :

— *Allemagne* : un tonnage annuel total de l'ordre de cent cinquante millions de tonnes dont un tonnage de l'ordre de trois millions de tonnes transporté aux prix et conditions d'une trentaine de conventions non publiées ;

— *France* : un tonnage annuel total de l'ordre de cent millions de tonnes dont un tonnage de l'ordre de dix millions de tonnes transporté aux prix et conditions d'une vingtaine de conventions non publiées ;

— *Italie* : un tonnage annuel total de l'ordre de quinze millions de tonnes dont un tonnage de l'ordre d'un million et demi de tonnes transporté aux prix et conditions d'une dizaine de conventions non publiées ;

— *Pays-Bas* : un tonnage annuel total de l'ordre de quatorze millions de tonnes dont un tonnage de l'ordre de dix millions de tonnes transporté aux prix et conditions d'environ trois mille conventions non publiées.

Il convient de ne pas confondre les problèmes de formation de prix et les problèmes de publicité.

Ainsi, pour ce qui concerne les transports ferroviaires, le volume global annuel du trafic de produits C.E.C.A. à l'intérieur de la Communauté est d'environ 300 millions de tonnes, dont environ 1/3 effectué à des prix inférieurs à ceux des tarifs de portée générale, mais environ 1/4 seulement de ce dernier chiffre ne fait pas l'objet de prix et conditions de transport publiés.

c) L'évolution en Belgique résulte de la modification de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1965, introduite en vue de permettre aux chemins de fer de conclure des accords particuliers non publiés en trafic international.

A la suite de l'approbation de la nouvelle convention par la loi du 4 mars 1964, la législation intérieure belge a été adaptée le 3 juillet 1964 aux dispositions admises sur le plan international, en vue de permettre aux chemins de fer belges de conclure des accords particuliers en trafic national comme en trafic international. Des accords particuliers concernant des transports de marchandises relevant du traité C.E.E. et ne faisant l'objet d'aucune publicité sont déjà en vigueur.

Le gouvernement belge ne permettra pas l'application de conventions non publiées à des transports de charbon ou d'acier avant la mise en vigueur d'un régime de publicité approprié à la recommandation n° 1-61.

d) La Haute Autorité ne peut mieux répondre à cette question qu'en indiquant que les mesures concrètes de publicité envisagées par le gouvernement néerlandais sont résumées dans le Treizième Rapport général de la Haute Autorité (points 237 à 240) et que le traité ne permet pas d'exiger une publicité des prix et conditions de transport en dehors du cadre des participants au marché commun du charbon et de l'acier.

Questions groupées sous 2 :

a) La Haute Autorité estime, suivant un usage très général, pouvoir appeler mesures tarifaires les conventions conclues sur le plan tarifaire par les chemins de fer néerlandais ou par tous autres transporteurs. En France, en particulier, les accords non publiés conclus par les chemins de fer sont appelés « accords tarifaires ».

b) et c) Les conventions tarifaires actuelles des chemins de fer néerlandais n'ont pas été soumises à l'accord préalable de la Haute Autorité.

Ainsi que la Haute Autorité l'a indiqué dans sa réponse du 15 janvier 1965, troisième alinéa des points b) et c), les mesures tarifaires spéciales destinées à rencontrer la concurrence effective d'un autre transporteur existant sont des mesures qui conduisent uniquement à un partage du trafic entre modes de transport en concurrence sans affecter la position concurrentielle des entreprises dans le marché commun et qui ne vont pas à l'encontre du principe de non-discrimination. Dès lors, ces mesures ne comportent pas d'éléments de soutien pour

des entreprises productrices de charbon ou d'acier et ne relèvent pas de l'article 70 alinéa 4 du traité.

Relèvent de la procédure de l'accord préalable de la Haute Autorité, les mesures tarifaires intérieures spéciales comportant un avantage pour une ou plusieurs entreprises productrices de charbon ou d'acier, qu'il s'agisse de mesures appliquées dans l'intérêt d'une ou plusieurs de ces entreprises productrices ou de mesures adoptées dans l'intérêt du transporteur et non justifiées par une concurrence effective.

Le fait que les mesures tarifaires de concurrence effective ne sont pas soumises à l'accord préalable de la Haute Autorité, mais seulement notifiées à cette dernière, ne signifie pas pour autant que la Haute Autorité ne procède pas à un examen attentif de l'existence de la concurrence invoquée et du niveau des prix de concurrence. Elle intervient le cas échéant selon les procédures prévues au traité.

La Haute Autorité estime que cette interprétation correspond à la jurisprudence de la Cour de justice.

d) La réponse à cette question est négative (voir notamment point e) 2. ci-après).

e) 1. La réglementation en vigueur pour les transports fluviaux en trafic intérieur néerlandais prévoit que les frets fluviaux doivent en principe correspondre à des cotations préalablement publiées qui sont fixées par des commissions régionales et qui se réfèrent à un tarif de base également publié.

Ces cotations comportent soit des prix fixes, soit des marges. Pour les transports de charbon au départ des mines du Limbourg néerlandais qui constituent une grande partie des transports de charbon en trafic intérieur néerlandais, les cotations sont actuellement à prix fixes. Pour la plupart des transports des autres produits C.E.C.A. et pour les transports de charbon importé, les marges sont actuellement de 80 à 135 % du tarif de base.

Par dérogation à ce principe, la réglementation permet, dans des conditions déterminées, l'application de prix de transport convenus librement. En fait, pour les transports intérieurs de charbon au départ des mines du Limbourg néerlandais, les frets effectivement pratiqués correspondent généralement à la cotation officielle.

Les frets effectivement pratiqués à l'intérieur des cotations à marge et les frets librement convenus ne font l'objet d'aucune publicité complémentaire.

Les mesures de publicité actuellement envisagées par le gouvernement des Pays-Bas et qui prévoient notamment une publication immédiate par affichage de tous les frets pratiqués en trafic intérieur, permettront une connaissance suffisante de ces frets.

2. Les chemins de fer, et notamment les chemins de fer néerlandais, tiennent compte, pour l'établissement de leurs prix de concurrence, des prix et conditions effectivement pratiqués par les transporteurs concurrents. Tel est notamment le cas en matière de concurrence à la voie d'eau.

3. Les prix des transports fluviaux situés en dehors — généralement au-dessus — des cotations publiées, résultent de la situation du marché des transports fluviaux au moment de la conclusion des contrats. Il ne s'agit pas de prix de concurrence à d'autres modes de transport.

Questions groupées sous 3 :

a) La Haute Autorité ne fait pas une telle différence. Voir à ce sujet la réponse donnée à la question 2 a) ci-dessus.

b) La Haute Autorité n'a entretenu aucune équivoque dans sa réponse à la question n° 103 de l'honorable parlementaire.

Elle a exposé que les mesures tarifaires destinées à rencontrer la concurrence effective d'un autre mode de transport existant ne vont pas à l'encontre du principe de non-discrimination. Elle a soutenu cette thèse depuis l'origine de la Communauté européenne du charbon et de l'acier et elle a été approuvée sur ce point à plusieurs reprises par la Cour de justice.

Il a été exposé plus d'une fois que les conventions pour lesquelles le gouvernement néerlandais prévoit communication à posteriori à la Haute Autorité et une publicité adéquate au bénéfice des participants au marché commun, sont des conventions de concurrence effective.

c) 1. Comme déjà indiqué à plusieurs reprises, les conventions tarifaires destinées à rencontrer la concurrence effective satisfont au principe de non-discrimination posé par l'article 70 alinéa 1 du traité.

2. La réponse à cette question est positive ; le traité n'exige d'ailleurs pas systématiquement une publication *préalable* de tous les prix et conditions de transport.

d) Comme déjà indiqué dans la réponse à la question 2 c), l'article 70 alinéa 4 vise seulement un

type particulier de mesures tarifaires spéciales, c'est-à-dire celles profitant à une ou plusieurs entreprises productrices de charbon et d'acier.

Les mesures de cette espèce doivent faire l'objet à la fois d'une autorisation préalable et d'une publication.

Quant aux mesures tarifaires des chemins de fer néerlandais, la Haute Autorité en a indiqué la nature dans sa réponse du 15 janvier 1965 (points b) et c).

e) Sur ce point, la Haute Autorité renvoie à sa réponse du 15 janvier 1965 (point e).

f) L'harmonisation dont il est question au paragraphe 10 de la convention relative aux dispositions transitoires est limitée à la mesure nécessaire au bon fonctionnement du marché commun ; il est également précisé qu'il s'agit d'une harmonisation des prix et conditions de transport de toute nature appliqués au charbon et à l'acier.

La Haute Autorité n'estime pas que l'application de prix et conditions de transport de concurrence effective aille par elle-même à l'encontre de cet objectif.

Questions groupées sous 4 :

a) Les tarifs directs internationaux visés au paragraphe 10, troisième alinéa, de la convention relative aux dispositions transitoires sont, par essence, des tarifs ne comportant pas de ruptures de charge. Dans ce sens, l'objet essentiel de ces tarifs était la suppression des ruptures de charge (voir Troisième Rapport général sur l'activité de la Haute Autorité de la C.E.C.A., points 124 à 129).

b) A l'occasion de l'établissement de ces tarifs directs internationaux, les gouvernements des États

membres ont adopté certaines dispositions communales réglant des problèmes de technique tarifaire.

c) Voir réponse de la Haute Autorité du 15 janvier 1965, point e).

d) L'article 70 alinéa 2 impose l'obligation d'appliquer en trafic international les prix, barèmes et dispositions tarifaires de toute nature appliqués aux transports intérieurs de la même marchandise lorsque celle-ci emprunte le même parcours.

Dans les cas où l'application de cette disposition provoquerait, pour des transports routiers et fluviaux, en raison de l'existence de tarifs intérieurs imposés ou homologués par les pouvoirs publics, des « ruptures de charge » en trafic international, le paragraphe 10 troisième alinéa, 2. de la convention relative aux dispositions transitoires, devrait également recevoir son application comme en matière de transports ferroviaires.

e) La réponse à cette question est positive en ce qui concerne les chemins de fer de la Communauté.

Question sous 5 :

Conformément à l'article 14 du traité, la recommandation n° 1/61 comporte obligation dans les buts qu'elle assigne, mais laisse aux gouvernements qui en sont l'objet le choix des moyens propres à atteindre ces buts.

La Haute Autorité n'a donc pas la possibilité d'exiger que les modalités de publicité des prix et conditions de transport soient uniformes dans toute la Communauté ; elle ne peut que veiller à la mise en œuvre des mesures susceptibles de réaliser une publicité adéquate des prix et conditions de transport.

QUESTION ÉCRITE N° 1 (1965—1966)

de M. Battaglia

à la Commission de la Communauté économique européenne

(22 mars 1965)

Objet : Projet de loi italien n° 518 portant création d'organismes de développement agricole

La Commission de la C.E.E. entend-elle intervenir auprès du gouvernement italien au sujet du projet de loi n° 518 portant création d'organismes de développement agricole dont le Sénat de la République italienne doit être saisi durant la semaine du

23 au 26 mars 1965 et, dans l'affirmative, de quelle manière se propose-t-elle de le faire ?

La présente question se justifie par le fait que lesdits organismes de développement, tels qu'ils sont prévus dans le projet de loi ci-dessus mentionné, risquent de compromettre tant la politique de marché que la politique structurelle que la Commission de la C.E.E. est en train d'élaborer au niveau communautaire.

Réponse

(4 mai 1965)

Le gouvernement italien a communiqué à la Commission le projet de loi n° 518 portant dispositions pour la réorganisation des structures foncières et pour le développement de la propriété paysanne.

La Commission a examiné ce projet de loi sous l'angle des articles 92 et suivants du traité relatifs aux aides. Elle a fait connaître son avis au gouvernement italien à ce sujet.

La Commission a également examiné ce projet de loi en ce qui concerne ses aspects structurels. En application des dispositions de l'article 6 de la décision du 4 décembre 1962 concernant la coordination des politiques de structure agricole ⁽¹⁾, elle a

exprimé son opinion sur les dispositions en cause. Elle renvoie l'honorable parlementaire à cette opinion qui sera transmise sur sa demande à la Commission parlementaire compétente.

En ce qui concerne plus particulièrement les organismes du développement — « enti di sviluppo » — la Commission rappelle que le projet de loi en cause ne porte pas création de ces organismes mais leur attribue des tâches nouvelles ; elle estime que ces organismes peuvent assumer d'importantes fonctions pour réaliser, par delà les mesures prévues par le projet de loi n° 518, une amélioration intégrale des structures agricoles et pour coordonner les mesures d'amélioration sur le plan régional.

QUESTION ÉCRITE N° 8 (1965—1966)

de M. Pedini

à la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier

(25 mars 1965)

Objet : Institution d'offices communs d'achat de la ferraille

Dans sa réponse à la question n° 131 ⁽²⁾ posée par l'auteur de la présente question, la Haute Autorité a déclaré en substance qu'elle ne pouvait considérer la création éventuelle d'offices communs d'achat de la ferraille comme étant compatible avec les principes du traité de Paris.

La Haute Autorité peut-elle donner de plus amples informations quant au texte de sa réponse et en particulier préciser :

a) Dans quelles circonstances des offices communs d'achat spontanément créés et ouverts à qui-

conque souhaite en faire partie, pourraient faire obstacle à une stabilisation des prix vers le bas (au bénéfice de tous les consommateurs) et si, dans cette hypothèse aussi, ils pourraient être considérés comme contraires au traité ;

b) Si, même dans une situation confirmée de déséquilibre entre l'offre et la demande globales dans le marché commun, elle refuserait d'examiner avec bienveillance les demandes éventuelles d'entreprises de la Communauté tendant à l'institution d'offices communs d'achat que les contrôles et les garanties requises rendraient fondamentalement conformes au traité.

Réponse

(30 avril 1965)

La Haute Autorité, dans sa réponse à la question n° 131, n'a pas déclaré qu'elle ne pouvait considérer la création éventuelle d'offices d'achat en commun de ferraille comme compatible avec les dispositions du traité.

Au point 2 de ladite réponse, la Haute Autorité a rappelé que « c'est aux entreprises qu'il appartient d'envisager... » cette création et qu'« elles auraient à soumettre leur projet pour autorisation à la Haute Autorité qui aurait à juger de leur conformité aux stipulations de l'article 65 du traité ». Aux termes du paragraphe 2 de cet article, la Haute Autorité peut autoriser des accords d'achat en commun si

⁽¹⁾ JO n° 136 du 17. 12. 1962, p. 2892/62.

⁽²⁾ JO n° 35 du 4. 3. 1965, p. 525/65.

ceux-ci remplissent les conditions définies aux lettres a), b), c).

Si la Haute Autorité est obligée de se prononcer sur toute demande d'autorisation présentée dans ce

sens, elle ne peut, sans connaître les modalités concrètes envisagées, se prononcer sur les points évoqués aux paragraphes a) et b) de la question.

QUESTION ÉCRITE N° 9 (1965—1966)

de M. Pedini

à la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier

(25 mars 1965)

Objet : Taxation sur la ferraille

Dans sa réponse à la question écrite n° 131 ⁽¹⁾, présentée par l'auteur de la présente question, la Haute Autorité a précisé que la situation dans les différents pays membres ne fait pas apparaître que la taxation sur la ferraille s'écarte fondamentalement du système général de taxation appliqué par chaque pays. La Haute Autorité peut-elle donner de plus amples détails à ce sujet et notamment indiquer :

a) Quelles sont les charges qui frappent en fait les échanges de ferraille dans chaque pays membre, compte tenu surtout des régimes d'exonération qui, le cas échéant, sont effectivement appliqués ?

b) Si une harmonisation sur la base des régimes les plus favorables effectivement appliqués dans les pays membres ne serait pas souhaitable et nécessaire en soi, et si cette harmonisation ne contribuerait pas, ne fût-ce que partiellement, à réduire le prix final d'achat de la ferraille et, indirectement, à en favoriser la récupération ?

Réponse

(30 avril 1965)

a) Les taxes frappant les échanges de ferraille dans les États membres de la Communauté sont les suivants :

Pays	Taux de taxe en %
Allemagne (R.F.)	0
Belgique	6
France	0
Italie	3,3
Luxembourg	3
Pays-Bas	5

— Le taux est 0 en Allemagne pour les minerais métallurgiques ainsi que, en général, pour les matières premières.

— Le taux de 6 % est en général appliqué en Belgique aux matières premières, à l'exception des produits énergétiques.

— Le taux nul pour l'achat de la ferraille en France doit être compris en tenant compte de ce que le produit final supporte la T.V.A. sur sa valeur totale, comprenant donc la valeur de la ferraille incorporée.

— Le taux de 3,3 % est le taux le plus généralement appliqué en Italie aux matières premières. Cependant, des taux forfaitaires sont d'application pour les produits énergétiques et pour certaines

matières premières de base. Toutefois, à partir du 18 novembre 1964, ce taux général de 3,3 % a été porté à 4 % à titre temporaire pour une période de 3 ans.

— Au Luxembourg, le taux de 3 % est appliqué aux échanges de tous les produits, à l'exception des produits énergétiques.

— Le taux de 5 % est, aux Pays-Bas, le taux général appliqué aux livraisons de produits effectuées par un producteur.

b) La situation décrite au a) ci-dessus montre qu'une harmonisation sur le plan communautaire pour la seule ferraille serait de nature à introduire des distorsions dans le système des États membres.

L'honorable parlementaire sait qu'une solution au problème de l'harmonisation des fiscalités, notamment des taxes sur le chiffre d'affaires, est en voie d'élaboration, conformément à l'article 100 du traité instituant la C.E.E. Si dans ce cadre, on s'orientait vers une harmonisation différenciée par produits, une solution dans le sens souhaité par l'honorable parlementaire ne pourrait être trouvée que si elle englobait au minimum les matières de même nature ainsi que le montre la description effectuée au point a).

⁽¹⁾ JO n° 35 du 4.3.1965, p. 525/65.

COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COMMUNICATIONS

Recours introduit le 16 avril 1965 par M. Domenico Morina contre le Parlement européen

(Affaire 21-65)

La Cour de justice des Communautés européennes a été saisie le 16 avril 1965 d'un recours introduit contre le Parlement européen par M. Domenico Morina, docteur en droit, fonctionnaire du Parlement européen, demeurant à Luxembourg, représenté et assisté par M^e Camille Linden, avocat inscrit au barreau de Luxembourg, demeurant à Luxembourg, 1, rue Schiller, en l'étude duquel domicile est élu.

Le requérant conclut à ce qu'il plaise à la Cour :

Dire le présent recours recevable ;

se déclarer compétent pour en connaître ;

ordonner le dépôt, par les services intéressés de l'Assemblée, des pièces administratives relatives à la présente affaire et pouvant être importantes pour l'appréciation du recours, notamment celles relatives aux titres et aux nominations du sieur X, le tout conformément à l'article 23 du traité C.E.C.A. et l'article 26 alinéa final du statut des fonctionnaires ;

dire le recours fondé, partant annuler le classement du concours interne n° B/12 et la décision de M. le Secrétaire général du Parlement européen qui en est la suite et qui a eu pour objet la promotion de M. X à la carrière d'assistant-adjoint (B 5-4) à compter du 1^{er} avril 1965 ;

ordonner la répétition du concours interne n° B/12 sur titres, aux conditions antérieurement déterminées et entre les mêmes candidats valablement admis, conformément à la communication transmise aux concurrents par lettre du 12 mars 1965 ;

condamner la partie défenderesse à tous les frais et dépens ;

en ordre subsidiaire :

... (offres de preuve).

**Recours introduit le 16 avril 1965 par Mademoiselle Madeleine Guillot
contre la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon
et de l'acier**

(Affaire 22-65)

La Cour de justice des Communautés européennes a été saisie le 16 avril 1965 d'un recours introduit contre la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier par Mademoiselle Madeleine Guillot, secrétaire de direction auprès de la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, demeurant à Luxembourg, représentée et assistée par M^e Fernand Probst, avocat inscrit au barreau de Luxembourg, demeurant à Luxembourg, 26, avenue de la Liberté, en l'étude duquel domicile est élu.

La requérante conclut à ce qu'il plaise à la Cour :

Dire le présent recours recevable ; le dire également fondé ;

par conséquent, suppléant au défaut de décision de la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier ;

dire que le classement de la requérante tel qu'il a été établi le 20 décembre 1962 est erroné ;

dire que la requérante est à classer au grade C 1, échelon 2, avec 10 mois d'ancienneté dans l'échelon, à la date du 1^{er} janvier 1962 et rappel de traitement à la même date ;

condamner la défenderesse aux dépens.

**Recours introduit le 16 avril 1965 par M. Joachim Wedel contre la
Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier**

(Affaire 23-65)

La Cour de justice des Communautés européennes a été saisie le 16 avril 1965 d'un recours introduit contre la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier par M. Joachim Wedel, administrateur principal auprès de la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, demeurant à Luxembourg, 2, rue Soupert, représenté et assisté par M^e Fernand Probst, avocat inscrit au barreau de Luxembourg, demeurant à Luxembourg, 26, avenue de la Liberté, en l'étude duquel domicile est élu.

Le requérant conclut à ce qu'il plaise à la Cour :

Dire le présent recours recevable ; le dire également fondé ;

par conséquent, suppléant au défaut de décision de la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier,

dire que le classement du requérant tel qu'il a été établi le 20 décembre 1962 est erroné ;

dire qu'à la date du 1^{er} janvier 1962 le requérant est à classer dans le grade A 5, échelon 3, avec 5 mois et 11 jours d'ancienneté dans l'échelon et rappel de traitement à la même date ;

condamner la défenderesse aux dépens.

**Recours introduit le 28 avril 1965 par M. Joseph Braun contre la
Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier**

(Affaire 24-65)

La Cour de justice des Communautés européennes a été saisie le 28 avril 1965 d'un recours introduit contre la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier par M. Joseph Braun, assistant auprès de la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, demeurant à Luxembourg-Bridel, représenté et assisté par M^e Fernand Probst, avocat, demeurant à Luxembourg, 26, avenue de la Liberté, en l'étude duquel domicile est élu.

Le requérant conclut à ce qu'il plaise à la Cour :

Dire le présent recours recevable ; le dire également fondé ;

par conséquent, suppléant au défaut de décision de la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier,

dire que le classement du requérant tel qu'il a été établi le 20 décembre 1962 est erroné ;

dire qu'à la date du 1^{er} janvier 1962 le requérant est à classer dans le grade B 3, échelon 5, avec ancienneté d'échelon comptée du 1^{er} janvier 1962 et rappel de traitement à la même date ;

condamner la défenderesse aux dépens.
