

Brussels, 15 November 1966

IP (66) 132

PRESS RELEASE

Summary of an address by M. Lambert Schaus, Member of the EEC Commission, to the "European Movement" at Rotterdam on 15 November 1966, on "European transport policy: from co-operation to integration"

-----

After describing the groundwork laid by the integration treaties of Paris and Rome and after referring to the results achieved so far, in spite of many difficulties, on the way to European unification, M. Schaus devoted the major part of his address to common transport policy, which was an essential component of the yet uncompleted economic union: at Rotterdam, in particular, it was readily admitted that the principle of integration must also be applied to transport. The question was no longer "whether" but only "how" to obtain integration of transport.

In transport policy the Commission had noted again and again that there was no universal and sustained political will to succeed, although it had been quite clearly shown on several occasions. "In all efforts towards a common transport policy, any determination to achieve a successful outcome must above all include a readiness to accept reasonable and viable compromise solutions. The Commission will be tireless in seeking such solutions".

M. Schaus then explained the five principles by which the Commission had been guided in its work on transport policy under the EEC Treaty:

1. Transport policy must be a vital component of general economic policy. Integration of transport must therefore not lag behind integration of the other sectors of economy.
2. Economic frontiers between the Member States must be abolished in transport as in other sectors.
3. Common transport policy must favour competition.
4. Transport enterprises are also producers of economic services. They must be able to earn satisfactory incomes for themselves and their personnel.

Users of transport services are also consumers. They have a right to optimum satisfaction of their needs.

5. Community and government intervention in transport must be consonant with the requirements of the market. They must not impede technical progress. They must promote social progress.

From the outset the Commission had taken the view that a common transport policy must be arrived at step by step. This had never been disputed in the discussions in the Council of Ministers, the European Parliament and the Economic and Social Committee. Differences of opinion had only concerned the content or the timing of one measure or the other - the principle of advancing step by step had never been questioned. The Commission had complied punctually with the Council's decisions on timing and had submitted the required proposals. Others were to follow in due course.

The idea of action co-ordinated as to timing and substance also found its expression in the Council agreement of 22 June 1965 on the organization of the transport market. In asking for a solution to the capacity question and to the problem of rules of competition within a period of three years from the entry into force of the new tariff system, the Council clearly presumed that these solutions should be found in the light of the first results of this new system. The Council and the Commission had proceeded on these lines in their work since the agreement in 1965. In doing so their particular concern was to bring the tariff system to early completion.

After the last Council session of 19-20 October 1966 an impartial observer might have the impression that all discussions held since 1958 were to start all over again. Nevertheless, some satisfactory results could be recorded. Since 1960 as many as 12 Council regulations, directives and decisions implementing common transport policy had become Community law. Seven more regulations and two directives were under consideration of the Council. The first of these nine Commission proposals dated back to 1962. Opinions had already been rendered on five of them by the European Parliament and the Economic and Social Committee. Under Treaty procedure, the ball was now in the Council's court. These proposals related to:

- (i) weights and dimensions of commercial vehicles;
- (ii) the introduction of a rate-bracket system for goods transport by rail, road and inland waterway;
- (iii) a Community quota for goods transport by road;
- (iv) the avoidance of double taxation on motor vehicles;
- (v) the application of rules of competition to transport by rail, road and inland waterway;
- (vi) the abolition of discrimination in transport rates and conditions;
- (vii) the harmonization of provisions on free entry of fuel in vehicle tanks;
- (viii) aids to enterprises in transport by rail, road and inland waterway;
- (ix) social provisions applying to road transport.

In addition, on 22 June 1966 the Commission submitted to the Council a memorandum on the plan for the establishment of an International Union for the Navigation of the Rhine (UNIR) and on the control of transport capacity on inland waterways.

The Council could not hold back its decisions till all Commission proposals on the implementation of common transport policy were available. The Council must group the proposals according to subjects and must, in the light of the overall concept, adopt them in a certain sequence. Only thus could the Community finally arrive at a common transport policy without further loss of time and disadvantages to the economy.

Bruxelles, le 15 novembre 1966  
IP(66) 132

INFORMATION A LA PRESSE

Résumé de l'allocution de Monsieur Lambert SCHAUS, Membre de la Commission de la CEE, prononcée le 15 novembre 1966 à Rotterdam, devant le "Mouvement européen", sur le thème "La politique européenne des transports, de la coopération à l'intégration".

Après avoir expliqué les fondements des traités d'intégration de Paris et de Rome et donné un aperçu succinct des résultats obtenus, malgré maintes difficultés, sur la voie de l'unification européenne, M. SCHAUS a consacré la partie principale de son discours à la politique commune des transports, qui doit être l'un des éléments de l'union économique encore incomplète. Rotterdam est précisément un lieu où s'est imposée aussitôt la conviction que le principe de l'intégration ne saurait laisser de côté le secteur des transports. La question n'est plus de savoir "si" l'intégration des transports sera réalisée, mais "comment" elle le sera.

La Commission a dû constater à maintes reprises, à propos de la politique des transports, qu'une volonté politique unanime et ferme d'aboutir a fait défaut, bien qu'elle se soit manifestée nettement à diverses reprises. "La volonté d'aboutir, dans tous nos efforts en vue d'une politique commune des transports, doit inclure avant tout la volonté de trouver un compromis raisonnable et acceptable. La Commission ne se lassera pas de rechercher ce compromis "

M. SCHAUS a expliqué les cinq principes qui ont guidé la Commission, dans le cadre du traité instituant la CEE, lors de ses travaux concernant la politique des transports :

1. La politique des transports doit être un élément inséparable de la politique économique générale. L'intégration des transports ne doit donc pas rester en retard par rapport aux autres aspects de l'intégration économique ;
2. Les frontières économiques entre Etats membres doivent être supprimées aussi pour le secteur des transports ;
3. La politique commune des transports doit favoriser la concurrence ;
4. Les entrepreneurs de transports sont eux aussi des producteurs de services économiques. Ils doivent avoir la possibilité d'obtenir, pour eux-mêmes et pour leur personnel, des revenus équitables. Les entrepreneurs de transports sont eux aussi des consommateurs. Ils ont droit à la satisfaction optimale de leurs besoins ;
5. Les interventions communautaires et nationales dans le secteur des transports doivent être conformes aux lois de l'économie de marché. Elles ne doivent pas freiner le progrès technique. Elles doivent favoriser le progrès social.

.../...

La Commission a, dès le début, estimé nécessaire de réaliser par étapes la politique commune des transports. Cela n'a jamais été contesté dans les discussions qui ont eu lieu au Conseil de ministres, au Parlement européen ou au Comité économique et social. Les divergences de vues ne portaient que sur le contenu ou le calendrier de telle ou telle mesure, jamais sur le principe d'une procédure par étapes. La Commission a satisfait aux obligations qui résultaient pour elle des décisions du Conseil sur les échéances et elle a soumis les propositions nécessaires. D'autres suivront en temps opportun.

L'idée d'une procédure concertée quant aux échéances et quant au fond s'est également traduite dans l'accord intervenu au Conseil le 22 juin 1965 sur l'organisation du marché des transports. Si le Conseil tient spécialement à voir résolu dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur du nouveau système tarifaire la question de la capacité et le problème des règles de concurrence, il a clairement posé en principe que les solutions devraient être trouvées à partir des résultats de ce nouveau système de formation des prix. C'est également dans cette optique que le Conseil et la Commission ont travaillé depuis l'accord de 1965. Leur intention est d'en terminer d'abord, à bref délai, avec le règlement relatif aux tarifs.

Après la dernière session du Conseil, les 19 et 20 octobre 1966, l'observateur non prévenu pourrait avoir l'impression que désormais toutes les discussions qui ont eu lieu depuis 1958 vont être reprises ab ovo. Il faut pourtant signaler quelques résultats satisfaisants. Depuis 1960, 12 règlements, directives et décisions du Conseil relatifs à la réalisation de la politique commune des transports se sont intégrés dans le droit de la Communauté. Sept autres règlements et deux directives sont sur la table du Conseil. La première de ces neuf propositions de la Commission date déjà de 1962. Le Parlement européen et le Comité économique et social ont déjà formulé leur avis sur cinq de ces documents. Il appartient donc maintenant au Conseil de statuer, conformément au Traité. Ces propositions concernent :

- les poids et dimensions des véhicules routiers utilitaires ;
- l'instauration d'un système de tarifs à fourchette applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable ;
- la constitution d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté ;
- la suppression des doubles impositions en matière de taxe sur les véhicules automobiles ;
- l'application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ;
- la suppression de discrimination en matière de prix et conditions dans le domaine des transports ;
- l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission ou franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires ;
- les aides accordées aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable ;
- certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports

.../...

En outre, la Commission a soumis au Conseil, le 22 juin 1966, une communication relative au plan UNIR (Union de la navigation internationale du Rhin) et à la réglementation de la capacité dans les transports par voie navigable.

Le Conseil de ministres ne peut attendre, pour prendre ses décisions, que toutes les propositions de la Commission en vue de la réalisation de la politique commune des transports aient été déposées. Le Conseil doit grouper les propositions par matière et statuer selon un échéancier déterminé en fonction de la conception globale. C'est seulement par cette voie que la Communauté pourra, sans nouvelles pertes de temps et désavantages économiques, atteindre enfin son objectif d'une politique commune des transports.