

Brussels, March 1966  
P-13/66INFORMATION MEMOAbolition of discrimination in transport rates and conditions

On 29 October 1965 the Commission of the European Economic Community submitted to the Council a proposal for a regulation, based on Article 79(2) of the Treaty, concerning the abolition of discrimination in respect of transport rates and conditions. The Council has now referred this proposal to the European Parliament and to the Economic and Social Committee for their opinions. The European Parliament's Committee on Transport will begin its examination of the proposed regulation on 14 March 1966.

It seems appropriate to offer some explanation of the proposal, in order to avoid any misunderstanding as to the scope and advisability of the proposed regulation and its relationship with the amended proposal for a regulation establishing a system of rate brackets applicable to the transport of goods by rail, road and inland waterway, which was submitted by the Commission on the same date.

o

o

o

Since the Treaty of Rome entered into force, the EEC Commission has constantly been working for the complete abolition of discrimination in the transport sector, i.e. of all differentiation based on the nationality of the transport user or on the country of origin or destination of the goods carried. Such discrimination may in fact impede or restrict intra-Community trade to a not inconsiderable extent.

In 1960 the Council, acting under Article 79 (1 and 3) and on a proposal of the Commission, adopted a regulation on the abolition of discrimination in rates and conditions of transport<sup>(1)</sup>. As a result, about 200 cases of discrimination in transport rates were abolished. But Article 79 (1) and the provisions of the 1960 regulation, which apply only

(1) Regulation No. 11/60 of 27 June 1960, published in the official gazette of the European Communities, No. 52, 16 August 1960.

to discrimination by a carrier in respect of the same goods conveyed in the same circumstances, were too restricted in character to allow of the necessary elimination of other types of tariff differentiation which present serious disadvantages.

In 1964 joint action taken by the Member States at the Commission's suggestion eliminated some of the remaining cases of discrimination in the three modes of transport. These arose out of some 250 differential tariffs applying only to domestic traffic within one Member State or to its export, import or transit traffic. It is not possible to set an accurate figure on the economic effects of this "joint action", but at least 10 million metric tons of goods transported within the Community each year were affected by the abolition or modification of the tariffs in question.

Positive results were thus achieved in the short term, but for the future it is now recognized that the situation needs to be regularized by using the possibilities provided under Article 79 (2) to give this "joint action" a legal basis. This is the first aim of the proposed regulation on transport rates and conditions submitted on 29 October.

The proposal also has a second aim, that of abolishing the other types of discrimination which were not dealt with by the joint action of the Member States. In certain Member States there are tariffs which place the national ports at an advantage; there are, for example, reduced rates for the transport of certain goods only to or from the national ports, which are applicable to carriage of goods between these ports and particular points in the country, and which therefore do not fall under the ban imposed by Article 79 (1) and by the Regulation No. 11 adopted thereunder. As these differential rates amount to discrimination at the economic level on the ground of country of origin or destination of the goods transported, they will also be included in the ban that will be introduced by the new regulation proposed by the Commission.

In addition to the transport rates and conditions in the strict sense applied by carriers, the cost of other activities in the transport sector which provide important services has a great influence on the final price charged to the transport user. If the ban on discrimination based on the nationality of the transport user or on the country of origin or destination of the goods carried were to be confined to transport charges, it would then still be possible to discriminate by charging different prices for these ancillary services.

Furthermore, from the legal point of view, some of these activities are regarded as transport activities in certain countries and not in others. Consequently Regulation No. 11/60 already applies

.../...

to them in certain Member States but not in others. This inequality of treatment must be brought to an end.

For both these reasons, the Commission decided to suggest to the Council that the rates and conditions imposed by forwarding agents and transport intermediaries or other undertakings which provide direct ancillary services be also included in its new regulation.

Another important problem is that of tolls levied for the use of certain facilities on inland waterways. These tolls, which are fixed by Governments, may be differentiated according to the country of origin or destination of the goods transported. In some Member States they are included in transport prices, whereas in others they do not form part of the actual price of transport. It was therefore necessary to end the differential treatment that results from this situation.

Lastly, the railways have for many years been trying to channel traffic into rational routes. While admitting the advantages of a healthy concentration of traffic, it would seem necessary to prohibit interventions designed to prevent traffic going by one or more routes, as this might lead to differentiation that cannot be in the economic interest of the carrier.

The proposed regulation in no way prejudices the arrangements for the introduction of the tariff system which is likely to be established by the amended proposal submitted on 29 October 1965. The latter proposal provides, in principle, for a system of rate brackets applicable to the transport of goods by rail, road and inland waterway. In certain cases the brackets would be compulsory, in others they would simply serve as a guide.

For commercial reasons, and particularly in order to be able to compete, the carrier is free to vary his price within the prescribed upper and lower limits and even, on certain conditions, outside the brackets when these are not compulsory; in doing so, he automatically introduces price differentials. It would be inadmissible for such differentiation to be made because of the nationality of the user or on the ground of the country of origin or destination of the goods carried. Thus the proposed regulation establishing a rate bracket system does not solve the problem of discrimination, and other provisions must therefore be made for the elimination of discrimination.

There is therefore no interference nor risk of overlapping between the future arrangements concerning transport rates and conditions and the arrangements regarding discrimination, which the new proposal is designed to supplement and render more effective.

Bruxelles, mars 1966  
P/13

NOTE D'INFORMATION

Suppression de discriminations en matière de prix et conditions  
dans le domaine des transports

Le Conseil de la Communauté Economique Européenne vient de transmettre pour consultation au Parlement européen et au Comité économique et social une proposition de règlement que la Commission lui a présentée, le 29 octobre 1965, visant à mettre en oeuvre les dispositions de l'article 79 paragraphe 2 du Traité CEE concernant la suppression des discriminations en matière de prix et conditions dans le domaine des transports. La Commission des Transports du Parlement européen va aborder le 14 mars 1966 l'examen de cette proposition.

Pour éviter tout malentendu sur la portée et l'opportunité de cette proposition ainsi que sur son interférence avec la proposition que la Commission a présentée à la même date en matière tarifaire, il paraît souhaitable d'apporter quelques éclaircissements sur cette ~~nouvelle~~ proposition.

o  
• •

Depuis la mise en vigueur du traité de Rome, la Commission de la CEE n'a cessé de mener une action en vue de la suppression, dans le secteur des transports, de toutes les discriminations, c'est-à-dire des différenciations faites en raison de la nationalité de l'utilisateur des transports ou du pays d'origine ou de destination des produits transportés. En effet, de telles discriminations peuvent constituer des obstacles ou des restrictions non négligeables aux échanges intra-communautaires.

Dès 1960, le Conseil sur proposition de la Commission et en application de l'article 79 § 1 et 3 a adopté un règlement concernant "la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport" (1). Ce règlement a permis la suppression d'environ 200 discriminations tarifaires. Mais le caractère limitatif de l'article 79, paragraphe 1, et des dispositions du règlement en cause,

.../...

(1) Règlement n° 11/1960 du 27.6.1960, publié au Journal officiel des Communautés européennes n° 52 du 16.8.1960.

qui ne visent que les discriminations faites par un transporteur pour les mêmes marchandises, sur les mêmes relations de trafic, n'a pas permis de supprimer d'autres différenciations tarifaires présentant de graves inconvénients et qu'il convenait donc d'éliminer.

En 1964, une "Action commune", menée par les Etats membres à l'initiative de la Commission, a permis l'élimination, dans les trois modes de transport, d'une partie des différenciations qui subsistaient. Ces différenciations résultaient d'environ 250 tarifs limités au trafic intérieur d'un Etat membre ou à son trafic d'exportation, d'importation ou de transit. Sans qu'il soit possible de chiffrer de façon précise la portée économique de cette "Action commune", l'on peut dire qu'au moins 10 millions de tonnes de marchandises transportées annuellement dans la Communauté ont été concernées par la suppression ou la modification des tarifs en cause.

Cette "Action commune" a donc eu dans l'immédiat des résultats positifs. Mais il est apparu nécessaire de régulariser pour l'avenir la situation ainsi acquise en donnant une base juridique à cette "Action commune" grâce aux possibilités offertes par l'article 79 § 2. Tel est le premier objet de la proposition de règlement du 29 octobre.

Mais cette proposition a un second objet. Elle tend en outre à supprimer d'autres discriminations que ne couvrait pas l'Action commune. C'est ainsi qu'il existe des tarifs qui, dans certains Etats membres, réservent des avantages aux ports nationaux. On peut citer à titre d'exemple des tarifs réduits pour les transports de certaines marchandises, exclusivement à destination (ou en provenance) de ports nationaux, applicables sur un ensemble de relations échappant de ce fait à l'interdiction prévue par l'article 79, paragraphe 1, et le règlement n° 11 pris en application de celui-ci. Comme il s'agit de différenciations ayant sur la plan économique les effets de discriminations en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés, la Commission les a englobées dans l'interdiction formulée dans sa nouvelle proposition de règlement.

En dehors des prix et conditions de transport proprement dits appliqués par les transporteurs, d'autres activités du secteur des transports fournissent des prestations importantes dont les prix ont une grande influence sur le prix de transport final à la charge de l'utilisateur. Si l'interdiction de discriminer en raison de la nationalité de l'utilisateur ou du pays d'origine ou de destination des produits transportés devait se limiter aux seuls prix de transport, il serait dès lors possible de discriminer par le biais du prix de ces prestations accessoires.

De plus, du point de vue juridique, certaines de ces activités sont considérées comme des activités de transport dans certains pays et non pas dans d'autres. Il en découle que le

.../...

règlement n° 11/60 leur est déjà applicable dans certains Etats membres, alors qu'il n'en est pas de même dans les autres. Il convient de faire cesser cette inégalité de traitement.

C'est pour cette double raison que la Commission a cru devoir proposer au Conseil d'englober dans son nouveau règlement les prix et conditions appliqués par les commissaires et intermédiaires de transport ou d'autres entreprises qui fournissent directement des prestations accessoires.

Un autre problème important est celui des péages perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures de la voie d'eau. Ces péages fixés par les gouvernements, peuvent comporter des différenciations selon le pays d'origine ou de destination des produits transportés. Dans certains Etats membres, ces péages sont incorporés aux prix de transport proprement dit. Il importait par conséquent de faire cesser la différence de traitement qui résultait de cette situation.

Enfin, les chemins de fer s'efforcent depuis de nombreuses années, de canaliser le trafic par des itinéraires rationnels. Tout en reconnaissant les avantages d'une concentration saine du trafic, il semble cependant nécessaire d'interdire les interventions visant à entraver l'acheminement du trafic par une ou plusieurs voies et qui seraient susceptibles de conduire à des différenciations non justifiées par l'intérêt économique du transporteur.

La proposition de règlement en cause ne préjuge en rien le règlement relatif à l'instauration du régime tarifaire susceptible de résulter de la proposition modifiée proposée par la Commission au Conseil le 29 octobre 1965. Le règlement tarifaire proposé prévoit en principe, pour les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, l'application de tarifs à fourchettes obligatoires dans certains cas, de référence dans d'autres.

Si, pour des raisons commerciales et notamment pour faire face à la concurrence, le transporteur peut faire varier librement son prix à l'intérieur de ces fourchettes, et même, sous certaines conditions, en dehors de celles-ci lorsqu'il s'agit de tarifs de référence, il introduit automatiquement des différenciations de prix. Or il serait inadmissible que de telles différenciations soient faites en raison de la nationalité de l'utilisateur ou du pays d'origine ou de destination des produits transportés. Le règlement tarifaire ne règle donc pas le problème des discriminations et laisse subsister la nécessité de leur suppression.

De ce fait, il n'y a ni interférence, ni risque de double emploi entre la future réglementation tarifaire et la réglementation en matière de discriminations que la nouvelle proposition vise à compléter et à rendre plus efficace.