

COMMISSION
of the
EUROPEAN COMMUNITIES

Spokesman's Group
(EEC)

Brussels,
P-53/67

INFORMATION MEMO
COMMON TRANSPORT POLICY

Access to the market in goods transport by inland
waterway

The EEC Treaty provides that the common transport policy should lead to the integration of transport at Community level and to the establishment of an internal transport market organization governed by common rules.

Rules for access to the market constitute one of the essential elements in this policy. The Commission considers that the special aspects of transport make it legitimate to apply rules governing access to the market, one of the main objects being to control capacity in a way which will avoid the excesses of disastrous competition with all its economic and social repercussions. The Council of Ministers, the European Parliament and the Economic and Social Committee share this view and have invited the Commission to draft proposals for a regulation under which the capacity of goods transport by inland waterway would be subject to control.

The Commission has now transmitted to the Council a proposed regulation on access to the market in goods transport by inland waterway.

This is in addition to the proposed regulation which the Commission transmitted to the Council in June last, dealing with the introduction of common rules for access to the occupation of road haulier in domestic and international transport and the control of capacity in domestic road haulage.

The Commission's new proposal provides for the introduction at Community level of a uniform set of rules governing access to the market in goods transport by inland waterway. Its aim is integration of this sector at Community level, but it is also designed, in the light of the sector's peculiar nature, to help create a healthy climate of competition through flexible adaptation of supply to demand.

PP/500/67-E

.../...

Integration is to be achieved by the admission of non-resident Community carriers to national and international transport in each Member State and by the abolition of all differentiation between domestic and international traffic. Furthermore, the harmonization of provisions on admission to the profession of carrier and to the exercise of this profession should facilitate the early removal of restrictions on freedom of establishment provided for in the General Programme adopted by the Council in December 1961.

The proposed rules deal both with conditions for admission to the profession ("subjective" conditions) and with the control of capacity ("objective" conditions).

The introduction of uniform conditions for admission to the profession should help to establish a healthy system of competition. The proposed rules on selection, which are largely concerned with vocational training, are aimed at improving the professional level of carriers. Consequently, carriers will know how to run their business on more rational lines and will be in a better position to gauge the market situation; this in turn should lead to a better investment policy and so help to reduce the likelihood that there will be a structural excess of capacity.

As far as the control of capacity is concerned, the Commission proposes the introduction of measures to remedy any temporary imbalances, coupled with further measures designed to combat the propensity to create excess capacity. The two sets of measures are interdependent.

By agreement at Community level the less profitable section of the fleet should be laid up temporarily whenever it is surplus to immediate requirements. The voluntary nature of the scheme and the compensation that would be paid would leave enterprises free to decide for themselves whether or not to use their vessels.

The scheme envisaged takes into account the peculiar nature of the situation which it has been designed to neutralize. Action could be taken almost immediately; there are arrangements for continuous adaptation to all changes resulting from natural or economic factors, for immediate readjustment as the market reacts to the new situation and for intervention to cease once conditions on the market have returned to normal.

The financing of the scheme by compulsory dues collected from all carriers using the Community's inland waterways guarantees the neutrality of the system as far as competition with other means of transport is concerned, and it also ensures equal treatment for all carriers involved. The resultant stabilization and regularization of the market will be to the advantage of carrier and customer alike.

Arrangements for keeping a watch on the development of supply are the most important, indeed the indispensable means whereby capacity can in the medium term be adapted to changes in the demand for transport. As with the scheme for laying up, these arrangements

will be applied only when it appears, on the basis of objective criteria, that structural excess capacity is developing or already exists. Here too the arrangements are readily adapted to the market situation, and intervention is to cease once normal balance has been restored. These measures will be coercive in nature, in order to make them effective.

Action to be taken includes the creation of an information system on the situation of the market and how it is developing; one advantage of such a system is that it should make it easier for the authorities and individual enterprises to take their decisions in the context of a medium-term policy. It is also planned to introduce measures that will prevent carriers from investing in craft or other facilities the use of which will have to be restricted. Where such excess capacity is developing the authorities will take steps to slow down investment by imposing a charge on any new vessels put into service. If this does not prove to be a sufficient brake or if it is found that structural excess capacity already exists, there would be a ban on any increase in global capacity as long as signs of excessive competition were in evidence.

In addition to the measures outlined above, the Community authorities would be entitled to take steps that would lead to the elimination of excess capacity - thus helping to put the market on a sound footing - by implementing a scrapping programme designed to retire vessels which were technically and economically out-of-date.

All these arrangements for watching over the development of capacity should, taken together, help to restore a satisfactory equilibrium between supply and demand and at the same time to render possible the modernization of the fleet and its adaptation to technical progress. The possibility of taking vessels out of service and replacing them with modern units, even at a time when these measures are being applied, should contribute to the realization of these objectives. This should lead to improved returns for enterprises and, as a result, to a reduction in transport costs.

The measures to control the growth of capacity have been drafted in such a way as to leave transport undertakings the greatest possible margin of freedom. The system envisaged makes it possible for them to grow to the size which they consider most suitable and, more generally, gives them every opportunity to adapt their equipment to meet changes in demand.

The rules on access to the market are to be supplemented at a later date by measures to ~~attenuate~~ and, if possible, eliminate peculiarities in the structure of supply by a readaptation of

.../...

the organization of inland navigation. This would call for measures which facilitated the grouping of firms into units large enough to be technically and economically rational, promoted the formation of an inland waterway fleet more uniform in character and better adapted to technical progress, and improved the conditions in which carriers would compete for freight.

Some of this work is already in hand. The remainder, and any supplementary measures which may prove necessary, will be dealt with as the implementation of the common transport policy progresses.

- - - -

NOTE D'INFORMATION

POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

Accès au marché des transports de marchandises par
voie navigable

Le Traité CEE prévoit que la politique commune des transports doit tendre à l'intégration communautaire des transports et à la mise en place d'une organisation du marché des transports de la C.E.E. selon des règles communes.

La réglementation de l'accès au marché constitue un des éléments essentiels de la politique commune des transports. La Commission estime en effet que les aspects spéciaux des transports justifient la mise en oeuvre d'une réglementation de l'accès au marché, portant notamment sur le contrôle de la capacité, en vue d'éviter les excès d'une concurrence ruineuse, avec tous les risques qu'elle comporte sur le plan économique et social. Cette conception de la Commission est partagée par le Conseil de Ministres, le Parlement européen et le Comité Economique et Social qui avaient invité la Commission à élaborer des propositions de règlement en la matière, notamment en ce qui concerne le contrôle de la capacité des transports de marchandises par voie navigable.

La Commission vient de transmettre au Conseil une proposition de règlement relative à l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable.

Cette proposition de règlement s'ajoute à celle que la Commission a transmise au Conseil en juin 1967 et qui concernait l'introduction de règles communes pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, et la réglementation de la capacité dans le domaine des transports nationaux de marchandises par route.

La proposition de règlement que la Commission vient de transmettre vise à introduire, sur le plan communautaire, un régime uniforme de règles d'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable. Elle a pour objectif de réaliser l'intégration communautaire et de favoriser en même temps l'instauration d'un climat de saine concurrence dans ce secteur, par une adaptation souple de l'offre à la demande de transports, compte tenu des particularités de la navigation intérieure.

L'intégration communautaire est réalisée par l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux et internationaux dans chaque Etat membre et par la suppression de toute différenciation entre les trafics nationaux et internationaux. Par ailleurs, l'harmonisation des dispositions concernant l'accès à la profession de transporteur et son exercice doit faciliter la réalisation prochaine de la suppression des restrictions à la liberté d'établissement prévue par le Programme général que le Conseil a adopté en décembre 1961.

La réglementation proposée porte tant sur les conditions d'admission à la profession (conditions subjectives) que sur le contrôle de la capacité (conditions objectives).

L'introduction de conditions uniformes d'admission à la profession doit contribuer à l'établissement d'un régime de saine concurrence. En effet, les règles sélectives proposées, qui portent principalement sur la formation professionnelle, visent à assurer un relèvement du niveau professionnel des transporteurs. Dès lors, ceux-ci sauront gérer leur exploitation plus rationnellement et sauront mieux apprécier la situation du marché. Une meilleure politique d'investissement devrait s'ensuivre et, partant, contribuer à l'élimination des risques de formation de surcapacités structurelles.

En ce qui concerne le contrôle de la capacité, la Commission propose, d'une part, la mise en oeuvre de moyens devant remédier aux déséquilibres temporaires et, d'autre part, des mesures conçues pour lutter contre la propension à la constitution d'une surcapacité structurelle. Ces mesures sont interdépendantes.

L'immobilisation décidée au niveau communautaire doit susciter la mise hors circuit momentanée de la partie de la cale la moins rentable, temporairement excédentaire. Son organisation sur base volontaire contre indemnisation permet de maintenir la liberté de décision des entreprises dans l'exploitation de leur matériel fluvial.

Le mécanisme de l'immobilisation tient compte de la nature particulière des phénomènes que la mesure doit neutraliser. Il permet le déclenchement presque instantané de l'action, une adaptation continue aux variations résultant des facteurs d'ordre naturel et conjoncturel, un réajustement immédiat en fonction des effets que l'action engagée a provoqués sur le marché ainsi que la cessation de l'intervention dès que les conditions de ce marché sont redevenues normales.

Le financement de l'immobilisation par des redevances obligatoires prélevées sur l'ensemble des transporteurs qui utilisent les voies d'eau communautaires, garantit la neutralité du système sur le plan concurrentiel vis-à-vis des autres modes de transport, ainsi que la parité de traitement de tous les transporteurs intéressés. La stabilisation et la régularisation du marché qui en résultent comportent des avantages à la fois pour les transporteurs et les usagers.

Les mesures de surveillance du développement de l'offre constituent l'instrument fondamental et indispensable pour assurer, à moyen terme, l'adaptation de la capacité à l'évolution de la demande de transport. Comme pour l'immobilisation, ces mesures ne doivent être mises en oeuvre que lorsque la formation ou l'existence d'une surcapacité structurelle a été constatée sur la base de critères objectifs. Leur mécanisme comporte également une souplesse d'adaptation à la situation du marché, et l'intervention doit prendre fin dès que l'équilibre est rétabli. Dans un but d'efficacité, ces mesures ont un caractère coercitif.

L'action comporte la mise en place d'un système d'information sur la situation et l'évolution du marché, devant notamment permettre aux pouvoirs publics ainsi qu'aux entreprises de mieux orienter leurs décisions dans le contexte d'une politique à moyen terme. Cette action prévoit par ailleurs l'instauration d'un dispositif visant à empêcher que soient effectués des investissements qui, une fois réalisés, devraient faire l'objet de restrictions sur le plan de l'exploitation. Lorsqu'une telle surcapacité est en voie de formation, les pouvoirs publics mettent en oeuvre des moyens ayant pour but de ralentir les investissements en soumettant à contribution la mise en service de nouveau matériel. Dans les cas où le freinage ne s'avère pas suffisant ou si l'existence d'une surcapacité structurelle est constatée, la capacité globale ne peut plus être augmentée aussi longtemps que se manifestent des phénomènes de concurrence excessive.

Parallèlement aux mesures susmentionnées, les autorités communautaires auront également la possibilité de provoquer l'élimination des surcapacités et, en conséquence, de contribuer à l'assainissement du marché, par la mise en oeuvre d'une action de déchirage qui tend à mettre hors service le matériel techniquement et économiquement vieilli.

L'ensemble des mesures de surveillance du développement de la capacité, dont les effets cumulatifs doivent favoriser le rétablissement d'un équilibre satisfaisant entre l'offre et la demande, sont en outre conçues de façon à permettre la modernisation du parc et son adaptation au progrès technique. La possibilité de remplacer, même en période de mise en oeuvre de telles mesures, le matériel mis hors circuit par des unités modernes, doit notamment contribuer à la réalisation de ces objectifs. On pourra ainsi aboutir à une amélioration de la rentabilité des entreprises et, par voie de conséquence, à une réduction des coûts des transports.

Les mesures de contrôle de la capacité sont conçues de façon à laisser la plus grande marge de liberté possible aux entreprises. Le système préconisé leur permettra, notamment, de se donner les dimensions qu'elles estiment opportunes et, d'une façon plus générale, de disposer de la plus large faculté possible d'adapter leur équipement aux variations de la demande.

La réglementation de l'accès au marché doit être complétée ultérieurement par la mise en oeuvre de mesures tendant à l'atténuation et, si possible, à l'élimination des particularités relatives notamment à la structure de l'offre, par une réadaptation organique de la navigation intérieure, en vue de favoriser notamment la constitution de groupements d'exploitation de dimensions techniquement et économiquement rationnelles, de promouvoir la formation d'un parc fluvial plus homogène et mieux adapté au progrès technique et d'améliorer les conditions d'acquisition de fret.

Certaines de ces actions sont déjà engagées. Les autres, ainsi que toute mesure complémentaire utile, seront à entreprendre dans la progressivité de la mise en oeuvre de la politique commune des transports.