

COMMISSION
OF THE
EUROPEAN COMMUNITIES

Spokesman's Group

Brussels, July 1968

P - 49

INFORMATION MEMO
COMMON TRANSPORT POLICY

Abolition of discrimination in transport rates and conditions

The Commission of the European Communities has passed to the Council an amended proposal for a regulation on the abolition of discrimination in transport rates and conditions.

A. Background

Since 1958 the Commission has constantly been working for the complete abolition of discrimination in the transport industry 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.

1. Regulation No. 11 (1960)

In 1960 the Council, acting on a proposal from the Commission, adopted a regulation on the abolition of discrimination in rates and conditions of transport which eliminated about 200 cases of discrimination in respect of rates. But this regulation, which applied only to discrimination in respect of the same goods carried over the same routes, did not reach other rate differentials entailing severe disadvantages.

2. Joint action in 1964

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 (road, rail and inland waterway). These arose out of some 250 differential tariffs applying only to domestic traffic within one Member State or to 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 rates in question.

3. Regulation proposed in 1965

Positive results were thus achieved in the short term, but it was then recognized that the situation needed to be regularized by giving the joint action a specific legal basis. This was the first aim of the proposal for a regulation that the Commission submitted to the Council on 29 October 1965.

The proposal also had a second aim - to abolish other types of discrimination unaffected by the joint action.

In some of the Member States there are tariffs which favour national ports. For example, reduced rates may be charged for the transport of certain goods only to or from 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 of the Treaty and by Regulation No. 11 adopted thereunder. As these differential rates amount from the economic standpoint to discrimination on the ground of country of origin or destination of the goods carried, the Commission included them in the ban contained in its proposal.

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

Furthermore, for legal purposes, some of these activities were classed as transport activities in certain countries and not in others. Consequently, Regulation No. 11 already applied to them in certain Member States but not in others. This inequality of treatment had to be brought to an end.

It was for both these reasons, then, that the Commission decided to suggest to the Council in 1965 that the rates and conditions imposed by forwarding agents and transport intermediaries or other undertakings which provide direct ancillary services be also included in the 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 carried. 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 resulted 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 intervention 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.

.../...

B. Tenor of amendments

The Commission's proposal of 29 October 1965 was submitted for an opinion to the Economic and Social Committee and to the European Parliament. The discussions within these two institutions showed clearly that the Commission's initial proposal has unlikely to be endorsed.

Accordingly, with a view to facilitating the adoption of the proposal by the Council, the Commission felt bound to agree in particular that the problem of discrimination should be approached gradually, as the Parliament suggested. The Commission therefore amended its initial proposal. The principal amendments were as follows:

- (i) The general definition of discrimination is replaced by a restrictive list which no longer includes the rates applicable to transport to or from ports;
- (ii) The Commission will be entitled, after consulting any interested Member State, to authorize differential rates and conditions designed to offset disadvantages caused by any discrimination harmful to the smooth operation of the common market occurring in non-member countries;
- (iii) For the sake of simplicity, the implementing provisions of Council Regulation No. 11, concerning inspection and sanctions in particular, are extended to the proposed regulation simply by reference to the relevant articles.

In submitting this amended proposal, the Commission is nevertheless fully aware that the problem of discrimination in rates applicable to transport to or from ports will have to be solved in the near future if arbitrary action discriminating in favour of ports is to be avoided. The Commission accordingly reserves the right to submit appropriate proposals to the Council at a later date.

- - - - -

Groupe du Porte-Parole

NOTE D'INFORMATION

POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

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

La Commission des Communautés européennes vient de transmettre au Conseil un projet de proposition modifiée d'un règlement concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions dans le domaine des transports.

A. EVOLUTION DE LA QUESTION

Depuis 1950, la Commission n'a cessé de mener une action en vue de la suppression dans le secteur des transports de toutes les discriminations faites en raison de la nationalité de l'usager des transports ou du pays d'origine ou de destination des produits transportés. De telles discriminations peuvent, en effet, constituer des obstacles ou des restrictions non négligeables aux échanges intracommunautaires.

1. Règlement n° 11 de 1960

Sur proposition de la Commission, le Conseil a adopté, dès 1960, un premier règlement concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport qui a permis l'élimination d'environ 200 discriminations tarifaires. Mais le caractère limitatif de ce règlement qui ne visait que les discriminations faites par un transporteur pour les mêmes marchandises sur les mêmes relations de trafic, ne permettait pas de supprimer d'autres différenciations tarifaires présentant de graves inconvénients et qu'il convenait donc d'éliminer.

2. "Action commune" de 1964

En 1964, une "Action commune", menée par les États membres à l'initiative de la Commission, a permis l'élimination, dans les trois modes de transport, rail, route et voie navigable, d'une partie des différenciations qui subsistaient. Celles-ci résultaient d'environ 250 tarifs limités au trafic intérieur d'un État 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.

3. Proposition de règlement de 1965

Cette "Action commune" a donc eu dans l'immédiat des résultats positifs. Mais il est apparu nécessaire de régulariser la situation acquise en donnant une base juridique à cette "Action commune". Tel était le premier objet de la proposition de règlement du 29 octobre 1965.

.../...

Mais cette proposition avait aussi un autre objet. Elle tendait à supprimer des discriminations qui étaient restées en dehors du champ d'application de 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 du Traité et par le règlement n° 11 pris en application de celui-ci. Comme il s'agit de différenciations ayant sur le 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 proposition de règlement de 1965.

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 en 1965 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 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.

.../...

B. OBJET DES MODIFICATIONS APPORTEES

La proposition de règlement de la Commission de 1965 a été soumise pour avis au Comité économique et social et au Parlement européen. Les discussions qui eurent lieu au sein de ces institutions ont fait ressortir que la proposition initiale de la Commission n'était pas susceptible de recueillir leur accord.

Dans ces conditions, et dans le souci de faciliter l'adoption de la proposition par le Conseil, la Commission a été amenée à accepter notamment que le problème des discriminations soit résolu de façon progressive comme le Parlement l'a proposé dans son avis. La Commission a donc été amenée à modifier sa proposition initiale du 29 octobre 1965. Les modifications essentielles sont les suivantes :

- la définition générale des discriminations est remplacée par une liste limitative qui ne comprend plus les tarifs applicables aux transports en provenance ou à destination des ports;
- pour permettre de contrecarrer éventuellement des discriminations nuisibles au bon fonctionnement du marché commun qui seraient faites dans un pays tiers, il est proposé que la Commission puisse autoriser, après consultation de tout Etat membre intéressé, les différenciations dans les prix et conditions destinées à compenser les désavantages causés par les discriminations en cause;
- dans un but de simplification, les dispositions d'application du règlement n° 11/60 du Conseil concernant notamment le contrôle et les sanctions sont étendues au projet de règlement par une simple référence à ces articles.

En présentant cette proposition modifiée, la Commission ne méconnaît cependant pas que notamment le problème des discriminations dans les tarifs applicables aux transports en provenance ou à destination des ports devra être résolu dans un proche avenir afin d'éviter certaines interventions artificielles et discriminatoires en faveur des ports. La Commission se réserve par conséquent de présenter ultérieurement à ce sujet des propositions utiles au Conseil.
