

Rapport de la Commission de la Communauté économique européenne sur l'exécution du traité de Rome (janvier 1958-janvier 1962)

Légende: Dans le rapport qu'elle publie en 1962 sur l'état d'exécution du traité de Rome, la Commission européenne fait le point sur la réalisation du marché commun des transports.

Source: Commission de la Communauté économique européenne. Rapport sur l'exécution du traité: janvier 1958 - janvier 1962. [s.l.]: [s.d.].

Copyright: Tous droits de reproduction, de communication au public, d'adaptation, de distribution ou de rediffusion, via Internet, un réseau interne ou tout autre moyen, strictement réservés pour tous pays.

Les documents diffusés sur ce site sont la propriété exclusive de leurs auteurs ou ayants droit.

Les demandes d'autorisation sont à adresser aux auteurs ou ayants droit concernés.

Consultez également l'avertissement juridique et les conditions d'utilisation du site.

URL:

http://www.cvce.eu/obj/rapport_de_la_commission_de_la_communaute_economique_europeenne_sur_l_execution_du_traite_de_rome_janvier_1958_janvier_1962-fr-6931ae55-d7c0-4466-ae4c-f95a67c883a9.html

Date de dernière mise à jour: 21/10/2012

Commission de la Communauté économique européenne,

Rapport sur l'exécution du traité (janvier 1958 – janvier 1962)

La politique commune des transports

L'exigence fondamentale du Traité en ce qui concerne les transports consiste, aux termes des articles 3, 74 et 75, dans l'élaboration d'une politique commune par les institutions de la Communauté. Le Traité n'ayant pas fixé avec précision les principes d'une telle politique, la Commission a d'abord entrepris la tâche d'étudier les orientations qui pouvaient être données à la politique commune des transports et de soumettre ses conclusions à un large examen au sein du Conseil comme à l'Assemblée parlementaire européenne, au Comité économique et social et dans les milieux intéressés. En conséquence, la Commission a présenté au Conseil, le 10.4.1961, un « memorandum sur l'orientation à donner à la politique commune des transports ». Celui-ci constitue un plan d'ensemble visant, sur la base des exigences du Traité et des nécessités économiques, trois objectifs généraux :

- l'élimination des obstacles que les transports peuvent opposer à la réalisation du Marché commun en général ;
- l'intégration communautaire des transports ;
- l'organisation du système des transports dans la Communauté.

Le « Memorandum sur l'orientation à donner à la politique commune des transports » traite tout d'abord des fondements économiques et juridiques de la politique commune des transports. En ce qui concerne le problème juridique de l'applicabilité aux transports des règles générales du Traité, il répond par l'affirmative et commente les dispositions particulières applicables aux transports. Il pose également le problème de la situation particulière de la navigation maritime et aérienne. Bien que ces deux modes de transport tombent en principe, selon l'avis de la Commission, sous le coup des dispositions du Traité, ils ne sont pas pour le moment inclus dans le programme d'une mise en œuvre d'une politique commune des transports, étant donné que les articles 74 à 83 ne leur sont pas applicables.

Les considérations d'ordre économique et juridique de la Commission aboutissent, en ce qui concerne les trois modes de transport intérieur, à la conclusion que la politique commune des transports doit en principe être basée sur la concurrence entre les entrepreneurs des transports. Il doit cependant être en même temps tenu compte également des aspects spéciaux du secteur des transports, qui entraînent une certaine adaptation de la libre concurrence aux particularités du marché des transports.

De l'avis de la Commission, la réalisation des trois objectifs de la politique commune – réalisation du Marché commun, intégration communautaire des transports et organisation générale des transports dans la Communauté – doit être basée sur les cinq principes suivants :

1. l'égalité de traitement entre les entreprises et les modes de transport d'une part, et à l'égard des usagers d'autre part, principe fondamental qui conditionne les autres ;
2. l'autonomie financière des entreprises de transports, ce qui implique notamment qu'elles assument la part qui leur incombe des frais d'infrastructure ;
3. la liberté d'action en matière de gestion commerciale, principe valable notamment en ce qui concerne l'accès des entreprises aux marchés des transports nationaux et internationaux, et la formation des prix qui doit être libre jusqu'à un certain point ;
4. le libre choix du mode et de l'entreprise des transports par l'utilisateur, ce qui implique la possibilité d'avoir recours aux transports pour compte propre ;

5. la coordination des investissements dont les institutions de la Communauté et les pouvoirs publics des Etats membres doivent assumer la responsabilité.

Lorsque le memorandum de la Commission aura été discuté au Conseil, lorsque l'Assemblée parlementaire européenne et le Comité économique et social auront fait connaître leur avis, la Commission fera, pour les divers domaines qui participent à la politique commune, les propositions de règlement ou de directives.

Il ne s'agit pas, dans les consultations auxquelles la Commission procède actuellement, de rechercher un accord préalable sur l'ensemble de la politique commune des transports. Des propositions de décision pourront être faites dans certains domaines avant même que tous les échanges de vues visant ces autres domaines soient terminés. D'ores et déjà le Conseil a adopté, le 28 novembre 1961, une décision soumettant les dispositions importantes que les Etats membres se proposent de prendre sur le plan national pour une procédure d'examen et de consultation en commun. Cette décision constitue en fait la première mesure d'application de la politique commune des transports.

Dans le souci de ne pas voir la politique commune des transports battue en brèche par un développement des oléoducs non contrôlé au point de vue des transports, la Commission a établi à ce sujet un document de travail dont elle a saisi le Conseil à la date du 26 juin 1961.

Afin d'éclairer et de préparer les travaux d'élaboration de la politique commune des transports, la Commission a entrepris, avec le concours des gouvernements des Etats membres, une série de travaux portant notamment sur la réglementation économique et juridique des transports par rail, par route et par voie navigable dans les Etats membres, sur les coûts de transport et sur l'établissement d'une nomenclature uniforme de marchandises pour les statistiques de transport. Sur ce dernier point, la Commission a adressé aux Etats membres une recommandation en date du 26 juillet 1961.

Dans la même perspective la Commission a engagé, en outre, un certain nombre d'actions particulières. Ainsi elle s'est préoccupée de la coordination des investissements afin que les réseaux de communication soient développés en fonction de la réalisation progressive du Marché commun. A cet effet elle a adressé, le 21 juin 1960, aux Etats membres des recommandations visant à instaurer pour chaque mode de transport un réseau de grands axes communautaires. A la suite des suggestions formulées à ce sujet au sein du Conseil des ministres et de l'Assemblée parlementaire, la Commission a élaboré en collaboration avec des experts nationaux un « complément aux recommandations » qui a été transmis aux six Gouvernements, le 8 août 1961. La commission a, en outre, entrepris l'examen des problèmes posés par l'aménagement de l'infrastructure régionale des transports. Elle s'est enfin saisie du problème de l'harmonisation des réglementations nationales dans le triple domaine des règles de circulation, des caractéristiques techniques des véhicules routiers ainsi que de la rationalisation et de la standardisation du matériel fluvial.

En application des dispositions de l'article 79 § 3, le Conseil a adopté, le 27 juillet 1960, le règlement n° 11 sur la suppression des discriminations en matière de prix et conditions de transport. Sont interdites, depuis le 1er juillet 1961, en vertu de ce règlement, les discriminations consistant dans l'application par un transporteur, à l'intérieur de la Communauté, pour les mêmes marchandises sur les mêmes relations de trafic, de prix et conditions de transport différents en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés.

La Commission a adressé aux Etats membres, le 22 juin 1961, une recommandation relative à l'application du règlement n° 11 ainsi qu'un avis concernant certains termes de son article 8.

En vue de l'entrée en vigueur, au début de la deuxième étape, de l'article 80 concernant l'interdiction des tarifs de soutien, la Commission a formé sa doctrine concernant l'interprétation et l'application de cette disposition et elle a préparé une série de décisions à prendre dans ce domaine, après avoir procédé aux consultations de tous les Etats intéressés.

Les services de la Commission ont examiné la situation de fait en matière de taxes et redevances perçues au passage des frontières en vue de préparer les recommandations éventuelles qu'elle se propose de faire, après

avoir consulté des experts nationaux.

Le Comité d'experts gouvernementaux institué par le Conseil de ministres du 6 décembre 1960, sur la proposition de la Commission, pour assister celle-ci dans ses études sur le coût des transports, a commencé ses travaux en mars 1961. Il procède à l'étude des coûts d'infrastructure imputables aux différents modes de transport ainsi qu'à l'examen comparatif des charges effectives imposées aux entreprises et modes de transport.

Durant la période de référence, la Commission a sollicité l'avis du Comité consultatif des transports créé par l'article 83, sur des problèmes posés par l'article 79 § 3, la liberté d'établissement et l'application de l'article 75 § 1 a et b (règles communes applicables aux transports internationaux; transport pour compte d'autrui et pour compte propre; admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux).

La Commission a d'autre part collaboré efficacement tant avec les services de la Haute Autorité de la C.E.C.A. qu'avec les organisations internationales compétentes en matière de transports (Commission centrale pour la navigation du Rhin, Conférence européenne des ministres des transports, Commission économique pour l'Europe des Nations unies) et les organisations professionnelles de transporteurs.