

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (75)491

Vol. 1975/0188

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(75) 491 final.

Bruxelles, 1 octobre 1975

RAPPORT
SUR
LA SITUATION ACTUELLE
DES MARCHES DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES
A L'INTERIEUR DE LA COMMUNAUTE

COM(75) 491 final.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	2
PARTIE I - LA SITUATION ACTUELLE	3
1. La situation réglementaire	4
2. L'évolution des trafics	5
3. L'évolution des moyens de transport	7
4. L'évolution des prix de transport	8
PARTIE II - LES RESULTATS	9
1. La contribution de l'organisation des marchés des transports au développement du marché commun	9
1.1. Les modifications de la demande de transport	11
1.1.1. sur le plan quantitatif	11
1.1.2. sur le plan des structures	11
1.1.3. en ce qui concerne l'orientation des flux de transport	12
1.1.4. en ce qui concerne les caractéristiques des prestations	12
1.2. Les rapports entre l'offre et la demande de transport dans les marchés	14
1.2.1. la satisfaction sur le plan quanti- tatif des besoins des transports dans les marchés à caractère commercial	16
1.2.2. la satisfaction sur le plan quali- tatif des besoins des transports dans le marché à caractère commer- cial	19
2. La situation concurrentielle du marché	21
2.1. Considérations générales	21
2.2. Les abus de positions dominantes	22
2.3. La concurrence "ruineuse"	23
2.4. Les effets de la situation concurrentielle sur les prix de transport	24
2.5. Les distorsions dans la situation de con- currence	25

3. L'intégration communautaire du secteur des transports	28
3.1. Les règles communes visées par l'article 75, 1a) du Traité	28
3.2. L'admission aux transports nationaux des transporteurs non résidents (article 75, 1b) du Traité)	30
3.3. La réalisation du droit d'établissement (articles 52 et suivants du Traité)	31
4. L'organisation commune des marchés des transports dans le cadre de l'action visant à la réalisation des objectifs de politique générale	32
4.1. Considérations d'ordre général	32
4.2. Les obligations d'exploiter et de transporter	34
4.3. Les obligations tarifaires	35
5. L'efficacité et la validité des interventions étatiques dans l'organisation commune des marchés des transports	36
5.1. Les différentes formes de la réglementation de la capacité	36
5.1.1. le contingentement des autorisations	36
5.1.2. l'examen des besoins individuels	38
5.2. Les différentes formes de tarification	38
5.3. Les effets de la tarification sur les prix pratiqués	39
5.4. Les effets de la réglementation de la capacité sur la rentabilité du matériel de transports	41
5.5. L'adaptation aux exigences du marché dans le temps et dans l'espace	43

1. INTRODUCTION

1. Le présent rapport comprend deux parties et deux annexes. Dans une première partie, la Commission analyse la situation actuelle des différents marchés des transports terrestres nationaux et internationaux de marchandises à l'intérieur de la Communauté élargie au regard des dispositions législatives et réglementaires en vigueur dans les différents Etats membres et des résultats enregistrés jusqu'à présent au plan communautaire.

Pour l'établissement de cette analyse, de sérieuses difficultés ont été rencontrées en raison notamment du manque de moyens propres et particulièrement de l'absence de moyens d'observation des marchés au niveau de la Communauté élargie, d'autant que les consultations avec les milieux professionnels et socio-économiques intéressés n'ont pas permis de réunir les informations complémentaires attendues.

2. Dans la deuxième partie, intitulée "les résultats", la Commission examine dans quelle mesure le fonctionnement des marchés des transports a contribué, comme le prévoit l'article 74 du Traité aux objectifs fixés, notamment dans l'article 2 de celui-ci.

3. Ce rapport a été soumis à l'appréciation des milieux gouvernementaux, professionnels et socio-économiques consultés par la Commission au cours du 2ème trimestre 1975. Il tient compte dans une large mesure des observations présentées par ces représentants.

Dans la mesure où la Commission a été d'accord avec les observations, elle les a intégrées dans le document remanié. Dans les autres cas, les principales observations figurent avec un astérisque en bas des pages correspondantes.

4. Le présent rapport n'a pas pour but la justification des systèmes proposés pour le fonctionnement des marchés des transports tels qu'ils ont été soumis par la Commission au Conseil, mais il doit permettre à tous les intéressés d'apprécier objectivement la situation des transports sur les différents marchés nationaux et internationaux de marchandises. A ces fins, il constitue un document d'accompagnement aux propositions que la Commission soumet par ailleurs au Conseil.

PARTIE I

LA SITUATION ACTUELLE

5. La structure et les caractéristiques des marchés des transports qui peuvent être déterminées à l'échelon de la Communauté ont été influencées, dans leur évolution, bien qu'à des degrés divers, par les orientations données aux réglementations qui ont été arrêtées par les autorités nationales, par les institutions de la Communauté ainsi qu'aux conventions conclues par les Etats membres dans le cadre des autres organisations internationales.

Il importe, dès lors, d'avoir une idée suffisamment précise du contenu de ces réglementations : l'annexe I au présent rapport (Doc. VII/136/75) répond à cette exigence.

6. Dans le même ordre d'idées, il apparaît nécessaire d'avoir un aperçu des évolutions intervenues sur le plan matériel, dans le cadre des systèmes régis par ces réglementations, en ce qui concerne notamment les trafics, les moyens de transport et les prix de transport. Les tableaux regroupés dans l'annexe II au présent rapport (Doc. VII/137/75) comportent des éléments d'information à cet égard.

7. Dans la présente partie, il est procédé à une analyse sommaire de ces données et à la mise en lumière des principales tendances évolutives des systèmes au cours de ces dernières années.

1. La situation réglementaire

8. Jusqu'à ces dernières années, les réglementations nationales en matière de transport étaient le fruit de l'évolution historique des différents modes de transport depuis le monopole des chemins de fer jusqu'au développement considérable des transports routiers en passant par la crise économique des années 1930.

Depuis quelques années, des tendances vers un assouplissement de ces réglementations se sont manifestées dans tous les secteurs des transports et dans tous les Etats membres, bien que la récente crise de l'énergie et la prise de conscience des problèmes liés à la qualité de la vie aient accru l'importance donnée au caractère de service public dans les transports.

9. On doit cependant constater que si les problèmes ont été fondamentalement les mêmes dans tous les Etats membres, les solutions adoptées par chacun d'eux sont très différentes et ont conduit à des situations actuelles parfois très divergentes. (*)

C'est ainsi que, notamment dans le secteur ferroviaire, le Royaume-Uni et l'Irlande connaissent un régime de liberté quasi absolue en matière de formation des prix. Par contre, dans les autres Etats membres, les chemins de fer restent soumis à des règles dont le caractère contraignant est très variable.

Dans le secteur routier, la plupart des Etats membres ont pris des dispositions réglementaires relatives soit à l'accès au marché, soit aux prix et conditions de transport, soit aux deux à la fois. Le Royaume-Uni a supprimé toute réglementation en matière de capacité et de formation des prix de transport.

.../...

(*) Le groupe des 9 chemins de fer des Communautés Européennes (groupe UIC) fait observer que les solutions différentes adoptées dans les Etats membres sont fondées sur des situations divergentes du point de vue économique, géographique et historique.

En ce qui concerne les mesures relatives à l'accès au marché, certains Etats membres se sont limités à imposer des conditions subjectives telles que l'honorabilité de l'entreprise de transport, sa capacité financière et son aptitude professionnelle. Actuellement, les Etats membres se contentent le plus souvent de n'exiger qu'une ou deux de ces conditions. Entretemps, une directive du Conseil du 12.11.1974 (1) prévoit l'exigence, à partir du 1er janvier 1978, des trois critères susvisés.

D'autres Etats membres appliquent simultanément des systèmes de contingentement sur la base de critères qui sont fonction de la situation des marchés ou des besoins individuels des entreprises.

Quant aux prix et conditions de transport, des systèmes tarifaires strictement réglementés voisinent avec des systèmes de liberté absolue dans la formation des prix.

Dans le secteur fluvial, l'accès au marché est libre sauf pour les transports nationaux dans un pays. Par contre, dans les quatre Etats membres continentaux possédant une navigation intérieure importante, des dispositions différentes réglementent les prix de transport en trafic national et, dans certains cas, ces transports sont affrétés en application d'un système de "tour de rôle".

2. L'évolution des trafics

10. Avant d'aborder les problèmes relatifs à l'organisation des marchés des transports de marchandises, il serait intéressant d'analyser l'activité des différents modes de transport à l'intérieur de la Communauté élargie. Mais les statistiques disponibles pour les trois modes de transport terrestres à l'intérieur des neuf Etats membres de la Communauté relèvent des lacunes, ne sont pas établies sur des

(1) J.O. n° L 308 du 19.11.1974

bases identiques et, de ce fait, ne permettent pas de faire des comparaisons très scientifiques. En outre, ces statistiques ont un caractère très global.

Actuellement, seule la statistique des transports publiée par l'ONU (1) permet de faire un certain nombre de constatations préliminaires sur l'évolution globale des trafics de marchandises et sur l'importance relative des différents modes de transport à l'intérieur de la Communauté élargie. Les statistiques publiées jusque là par l'O.S.C.E. (2) ne concernent que les six Etats membres originaires.

11. L'examen des tableaux statistiques 1 et 2 de l'annexe II, (Doc. VII/137/75), conduit aux conclusions suivantes :

- la masse des transports à assurer s'est développée rapidement à la mesure de l'expansion économique à l'intérieur de la Communauté. Pour la période décennale de comparaison retenue, 1963/1972, le trafic total en tonnes/kilomètres est à l'indice 144.
- la répartition du trafic entre les quatre modes de transport terrestres a été marquée au cours de ces dix années par une évolution profonde des marchés de transport.

On constate :

- un recul général de la part du chemin de fer dans l'ensemble des transports de marchandises ; elle est passée en 10 ans, de 1963 à 1972, de 38 % à 27.%. Aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, où la concurrence est la plus libre, le volume absolu assuré par le chemin de fer est lui-même en recul (- 26 % aux Pays-Bas ; - 16 % au Royaume-Uni). Le volume global est à l'indice 101 en 1972 par rapport à 1963,

.../...

(1) Bulletin annuel de statistiques de transports pour l'Europe 1972 (United Nations 1973).

(2) Office statistique des Communautés Européennes.

- une stagnation de la part de la voie fluviale, 16 % en 1963 et 13 % en 1972, qui demeure cependant prépondérante aux Pays-Bas (56 % du trafic total), importante en Allemagne (20 %) et en Belgique (23 %), relativement peu importante en France (8 %), négligeable dans les autres pays. Le volume global est à l'indice 124 en 1972 par rapport à 1963,
- une progression rapide des transports par route (compte d'autrui et compte propre) dont la part du trafic est passée de 44 % en 1963 à 50 % en 1972 et dont le volume global est à l'indice 163 en 1972 par rapport à 1963,
- une progression très rapide des oléoducs dont la part du trafic est passée de 2 % en 1963 à 10 % en 1972 et dont le volume global est à l'indice 609 en 1972 par rapport à 1963.

3. L'évolution des moyens de transport

12. Les tableaux 3, 4 et 5 donnent des informations sur l'évolution des moyens de transport (véhicules routiers utilitaires et bateaux de navigation intérieure). On constate :

- pour la route, une augmentation importante du nombre total des véhicules routiers dans la Communauté (+ 43 % en 1971 par rapport à 1962). Cette augmentation s'est produite dans tous les Etats membres. Elle a été particulièrement sensible aux Pays-Bas (+ 92 %), en Italie (+ 68 %), en France (+ 60 %) et en Allemagne (+ 55 %).

Il n'a pas été possible de ventiler ce nombre de véhicules selon qu'ils sont affectés au transport pour compte d'autrui ou au transport pour compte propre. Cependant, selon une statistique partielle de l'OSCE - tableau 4 portant sur 4 pays - on constate que le nombre de véhicules pour compte propre est de loin supérieur au nombre de véhicules pour compte d'autrui (de l'ordre de 4 fois en Allemagne ; 12 fois en France ; 4 fois en Italie et 8 fois en Belgique). Par contre, en ce qui concerne

la capacité offerte, la proportion entre ces deux formes de transport est nettement moindre (de l'ordre de 1,5 fois en Allemagne ; 3 fois en France ; 1,1 fois en Italie et 2,3 fois en Belgique).

Il apparaît par ailleurs que, pour la période de référence 1962/1971, le compte propre a augmenté d'une manière plus importante que le compte d'autrui ; en Allemagne (+ 45,8 % contre 25,2 % pour le nombre et 75,5 % contre 66,2 % pour la capacité) et en Italie (+ 133,7 % contre 20,9 % pour le nombre et 91,4 % contre 22,8 % pour la capacité). En France et en Belgique on constate, bien qu'à un degré moindre, le phénomène inverse.

- pour la navigation fluviale, une diminution du nombre total des bateaux : 61.500 en 1971 contre 69.800 en 1962. Un examen plus approfondi montre que cette diminution résulte principalement d'une réduction du nombre des chalands : 13.200 contre 22.200.

Par contre le nombre des barges a plus que doublé (3.100 contre 1.400).

4. L'évolution des prix de transport

13. Les seules informations relativement complètes dont dispose la Commission concernent les transports ferroviaires. Les tableaux 6 et 7 montrent l'évolution du produit moyen à la tonne-kilomètre par wagon complet depuis 1963 jusqu'en 1973. On constate que dans tous les pays, pour lesquels des renseignements complets ont pu être obtenus, l'indice de ces produits moyens à la t/km est plus faible que les indices d'augmentation des prix à la consommation.

Pour les transports internationaux par voie navigable, il n'a été possible de réunir que quelques informations très fragmentaires concernant des transports rhénans (tableaux 8 et 9). Selon ces renseignements, il semblerait que les frêts rhénans aient augmenté à peu près dans la même proportion que les prix à la consommation.

Pour la route, il n'a pas été possible de réunir des informations relatives aux transports internationaux. Il existe bien des statistiques en Allemagne pour les prix de transport pratiqués en trafic national, mais ces données ne peuvent être comparées à celles d'autres pays. Dans ces conditions, il n'a pu être donné suite à la suggestion présentée par l'UIC.

PARTIE II

LES RESULTATS

Le problème qui se pose est celui de savoir dans quelle mesure le fonctionnement des marchés des transports au plan communautaire, dont les principales caractéristiques physiques ont été décrites dans la partie I du présent rapport, a contribué, comme le prévoit l'article 74 du Traité, aux objectifs fixés, notamment dans l'article 2 de celui-ci.

Dans ce contexte, il convient d'examiner ces résultats au regard de :

1. la contribution de l'organisation des marchés des transports au développement du marché commun
2. la situation concurrentielle du marché
3. l'intégration communautaire du secteur des transports
4. l'organisation commune des marchés des transports dans le cadre de l'action visant à la réalisation des objectifs de politique générale
5. l'efficacité et la validité des interventions étatiques dans l'organisation commune des marchés des transports.

1. La contribution de l'organisation des marchés des transports au développement du marché commun

14. Dans sa communication au Conseil du 24 octobre 1973, la Commission avait indiqué que "la poursuite des objectifs généraux du Traité dans le cadre d'une politique commune des transports requiert la mise en place progressive d'un régime communautaire des transports suivant des principes cohérents, apte à satisfaire les exigences de l'union économique et de la société, au moindre coût pour la collectivité. De l'efficacité de ce système dépendra dans une large mesure l'utilisation optimale des facteurs de

production et de développement de la société dans le sens de l'amélioration des conditions de vie et d'emploi des peuples".

15. Si on veut procéder à une vérification de la situation actuelle en vue de connaître si, et dans quelle mesure, les dispositions arrêtées jusqu'à présent sur le plan national ou sur le plan communautaire, ont permis de réaliser dans le cadre de l'organisation des marchés des transports les objectifs ainsi assignés à la politique commune des transports, il paraît nécessaire d'examiner :

- a) les modifications quantitatives et qualitatives intervenues dans la demande de transport dans le cadre d'un marché de dimension continentale et à la lumière des transformations des économies de la Communauté,
- b) l'aptitude des systèmes actuels axés sur le contrôle de la capacité et des prix de transport à satisfaire d'une façon optimale cette demande de transport, en tenant compte des exigences assignées à la politique commune des transports, à savoir :
 - réduire le coût des services de transport et en améliorer la qualité,
 - promouvoir l'adaptation constante au progrès technique, la rentabilité de l'entreprise et l'amélioration des conditions de vie et de travail.

La présente partie du rapport tend à apporter une réponse à ces questions.

.../...

1.1. Les modifications de la demande de transport

1.1.1. sur le plan quantitatif

15. La réalisation de l'union douanière, la mise en place progressive de l'union économique et l'essor favorable des économies des Etats membres ont entraîné un accroissement sensible de la production et des échanges ; la demande de transport a également suivi cette expansion qui s'est poursuivie à un rythme continu jusqu'à la crise économique de l'année 1974.

Le tableau 1 de l'annexe II fournit la démonstration chiffrée de cette évolution.

1.1.2. sur le plan des structures

17. Cette expansion de la demande s'est accompagnée d'une profonde transformation des structures.

Les deux dernières décennies ont été caractérisées, notamment, :

- par la substitution du pétrole à certaines sources énergétiques traditionnelles telles que le charbon,
- par une industrialisation croissante des économies des Etats membres qui a eu comme effet de réserver une part toujours plus importante aux mouvements des matières premières et des produits industriels par rapport aux produits du sol,
- par une division du travail de plus en plus poussée dans le processus de fabrication entraînant une augmentation du nombre des transports en fonction des différentes phases de ce processus,
- par un relèvement de la qualité de vie qui a élargi considérablement le marché de certains produits de consommation qui, dans le passé, étaient considérés comme produits de luxe et réservés à une clientèle restreinte.

.../...

Tous ces éléments ont profondément modifié la composition traditionnelle de la demande de transport et ont entraîné la nécessité de disposer de nouveaux matériels, parfois hautement spécialisés, de transports rapides et réguliers, un développement sensible des transports combinés et une intégration plus poussée du transport dans le processus de la production.

1.1.3. en ce qui concerne l'orientation des Flux de transport

18. Le déplacement de la sidérurgie vers les zones côtières et, en sens inverse, l'installation de raffineries dans des sites intérieurs plus proches des marchés de distribution des produits industriels, la création de pôles de développement industriels dans certaines régions caractérisées dans le passé par une économie surtout agricole, sont les éléments les plus évidents (on dirait la partie émergente de l'iceberg) d'une profonde mutation des courants de trafic de l'Europe occidentale.

Il en est résulté une nouvelle répartition de ceux-ci entre les différents modes de transport en fonction, notamment, de leur aptitude à s'adapter à une nouvelle situation du marché. C'est ainsi que le déclin du charbon, le déplacement vers les ports de mer de nouvelles industries lourdes (sidérurgie, chimie) qui privent les transports intérieurs de trafics importants de combustibles et de minerais, le développement des oléoducs pour le transport des produits pétroliers (bruts et raffinés) ont joué contre les transports terrestres et en particulier contre les intérêts des chemins de fer.

1.1.4. en ce qui concerne les caractéristiques des prestations

19. L'allongement des processus de production d'un nombre croissant de produits qui sont le résultat de transformations nombreuses, complexes

.../...

et onéreuses dont la valeur dépasse largement celle de la matière première incorporée, la fonction stratégique des stocks, le coût de l'argent, autant de circonstances qui ont profondément modifié, dans la fonction du transport, le rapport entre les facteurs temps et prix.

En d'autres termes, sur un marché aussi concurrentiel que le marché industriel sur lequel il est nécessaire de réduire au maximum les coûts de production et les immobilisations improductives et d'accélérer le mouvement des capitaux, la rapidité et la régularité du transport sont désormais des facteurs non négligeables du processus de production.

La même tendance caractérise la demande relative au transport des produits agricoles car l'accroissement du pouvoir d'achat de larges couches de la population des Etats membres a élargi considérablement la dimension de certains marchés de produits agricoles.

Il s'ensuit que pour une grande quantité de produits, industriels, le facteur "qualité" du transport (en termes de vitesse et de caractéristiques des prestations) revêt plus d'importance que le facteur "prix". En outre, l'augmentation de la valeur des produits manufacturés a pour effet une réduction progressive de l'incidence du prix de transport dans le prix de ces produits. La combinaison de ces facteurs explique dans une certaine mesure la modification de l'orientation de la demande de transport et le changement de la position respective de chaque mode de transport.

Un dernier élément, quoique moins important que ceux mentionnés ci-dessus, mérite d'être évoqué.

.../...

La multiplication des stades de production, la spécialisation des centres d'activité, la création de dépôts à caractère diversifié et à rotation rapide des stocks, toutes ces modifications des circuits de distribution ont favorisé la multiplication des transports de faible charge exigeant souvent des acheminements rapides pour lesquels le transport routier présente des qualités de souplesse et de porte à porte supérieures au chemin de fer.

1.2. Les rapports entre l'offre et la demande de transport sur les marchés

20. Ayant esquissé, dans la partie qui précède, les modifications fondamentales intervenues dans le volume, la structure et les caractéristiques de la demande de transport, il paraît opportun d'essayer d'examiner la façon dont les systèmes des transports de la Communauté ont été en mesure de satisfaire les besoins de transport tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif.

21. On peut définir les exigences des usagers en matière de transport comme pouvant être à la fois une demande et un besoin exprimés par un individu et un groupe d'individus, la collectivité : l'individu fait une demande de transport et, là où les mécanismes normaux du marché ne fournissent pas ce transport, naît un besoin. Là où les transporteurs, agissant dans leur propre intérêt, satisfont cette demande, dans les conditions normales du marché, on a un service commercial. Là où la fourniture de services commerciaux est insuffisante, naît l'exigence d'un service de transport supplémentaire qu'on peut qualifier de "besoin" ou de "demande sociale".

.... / ...

Un service commercial est celui pour lequel les coûts totaux sont couverts directement par les prix payés par l'utilisateur. Dans le cas d'un service "besoin" ou "social", le prix du transport est réparti entre l'utilisateur et les pouvoirs publics.

Dans le secteur "besoins" (ou secteur social), il y a deux types de services : ceux qui sont, en eux-mêmes, non rentables et ceux qui ne sont pas rentables en raison des prix faibles pratiqués pour des raisons politiques ou sociales.

On ajoute une nouvelle dimension au problème, en distinguant les coûts individuels et les coûts collectifs. Cette distinction est surtout importante, s'agissant de la prise de décisions en matière d'investissements. Les pouvoirs publics doivent tenir compte, non seulement des coûts internes, mais également des coûts externes. Il faut noter, à cet égard, que la technique de l'analyse coûts/bénéfices a contribué à une meilleure compréhension des problèmes qui sont ici en cause.

En général, le concept de "secteur besoin" comprend des exigences collectives qu'il faut satisfaire mais pour lesquelles il n'y a pas de marché (par exemple, défense, protection de l'ordre). Cela comporte aussi d'autres exigences auxquelles s'applique la notion de vente, mais pour la fourniture desquelles la concurrence est impossible (par exemple électricité). Cela comprend aussi l'aspect "utilité publique" du transport. Quoique l'ensemble du domaine des transports ne soit pas d'utilité publique, il faut toutefois noter que les exigences collectives en matière de transport présentent certaines caractéristiques d'utilité publique. Quand la satisfaction des exigences en matière de transport d'utilité publique conduit à des pertes, on est en présence d'un service "besoin".

.../...

Il est difficile de quantifier le secteur "besoins" et c'est, en quelque sorte, un jugement qualitatif qui conduit les pouvoirs publics à décider de l'existence et de l'importance du secteur "besoins" en cause.

Pratiquement, on peut, en règle générale, traiter la demande de transport de marchandises comme une demande de type commercial : bien sûr, dans certains cas, la fourniture de services de transport selon les principes du commerce ne serait pas conforme à l'intérêt général et c'est pour cela que les articles 80 du Traité CEE et 70 du Traité CECA prévoient notamment la possibilité de répondre aux exigences de transports de marchandises à caractère social.

1.2.1. La satisfaction sur le plan quantitatif des besoins des transports sur les marchés à caractère commercial

22. En ce qui concerne la route, on peut estimer que la capacité des transports a été, en règle générale, (à l'exception de certaines relations déterminées) en mesure de faire face sur le plan quantitatif, aux besoins de la demande qui s'est adressée à ce mode de transport. En effet, l'analyse de l'évolution du trafic total de marchandises (tableau de l'annexe II - Doc. VII/137/75) fait ressortir que l'augmentation du transport routier a été de loin la plus importante (+ 63 % dans la période de 1962 à 1973 pour une augmentation globale de l'ensemble des transports terrestres de 44 %.) (*)

23. On doit cependant s'interroger sur la question de savoir si les mesures de restrictions quantitatives, adoptées par certains Etats membres, tant au niveau national qu'international, n'ont pas empêché une augmentation encore plus importante des prestations de ce mode de transport. On peut penser que de telles restrictions imposées au compte d'autrui favorisent, dans une mesure non négligeable, le recours au compte propre et, partant, le développement d'une forme de transport qui

.../...

(*) Le groupe UIC estime que les statistiques disponibles ne suffisent pas en elles-mêmes pour formuler des conclusions indiscutables. D'autant que ces statistiques ont un caractère très global tandis que dans la pratique on distingue un grand nombre de marchés partiels où les relations entre l'offre et la demande peuvent être très différentes.

est souvent préférée à d'autres modes de transport. En outre, même si la réalité économique est plus forte que les contraintes imposées par les autorités, le marché subit néanmoins des dommages dans l'intervalle nécessaire à une réadaptation des mesures en raison notamment des délais qu'implique le fonctionnement de l'appareil administratif. De plus, pendant ce temps, ledit marché ayant continué à évoluer, les nouvelles mesures, façonnées sur une situation antérieure, s'avèrent chaque fois dépassées. A cela s'ajoute que l'entreprise, empêchée de suivre le rythme de l'adaptation spontanée, ne peut mener une politique d'exploitation rationnelle à moyen terme et doit également réagir par à coups en fonction des manipulations administratives plutôt qu'en fonction de considérations basées sur une réalité économique moderne.

24. Des considérations émises ci-dessus (*), on peut donc retenir que les interventions des autorités n'ont pu bloquer le phénomène naturel du développement des transports routiers, comme le prouve d'ailleurs un examen comparatif de l'évolution du trafic sur les marchés soumis à restrictions quantitatives et sur les relations complètement libérées ; il faut cependant admettre que, dans certains cas particuliers, le contingentement, appliqué d'une façon très stricte, a constitué un frein et a créé ainsi des phénomènes de sous-capacité qui ont provoqué des distorsions dans les conditions de concurrence examinées en détail dans la suite du rapport.

.../...

(*) Le groupe UIC estime que l'examen précité a porté principalement sur l'intérêt de la société et des usagers et qu'il n'a pas été tenu suffisamment compte des intérêts des entreprises de transport.

25. En ce qui concerne les transports par voie navigable, on doit constater qu'en règle générale, ce secteur d'activité ne connaît pas de restrictions quantitatives et qu'aucun besoin de transport n'est resté insatisfait.

Cependant, des phénomènes d'inadaptation qualitative voir quantitative, sont apparus dans ce domaine et des interventions des Etats se sont révélées nécessaires en vue d'aboutir à l'élimination d'une partie de la cale la plus vétuste par le biais d'actions de déchirage financées partiellement par les pouvoirs publics.

En outre, et cela en raison notamment des caractéristiques de la navigation intérieure qui dépend des conditions naturelles et qui nécessite la disponibilité d'une cale de réserve, des phénomènes de surcapacité temporaire apparaissent périodiquement. Pour faire face à ces situations, la mise en oeuvre d'un régime d'immobilisation temporaire sur base volontaire, applicable aux principales voies d'eau de la Communauté, est en voie d'élaboration.

26. En matière de transports par chemin de fer, on peut également estimer que la capacité de transport existante permet, dans des périodes normales, de faire face aux besoins de la clientèle. Il faut toutefois observer que :

- les investissements en matériel ne sont pas décidés d'une manière entièrement libre par les entreprises de chemins de fer mais sont, en règle générale, l'function de décisions des autorités de tutelle arrêtées dans le cadre des procédures budgétaires annuelles qui doivent tenir compte des impératifs d'ordre politique,

- en raison de l'exploitation simultanée des services voyageurs et marchandises, ces derniers sont périodiquement influencés par les exigences des services voyageurs, voire même, pour certains réseaux, subordonnés à celles-ci pendant les périodes de pointe,

- les infrastructures ferroviaires dont le développement n'est pas dans les mains des réseaux conditionnent dans une large mesure les possibilités d'adapter de manière continue l'offre de transport à la demande. Certaines lignes sont déjà arrivées à la limite de saturation. C'est ainsi que des difficultés ont été constatées dans les premiers mois de la crise énergétique à la suite d'un accroissement sensible de la demande de transport ferroviaire. Par ailleurs, cette situation a des répercussions sur la qualité du service offert à la clientèle en particulier en ce qui concerne les délais de livraison.

1.2.2. La satisfaction sur le plan qualitatif des besoins des transports sur le marché à caractère commercial

27. Si on veut avoir une idée, même approximative, de la façon dont le système des transports a été en mesure de faire face aux besoins de transports qui se sont manifestés à l'échelon communautaire, l'analyse doit aller au-delà des aspects purement quantitatifs et porter sur l'aptitude des différents transports à satisfaire les besoins diversifiés qui sont propres à une économie hautement industrialisée.

28. Le transport routier, en raison de la souplesse de sa structure, a pu, malgré les limitations quantitatives s'adapter dans une large mesure à ces exigences. Cette adaptation s'est manifestée sur différents plans, à savoir :

- celui de la spécialisation du matériel de transport. La gamme des véhicules utilitaires actuellement disponibles sur le marché permet aux transporteurs de disposer, tant en ce qui concerne la charge utile que les équipements, du type de matériel approprié aux besoins de la clientèle,

- celui de la qualité de la prestation : les progrès remarquables de l'industrie automobile ajoutée aux bénéfices découlant de l'amélioration des infrastructures, notamment par la construction des grands axes autoroutiers, ont permis aux transporteurs routiers d'améliorer la qualité de leurs services de porte à porte par une diminution des délais de transport,

- celui de la souplesse de la gestion : la structure de la profession (nombreuses entreprises de petite dimension) disséminées sur tout le territoire a permis à la route d'éliminer ou de réduire sensiblement les périodes d'attente entre la demande de la clientèle et la mise à disposition du matériel de transport.

29. Les transports par voie navigable ont été en mesure de s'adapter progressivement aux modifications intervenues dans la demande de transport.

Le matériel de navigation intérieure a connu une évolution très importante par l'introduction de nouvelles techniques (convois poussés, possibilité de navigation continue grâce à l'utilisation du radar, relèvement du port en lourd) et la spécialisation de bateaux.

Un effort sensible a été fait, favorisé d'ailleurs par certaines interventions financières des Etats, afin de renouveler le matériel ancien.

Enfin, les travaux très importants effectués sur les grands axes européens (canalisation, modernisation des écluses, construction de nouveaux ouvrages d'art, etc...) ont permis à la navigation intérieure d'améliorer la rentabilité et l'efficacité de l'outil de production.

30. Les chemins de fer ont, malgré les restrictions budgétaires susvisées, réalisé des efforts remarquables pour améliorer la qualité des prestations offertes à la clientèle et des progrès importants ont été accomplis dans cette voie.

.../...

Cependant, les chemins de fer qui sont des outils de production de services polyvalents, n'ont pas toujours pu mettre à profit les avantages d'ordre technique et économique que l'exploitation par fer présente par rapport aux autres modes de transport (moindre consommation d'énergie par rapport à la route, sécurité, indépendance accrue vis-à-vis des facteurs météorologiques et des encombrements de la circulation, charges unitaires et par convoi très importantes, plus larges possibilités d'automatisation, etc...). En effet, ils ne disposent pas toujours de l'autonomie suffisante pour mieux s'adapter rapidement aux nouvelles exigences du marché, en s'efforçant de spécialiser leurs prestations vers les transports pour lesquels le chemin de fer est le moyen de transport le plus approprié (transports par trains complets, transports à grande distance, par rames, grands containers, d'embranchement à embranchement, etc.). (*)

2. La situation concurrentielle du marché

2.1 Considérations générales

31. Compte tenu des éléments mis en lumière dans la partie qui précède en ce qui concerne la façon dont les systèmes de transport ont été en mesure de satisfaire les besoins, la question se pose de savoir quels ont été les effets de cette situation sur les prix de transport et dans quelle mesure les marchés des transports de marchandises ont été affectés par des phénomènes de positions dominantes ou de concurrence ruineuse.

Le caractère très hétérogène du marché et le manque d'information de caractère organique et systématique, ne permettent pas d'apprécier la situation avec toute la précision souhaitable.

.../...

(*) Le "Bundesverband Spedition u. Lagerei" est d'avis que la mauvaise situation des chemins de fer n'est pas due exclusivement à leur manque d'autonomie.

2.2. Les abus de positions dominantes

32. D'une manière générale, la dispersion de la profession de transporteur routier et par voie fluviale suffit à atténuer à l'intérieur de ces modes de transport, le risque d'abus de position dominante.

En effet, la concurrence à l'intérieur de chacun de ces secteurs reste très vive ce qui réduit fortement la possibilité d'affirmation sur le marché d'une position de caractère monopolistique ou oligopolistique.

La confirmation de cette situation peut être fournie par le fait que l'application du règlement 1017/68 portant application des règles de concurrence au secteur des transports terrestres n'a pas donné lieu, à ce jour, à des interventions de la Commission visant à sanctionner des abus en la matière.

33. Théoriquement, le problème pourrait se poser de savoir si la présence sur le marché d'entreprises de chemins de fer ayant une dimension nationale n'est pas de nature à provoquer de tels risques dans le sens de la formation de prix de caractère oligopolistique sur le marché. Les services de la Commission estiment devoir fournir, en général, une réponse négative à cette question étant donné que la part des chemins de fer sur le marché des transports de marchandises, tant au plan national qu'international, a diminué (sur certains marchés, ils ont même une position minoritaire). Si on tient compte du caractère largement substitutif de la plupart des prestations de transport (notamment du rail vers la route), on doit estimer, comme l'expérience le prouve d'ailleurs, que le risque d'abus de position dominante est en pratique fortement atténué ; ceci n'exclut pas que pour certains marchés de transport spécifiques (nécessitant par exemple un matériel spécial) ou vis-à-vis de certains clients, les chemins de fer puissent, au moins pendant un certain temps, se trouver en position dominante, notamment par suite de l'application de tarifs spéciaux.

2.3. La concurrence "ruineuse"

34. Le risque d'une concurrence "ruineuse" a été à maintes reprises invoqué tant au plan national qu'au plan communautaire, pour affirmer la nécessité de certaines interventions des pouvoirs publics visant à limiter la liberté de décision des entreprises aussi bien dans le domaine des investissements en matériel que dans le domaine des prix.

Il ne s'agit pas, dans le présent rapport, de discuter des fondements théoriques de ces thèses mais d'essayer de constater si, et dans quelle mesure, de telles situations peuvent se produire.

35. En ce qui concerne les transports par route, il est difficile d'apporter une réponse suffisamment précise à la question.

En effet, si on prend en considération les marchés nationaux des transports, les avis sont divergents : selon les chemins de fer, et dans une certaine mesure, les transporteurs routiers, le marché est caractérisé par une offre excédentaire permanente qui est à l'origine de phénomènes de concurrence ruineuse ; par contre, les usagers sont d'un avis contraire.

En ce qui concerne les transports internationaux entre Etats membres, on peut se fonder, dans une certaine mesure, sur l'expérience du règlement n° 1174/68 pour tirer quelques conclusions. Les observations faites en la matière au cours de ces dernières années ont permis de constater qu'en règle générale, les prix de transport se situent à l'intérieur des fourchettes de 23 % sans aller jusqu'à la limite inférieure. Les contrats particuliers conclus à des prix inférieurs répondent en principe aux diminutions de coûts résultant d'une meilleure organisation des transports. Cette expérience conduirait, dès lors, à exclure une tendance vers une concurrence "ruineuse" dans le domaine des transports routiers.

36. Les services de la Commission ne croient pas que de tels phénomènes puissent avoir un caractère grave et permanent, étant donné que la structure elle-même de la profession y fait obstacle. On voit mal, en effet, comment une petite entreprise de transport routier pourrait pratiquer à la longue des prix de transport ne couvrant pas les prix de revient sans encourir automatiquement la faillite de son exploitation. (*)

On doit dès lors se demander si les divergences d'opinions peuvent trouver leur origine dans l'interprétation que chaque partie donne au terme "concurrence ruineuse". Si par concurrence ruineuse, on se réfère à la situation dans laquelle les inégalités de traitement entre les entreprises intéressées se reflètent sur les coûts et donc sur les prix pratiqués, le problème doit être vu sous un autre angle, celui des distorsions de la concurrence qui sera évoqué dans la suite de ce document.

2.4. Les effets de la situation concurrentielle sur les prix de transport

37. Si l'on compare l'évolution des prix à la consommation avec celle des produits moyens par tonne kilomètre des transports par chemin de fer en wagons complets (qui sont les seules données complètes dont disposent les services de la Commission (voir annexe II - tableau 6 - doc. VII/137/75)), on peut constater, dans tous les pays pour lesquels des renseignements complets sont disponibles, que l'accroissement des prix à la consommation a été dans tous les pays, quoiqu'à des degrés divers, plus fort que l'accroissement des prix de transport. On peut donc en conclure que la concurrence existant sur les différents marchés de transport a contribué à empêcher une hausse comparable à celle du coût de la vie au cours des dix dernières années, situation dont ont bénéficié les usagers. (**)

.../...

(*) Le groupe UIC et le syndicat des cadres (FIOT) expriment l'avis que cette argumentation ne paraît pas convaincante.

(**) Le groupe UIC signale, dans ce contexte, la dégradation presque générale des résultats financiers des chemins de fer ; en outre, lors de la période récente d'inflation accrue, tous les transporteurs sont confrontés avec des augmentations considérables des coûts qui, en raison de la situation concurrentielle, n'ont pas trouvé de compensations suffisantes dans leurs tarifs.

38. Le caractère plus homogène de la navigation intérieure (tout au moins d'une large partie de celle-ci), permet de mesurer de façon plus précise les effets de la situation concurrentielle sur ce marché.

Les surcapacités qui se manifestent dans ce secteur provoquent des chutes brutales des prix des transports qui altèrent gravement la situation économique des entreprises intéressées. On devrait toutefois trouver un remède à cette situation dans le cadre des mesures d'immobilisation de la cale qui sont en cours d'élaboration.

39. En ce qui concerne les chemins de fer, leurs tarifs jouent souvent le rôle des prix directeurs. Cependant, les prix pratiqués sont influencés par les prix des transports routiers et fluviaux concurrents, souvent libres, de sorte que les tarifs ou prix de concurrence des chemins de fer s'appliquent à un volume de trafic de plus en plus important et réduisent d'autant les recettes attendues lors de la fixation des tarifs normaux.

2.5. Les distorsions dans la situation de concurrence

40. Le fait que le marché communautaire des transports de marchandises est suffisamment compétitif n'exclut pas l'existence, au sein de ce marché, de distorsions de concurrence. Jusqu'ici, il n'a pas été possible de réaliser dans les Etats membres une organisation satisfaisante de la concurrence des transports de marchandises par voie terrestre. Cette situation se projette évidemment sur le plan communautaire et constitue un des obstacles fondamentaux auxquels se heurte le développement de la politique commune des transports.

.../...

Les causes de ces distorsions de concurrence se trouvent à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de l'organisation du marché. Les causes les plus importantes sont notamment : (*)

- la question non résolue des relations entre les chemins de fer et les Etats (1),
- la question en suspens de l'imputation des coûts d'infrastructure,
- la disparité et les divergences des normes qui régissent sur le plan communautaire et dans chaque Etat membre la capacité de transport et les prix.

Il convient de procéder à un examen séparé de ces différents problèmes.

41. En ce qui concerne les chemins de fer, il est hors de doute que le statut particulier de ces entreprises de transport constitue un des éléments qui ont empêché jusqu'ici d'aboutir à une clarification définitive de la situation.

Le maintien du caractère de service public des chemins de fer a amené les pouvoirs publics à intervenir dans la fixation du niveau général des tarifs de sorte que la couverture des coûts totaux par les recettes du trafic n'est pas nécessairement assurée. Les insuffisances de recettes qui en résultent et le fait qu'actuellement la comptabilité des chemins de fer ne fait pas apparaître une séparation nette entre les recettes et les coûts du secteur marchandises par rapport à celui des voyageurs ne peuvent que renforcer la présomption du caractère politique de certains tarifs des chemins de fer.

.../...

(*) L'UIC et les syndicats proposent de mentionner en outre :

- l'inégalité des conditions de travail des modes de transport et le non respect des règles dans ce domaine et dans celui de la sécurité,
- l'insuffisance des investissements ferroviaires.

(1) La décision du Conseil du 26.5.75, n° 1173/75 relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemins de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les Etats, vise à promouvoir une solution (J.O. n° L 152/75)

Il est évident que tant qu'une large part du marché sera affectée par des prix "politiques" dont on n'a pas la certitude qu'ils couvrent les coûts correspondants, la possibilité d'aboutir à une organisation du marché fondée sur l'économie de marché restera aléatoire (1).

Il s'agit donc d'une question fondamentale pour l'orientation des travaux.

42. En matière d'imputation des coûts d'infrastructure, les chemins de fer sont les seuls à se voir imputer intégralement la charge de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure qu'ils utilisent.

La situation ne semble toutefois pas présenter des difficultés insurmontables. Il suffirait que les effets défavorables découlant pour les chemins de fer d'une telle situation fassent l'objet, dans le cadre d'une solution intérimaire, de compensations pouvant être autorisées en vertu du règlement (CEE) n° 1107/70.

43. Reste le problème des distorsions découlant des réglementations en matière de capacité et de prix de transport.

L'existence de mesures divergentes et disparates qui caractérisent actuellement les marchés des transports à l'intérieur de la Communauté sont, comme l'ont prouvé les consultations auxquelles la Commission a procédé, source de distorsions de toute nature. Quel que soit le régime à retenir sur le plan communautaire, il importe que ce régime soit harmonisé. A défaut, les fondements mêmes de la politique commune des transports, telle qu'elle est prévue par les articles 74 et 75 du Traité, sont mis en cause et dépourvus de toute signification.

.../...

(1) A noter que le Conseil, dans sa décision citée au renvoi 1 du point 40, a maintenu la possibilité pour les Etats membres d'intervenir dans la fixation du niveau tarifaire des chemins de fer.

3. L'intégration communautaire du secteur des transports

44. L'intégration du secteur des transports, c'est-à-dire la libre circulation des services de transports à l'intérieur de la Communauté, doit contribuer à la réalisation du marché commun général ; elle constitue donc un des objectifs généraux de la politique commune des transports et aurait dû se réaliser à travers l'établissement

- des règles communes visées par l'article 75, 1 a),
- des conditions d'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un Etat membre (article 75, 1 b),
- des conditions devant permettre aux transporteurs d'avoir accès d'une façon permanente à toutes les activités de transport dans le territoire d'un Etat membre (droit d'établissement (article 52 et suivants).

Il importe d'examiner dans quelle mesure ces objectifs ont été réalisés.

3.1. Les règles communes visées par l'article 75 1 a) du Traité

45. Dans le domaine des transports par route, les mesures qui ont permis de réaliser un certain progrès vers la libre circulation des services sont notamment la 1ère Directive de 1962 (1), modifiée en 1974 (2), la Directive relative aux transports combinés (3) et le contingent communautaire (4).

.../...

(1) J.O. n° 70 du 6 août 1962, page 2005.

(2) J.O. n° L 84/8 du 28 mars 1974.

(3) pas encore publiée

(4) J.O. n° L 349 du 28 décembre 1974, page 5.

Il faut toutefois reconnaître que les directives de 1962 et 1974 ne concernent que certains trafics et que le contingent communautaire d'une part, ne porte que sur un pourcentage très réduit de l'ensemble des échanges entre Etats membres et, d'autre part, a une validité limitée actuellement au 31 décembre 1975.

La plus grande partie des transports de marchandises par route entre Etats membres reste donc assujettie aux dispositions, parfois divergentes et contradictoires (voir notamment transports pour compte propre et transports en transit) visées par les accords bilatéraux qui perpétuent un système axé sur des couloirs de trafic réservés aux seuls ressortissants des Etats contractants; de ce fait, les contingents prévus par ces accords, non seulement constituent la négation de tout processus d'intégration, mais peuvent donner lieu à des discriminations fondées sur la nationalité qui vont à l'encontre des principes édictés par l'article 7 du Traité et qui doivent dès lors être éliminées dans le cadre de l'établissement des règles communes visées à l'article 75 du Traité. En outre, ces contingents sont répartis entre les Etats contractants sur une base ne tenant pas suffisamment compte des exigences réelles du marché.

46. La situation est plus satisfaisante dans le domaine de la navigation intérieure qui ne connaît pratiquement pas d'entrave à la libre circulation des services sur le plan international. Cependant, cette évolution favorable n'est pas le résultat d'une action de la Communauté, mais est due aux conditions internationales qui, depuis longtemps, ont orienté dans ce sens l'exécution des trafics sur les voies navigables les plus importantes de l'Europe occidentale.

./.

47. Enfin, pour ce qui est des chemins de fer, il faut également reconnaître que les réseaux ont intensifié leur coopération au plan international.

Jusqu'ici, la législation communautaire n'a pas eu un caractère déterminant en ce qui concerne l'intégration à l'échelon communautaire de ce secteur d'activité. Le Conseil a cependant arrêté récemment certaines orientations de principe en matière de coopération des entreprises ferroviaires et de leur intégration au plan communautaire (1).

48. En conclusion, il faut retenir que la politique commune des transports n'a eu, depuis l'entrée en vigueur du Traité, qu'un impact marginal sur l'évolution du marché des transports vers une libre circulation des services de transports.

3.2. L'admission aux transports nationaux des transporteurs non résidents (article 75, 1 b) du Traité)

49. Aucune disposition n'a été arrêtée en la matière sur le plan communautaire et la situation actuelle correspond, en pratique, à celle qui existait avant la création de la Communauté.

Les marchés nationaux des transports de marchandises par route sont restés cloisonnés et les transporteurs non résidents n'ont acquis aucune possibilité d'accéder aux transports nationaux.

./.

(1) Cf. article 11 de la décision du Conseil citée au renvoi 1 du point 40.

Dans la navigation intérieure, la libre prestation des services est, à quelques exceptions près, par contre, largement réalisée, grâce à la conception très ouverte qui a toujours caractérisé ce secteur d'activité.

Dans le domaine des transports par chemin de fer, ce problème ne se pose pas en raison des caractéristiques de l'exploitation ferroviaire.

La législation communautaire n'a donc eu aucun impact en ce qui concerne l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux et les prescriptions de l'article 75 1 b) du Traité qui auraient dû trouver application avant la fin de la période transitoire, sont restées lettre morte.

3.3. La réalisation du droit d'établissement (articles 52 et suivants du Traité)

50. Les travaux qui avaient été entrepris sur le plan communautaire (bien qu'avec un certain retard par rapport aux délais prévus par le Programme général (1)), en vue de réaliser le droit d'établissement dans le domaine des transports, n'ont pas abouti en raison de l'évolution de la situation.

En effet, compte tenu de l'arrêt de la Cour de Justice dans l'affaire 2/74 (2), les dispositions du Traité relatives au droit d'établissement sont devenues désormais directement applicables et toutes les restrictions apportées par des législations nationales à la liberté d'établissement des ressortissants d'un Etat membre dans un autre Etat membre doivent être considérées comme abrogées. (*)

.../...

(1) J.O. n° 2, du 15 janvier 1962.

(2) J.O. n° C 114, du 27 septembre 1974, page 26.

(*) Le "Bundesverband Spedition^u Lagerei" fait observer que des entraves à l'exercice de la profession d'agent en douane subsistent en Italie, en France et dans le Benelux.

4. L'organisation commune des marchés des transports dans le cadre de l'action visant à la réalisation des objectifs de politique générale.

4.1. Considérations d'ordre général

51. Le caractère hautement industrialisé de nos économies constitue une des composantes qui ont influencé d'une façon certaine l'évolution de la demande de transport ; il ne faut pas pour autant oublier, même si cela se place sur un plan tout à fait différent, l'influence indirecte exercée sur la demande de transport par les conceptions qui se sont manifestées au niveau des Etats et de la Communauté, visant à corriger, par des interventions des Etats, les effets nuisibles pour la collectivité qui peuvent découler de la mise en oeuvre de politiques fondées uniquement sur la loi du marché et donc du profit industriel.

La politique régionale, qui vise à corriger les déséquilibres économiques des régions de la Communauté, constitue le reflet d'une telle conception qui postule une attitude "volontariste" des pouvoirs publics. Il en est de même de la politique de l'environnement et de l'aménagement de l'espace.

52. Dans sa communication d'octobre 1973, la Commission a mis en lumière le rôle que la politique commune des transports peut jouer pour contribuer à la réalisation des objectifs visés par ces politiques.

A cet égard, il faut admettre que l'action des transports dans le cadre de la réalisation de ces politiques, se placera en premier lieu dans le domaine des infrastructures de transport. Il n'en reste pas moins que les dispositions qui régissent le fonctionnement des marchés des transports (capacité, prix et conditions de transport, concurrence) peuvent également jouer un certain rôle dans la même direction. (*)

.../...

(*) Le groupe UIC fait observer que d'autres interventions sont possibles pour orienter certains trafics vers les modes de transport les mieux adaptés aux objectifs visés.

Ceci est vrai notamment en ce qui concerne

- les services qui sont créés en vue de satisfaire des besoins qui se placent au niveau de l'intérêt général et qui peuvent être compris dans la catégorie des services publics;
- les mesures tarifaires, notamment les mesures de soutien, visées par l'article 80 du Traité CEE ou par l'article 70 CECA en vue d'apporter une aide temporaire à des régions ou à certaines entreprises en difficulté.

53. Il est rappelé à cet égard que la création de services devant satisfaire les intérêts de la collectivité présuppose l'imposition aux entreprises chargées de leur exécution, de certaines obligations, dénommées "obligations de service public" à savoir des obligations d'exploiter, de transporter et les obligations tarifaires.

En vue de régler la matière sur le plan communautaire, le Conseil a arrêté le 26 juin 1969 le règlement n° 1191/69 qui consacre, entre autres, pour les trois modes de transport :

- le principe de la suppression des obligations inhérentes à la notion de service public,
- le maintien ou l'imposition de telles obligations dans la mesure où elles sont indispensables pour assurer la fourniture de services de transport suffisants.

Il s'avère opportun de vérifier dans quelle mesure on a recours aux possibilités offertes par les dispositions nationales ou par celles établies sur le plan communautaire pour réaliser à travers la création de services publics des objectifs de caractère socio-économique.

4.2. Les obligations d'exploiter et de transporter

54. Dans presque tous les Etats membres, les services ferroviaires, qu'il s'agisse de transport de voyageurs ou de marchandises, sont soumis à des obligations d'exploiter et de transporter. Les autres modes de transport, à l'exception du transport régulier de voyageurs par route, ne connaissent pas de telles contraintes.

55. Le maintien de l'obligation d'exploiter donne plus particulièrement lieu, entre autres, au maintien en exploitation de certaines lignes à faible trafic, dont la gestion déficitaire fait l'objet de compensations financières de la part de l'Etat, conformément aux dispositions du règlement communautaire. Il est notoire que cette situation trouve son origine dans des raisons qui se placent, en principe, en dehors du secteur des transports; il n'est pas impossible que les transports effectués à la libre initiative des entreprises seraient dans certains cas, en mesure de satisfaire ces besoins de transport sans provoquer aucune charge pour la collectivité.

56. L'obligation de transporter est une contrainte de portée générale qui est surtout imposée aux chemins de fer et qui, conjuguée avec les obligations tarifaires, peut entraîner des désavantages économiques pour les entreprises intéressées.

Or, dans un marché de plus en plus concurrentiel où existent des moyens de transport très divers, la question du maintien de cette contrainte doit être examinée.

./.

4.3. Les obligations tarifaires

57. En règle générale, les gouvernements, pour des motifs de politique économique générale, interviennent dans la fixation du niveau général des prix de transport de leurs chemins de fer. Pour les autres modes de transport, cette intervention se limite au secteur soumis à tarification obligatoire.

Ces interventions et, en particulier, les refus d'autorisations de majorations générales, entraînent pour les entreprises touchées des pertes de recettes qui ne donnent pas lieu obligatoirement à compensation et compromettent ainsi la rentabilité de ces entreprises.

Par ailleurs, dans un certains pays, les adaptations tarifaires aux conditions du marché sont également soumises à autorisation préalable, ce qui, dans un marché concurrentiel, constitue un désavantage commercial sérieux pour les entreprises soumises à ces interventions. Il s'agit ici également, en règle générale, des entreprises de chemin de fer.

Les interventions de ce genre devraient être limitées aux cas visés par les articles 80 CEE et 70 CECA (1).

(1) Cf. renvoi (1) au point 41.

5. L'efficacité et la validité des interventions étatiques dans l'organisation commune des marchés des transports

58. A la lumière des considérations qui précèdent, on est amené à s'interroger sur la valeur et l'efficacité des systèmes nationaux ou communautaires qui visent à réglementer la capacité et les prix de transport de marchandises dans le cadre d'un marché à caractère commercial.

5.1. Les différentes formes de la réglementation de la capacité

59. Une réglementation de la capacité par l'imposition de restrictions quantitatives a notamment pour but de limiter la concurrence entre modes de transport et entreprises d'un même mode de transport. En effet, par le biais de telles restrictions, on s'efforce d'influencer indirectement le niveau des prix de transport pour les situer à un niveau jugé adéquat. Les instruments auxquels il est fait généralement recours, sont :

- le contingentement des autorisations de transport,
- l'examen des besoins individuels des entreprises de transport.

La première méthode est celle utilisée dans la plupart des cas, tandis que la seconde n'a été appliquée, jusqu'à présent, qu'aux Pays-Bas.

5.1.1. Le contingentement des autorisations

60 Le contingentement, tel qu'il est pratiqué en général, est établi a priori et a, de par sa nature même, un caractère relativement rigide. Dans ces conditions, et à la lumière de l'expérience acquise, un système de contingentement permanent ne peut constituer un moyen pour assurer une adaptation quantitative suffisamment souple et rapide de l'offre à la demande. Plus particulièrement, il faut noter que les contingents sont, en règle générale, établis sans le support de prévisions des besoins et pour une période fixée à l'avance, ce qui fait qu'ils ne sont pas adaptés aux fluctuations, pourtant souvent très conséquentes, des marchés considérés; en raison de ce caractère arbitraire,

./.

le contingentement est susceptible d'aboutir à des limitations abusives de la capacité et à un renchérissement non justifié des prix de transport.

Si, par contre, le contingentement est établi à un niveau tel qu'il n'apporte aucune restriction à l'utilisation des capacités existantes, il s'avère être un instrument tout à fait inutile, uniquement source de formalités bureaucratiques et de dépenses sans justification.

En conclusion, et selon la forme dans laquelle le contingentement est actuellement pratiqué, il risque soit d'aboutir à des résultats arbitraires, soit d'être tout à fait inefficace. (*)

61. Enfin, on ne peut pas oublier que le transport de marchandises par route répond à des exigences particulières (transport de porte à porte sans rupture de charge, flexibilité de l'exploitation, spécialisation du transport, accompagnement de la marchandise, etc...) qui, notamment pour certaines catégories de trafic, sont considérées désormais comme des conditions essentielles de la prestation.

Dans la mesure où le contingentement comporte des limitations effectives à la satisfaction des besoins de transport des usagers, il en résulte, à terme, un déplacement vers le transport pour compte propre qui, pratiquement, n'est pas soumis à restriction.

.../...

(*) Le groupe UIC, tout en reconnaissant que le système de contingentement, peut favoriser les intérêts nationaux, se prononce en faveur de son maintien dans l'organisation future du marché :

- en atténuant sa rigidité par une limitation de la durée de validité des autorisations,
- en prenant en considération l'élément très important de l'élasticité qui est situé dans l'utilisation plus ou moins intense, en fonction de la situation du marché, d'autorisations pour une certaine capacité en tonnes,
- en établissant des prévisions et en orientant les contingents au rythme du développement du trafic.

Enfin, le contingentement ne conduirait pas, en règle générale, à un renchérissement non justifié des prix de transport.

Le "Bundesverband Spedition u. Lagerei" cite l'exemple allemand pour montrer qu'un contingentement peut être appliqué avec souplesse et sans effets néfastes.

5.1.2. L'examen des besoins individuels

62. Les Pays-Bas pratiquent le contrôle de la capacité sur la base d'un examen individuel des besoins de transport. Dans le cadre d'un tel système, toute entreprise de transport qui souhaite obtenir une autorisation doit fournir la preuve (par la présentation des contrats) des besoins de transport qu'elle doit satisfaire.

Le renouvellement de l'autorisation est, dans ce système, subordonné à la preuve que le transporteur a réalisé un volume de prestations de transport proportionnel à la capacité autorisée et avec une marge de rentabilité suffisante.

Les autorités compétentes ont, en outre, la possibilité de suspendre la délivrance des autorisations si les conditions du marché le justifient.

5.2. Les différentes formes de tarification

63. Les tarifications actuellement en vigueur peuvent être classées en deux grandes catégories.

- Les tarifs à caractère obligatoire, à prix fixes à maxima ou à minima ou à fourchettes, différenciés notamment selon la nature des produits et les conditions de tonnage, imposant aux transporteurs et aux usagers le respect de ces tarifs et soumettant les prix qui y dérogent à un contrôle a priori ou a posteriori des Autorités.
- Les tarifs à caractère indicatif, comportant des prix ou barèmes dont le transporteur et l'utilisateur peuvent s'écarter librement, sans justification auprès des Autorités.

Dans le premier cas, l'application des tarifs est la règle alors que les prix individuels sont l'exception.

Dans le second cas, la situation est, en règle générale, inverse.

Dans la situation actuelle, tous les tarifs, qui sont en outre homologués et parfois même arrêtés par les Autorités, sont établis sur base des coûts moyens des transports et ne répondent aux coûts réels individuels que dans la mesure où ils sont différenciés sous une forme très élaborée.

5.3. Les effets de la tarification sur les prix pratiqués

64. Dans la mesure où l'application obligatoire des tarifs est effectivement contrôlée et sanctionnée et où les prix qui en dérogent constituent l'exception, les tarifs constituent une protection et assurent une rente aux transporteurs. La concurrence par les prix ne peut s'exercer que dans les limites prévues par les tarifs.

Une pareille organisation des marchés par le biais d'une telle coordination tarifaire implique l'application de systèmes tarifaires à effet équivalent par tous les transporteurs quel que soit le mode de transport.

65. Or, la situation actuelle est caractérisée par la coexistence de systèmes tarifaires à caractère obligatoire, de systèmes à caractère indicatif et de régimes de libre formation des prix.

De plus, certains systèmes tarifaires à caractère obligatoire sont dans la pratique inégalement respectés.

66. Dans ces conditions à l'exception de la tarification obligatoire des chemins de fer, il semble difficile d'attribuer au système tarifaire, même de caractère obligatoire, des effets qui vont au-delà d'une fonction d'orientation pour la conclusion de prix individuels ; tout au plus, peut-on lui reconnaître un caractère psychologique. En effet, si les conditions du marché découlant à la fois des rapports entre l'offre et la demande de transport et de l'évolution des coûts n'est plus reflétée par les tarifs en vigueur, les transactions entre les parties contractantes s'adapteront inéluctablement à la situation économique réelle.

Notamment dans le cas d'une tendance à la baisse par rapport aux prix planchers des tarifs, il est très facile d'éluder les dispositions réglementaires par l'accord mutuel des parties contractantes qui pourront avoir recours à de multiples moyens (ristournes, prix fictifs sur le document de transport, rabais de fidélité, etc...) qui permettront d'échapper facilement aux prescriptions réglementaires.

En cas de tendance à la hausse par rapport aux prix maxima du tarif, les transporteurs pourront éviter de se conformer aux obligations tarifaires en choisissant, parmi les offres, celles qui leur permettent de réaliser le meilleur profit.

L'inefficacité relative de la réglementation tarifaire a trouvé sa confirmation dans l'expérience du règlement CEE n° 1174/68 dont les aspects essentiels sont repris dans les différents rapports établis par le Comité spécialisé institué par ce règlement. (*)

.../...

(*) Le "Bundesverband Spedition u. Lagerei" conteste cette conclusion en faisant valoir que c'est l'insuffisance du contrôle et des sanctions, dans certains pays, qui est à la base de l'échec de cette expérience.

Plus particulièrement, le Comité a pu constater que, dans certaines relations de trafic entre les Etats membres, l'ouverture de la fourchette, fixée à 23 %, s'est sensiblement élargie par l'effet des modifications intervenues dans les parités des monnaies des Etats membres intéressés. Or, cet élargissement sensible de la fourchette n'a cependant pas influencé le niveau moyen des prix pratiqués qui sont restés relativement stables.

5.4. Les effets de la réglementation de la capacité sur la rentabilité du matériel de transport

67. Les services de la Commission ne disposent pas d'éléments suffisants leur permettant d'évaluer, sur le plan général ou sectoriel, l'influence des réglementations régissant l'organisation des transports sur la rentabilité des transports et d'en esquisser l'évolution au cours des années passées.

Néanmoins, certains éléments qui influencent négativement cette rentabilité méritent d'être signalés.

68. Le secteur des transports par route est soumis, notamment sur le plan international, à des prescriptions qui limitent l'utilisation du matériel et en réduisent, par voie de conséquence, la rentabilité. C'est ainsi, par exemple, que, dans le cadre des contingents bilatéraux, les transporteurs qui effectuent en charge le voyage aller ne peuvent prendre un chargement de retour que s'il est destiné au pays de provenance du véhicule. L'acquisition de frêt à destination d'un autre Etat membre (comme c'est le cas pour le contingent communautaire) est, par contre, interdite. Il en est de même en ce qui concerne la possibilité d'effectuer des transports sur le territoire de l'Etat destinataire du voyage aller.

En outre, les contingents bilatéraux sont normalement établis sur la base du principe de la réciprocité (*). De la sorte, les capacités des deux parties contractantes admises à participer

.../...

(*) Le "Bundesverband Spedition u. Lagerei" est pour le maintien de ce principe aussi longtemps qu'une harmonisation des coûts des entreprises (taxes fiscales, carburants et véhicules, réglementations sociales, poids et dimensions, etc...) n'aura pas été réalisée au niveau communautaire.

à la desserte du trafic ont la même importance même si les courants de trafic dans les deux sens sont de volume différent. Une telle situation ne peut qu'entraver l'utilisation optimale du matériel de transport. De plus, on peut observer que les autorisations de transport sont délivrées selon des modalités qui constituent une source supplémentaire de limitation de rentabilité. Doivent être comprises dans cette catégorie les dispositions qui empêchent, par exemple, l'interchangeabilité des semi-remorques entre transporteurs (en vue de permettre du trafic "à relais"), et qui ne permettent pas l'utilisation d'une autorisation en fonction d'un tonnage global (ce qui permettrait, par exemple, d'utiliser une autorisation pour 40 T. soit pour un véhicule de cette portée soit pour deux véhicules de 20 T.).

Enfin, plusieurs Etats membres ne connaissent pas le régime de la location qui permet d'absorber les pointes de trafic de constituer des capacités de réserve pour faire face aux fluctuations saisonnières de la demande.

69. Dans le domaine des transports par voie navigable qui, comme il a été indiqué, ont déjà largement réalisé le principe de la libre prestation des services et qui ne connaissent pas le régime d'autorisation restreignant l'utilisation de la capacité, la situation se présente sous un jour plus favorable.

Les éléments qui influencent négativement la rentabilité du matériel résident notamment dans les facteurs d'ordre météorologique qui limitent l'enfoncement des bateaux et rendent nécessaire la constitution d'une cale de réserve.

Le régime d'immobilisation temporaire de la cale devrait pouvoir pallier ces inconvénients.

./.

70. En ce qui concerne les transports par chemin de fer, où il n'existe pas de réglementation de la capacité si ce n'est les limitations résultant des crédits budgétaires alloués, le problème ne se pose pas dans le contexte abordé ici.

5.5. L'adaptation aux exigences du marché dans le temps et dans l'espace

71. Les réglementations des prix et conditions de transport, telles qu'elles sont pratiquées aujourd'hui, constituent en règle générale des instruments rigides qui ne permettent pas d'adapter les mesures tarifaires aux modifications auxquelles chaque marché de transport est assujéti dans le temps (en raison des fluctuations saisonnières et conjoncturelles de la demande) ni aux exigences différenciées qui caractérisent un marché de transport ayant des dimensions continentales, comme celui de la Communauté.

72. En effet, les mesures visant à la réglementation des capacités et des prix de transport sont normalement arrêtées au moyen de dispositions législatives ou réglementaires qui demandent de longues périodes (*) pour leur préparation et leur adoption et, de ce fait, elles risquent de produire leurs effets quand la situation du marché s'est peut-être complètement modifiée ; ce même caractère empêche de prendre en temps utile les dispositions qui s'avèreraient nécessaires pour faire face à des perturbations graves et soudaines du marché.

73. En outre, ces dispositions ont une portée générale ; de ce fait, elles ne peuvent pas tenir compte, comme il serait souhaitable, voire nécessaire, des situations différentes qui peuvent se présenter dans les marchés partiels des transports, notamment dans les marchés géographiques. Ainsi, les mesures arrêtées risquent de se révéler inutiles dans certaines régions et même d'aller à l'encontre des exigences effectives de certains sous-marchés.

Enfin, la façon dont ces différents instruments sont utilisés empêche toute possibilité de pouvoir en graduer l'efficacité ou en doser les effets par un recours judicieux à leur application conjointe ou décalée dans le temps.

(*) Le "Bundesverband Spedition u. Lagerei" cite l'exemple allemand où les procédures sont expéditives (3 semaines pour un tarif).

VII/135/75 F

DESCRIPTION DE LA SITUATION LEGISLATIVE ET REGLEMENTAIRE
DANS LES DIFFERENTS ETATS MEMBRES ET AU PLAN COMMUNAUTAIRE

I. CHEMINS DE FER

1. Dans tous les Etats membres opère une entreprise d'envieure nationale exploitant des transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises.

La création de ces entreprises n'a été rendue possible que grâce à l'intervention des pouvoirs publics qui ont dû mettre à la disposition des entreprises ferroviaires les moyens légaux pour créer l'infrastructure nécessaire à ces transports. Une législation spéciale a été mise sur pied dans tous les Etats membres afin d'éviter des abus de position dominante, en raison de la situation de monopole dont bénéficiaient les entreprises ferroviaires. Par suite de la concurrence de plus en plus généralisée due au développement des transports routiers, les règles spéciales applicables aux chemins de fer ont dû être assouplies.

Dans certains Etats membres, il existe, à côté des entreprises à caractère national, des sociétés ferroviaires exploitant des lignes secondaires gérées, dans bien des cas, par des autorités régionales.

§1. Accès au marché

2. Théoriquement les entreprises ferroviaires ne sont soumises à aucune limitation de capacité de leur matériel de transport, que ce soit en trafic national ou international. La seule limitation au développement du matériel ferroviaire est constituée par les possibilités financières accordées aux entreprises de chemin de fer par les pouvoirs publics.

.../...

§2. Prix et conditions de transport

Au plan national

3. Les régimes de prix appliqués par les entreprises ferroviaires des différents Etats membres varient d'une liberté quasi absolue dans la formation des prix à une obligation tarifaire stricte, assortie, dans la plupart des cas, d'une obligation de transporter.

Les chemins de fer britanniques et irlandais connaissent un régime de libre formation des prix. Ces prix, déterminés par les lois du marché, ne font l'objet d'aucune publication ni communication à une autorité quelconque, sauf pour les transports de produits CECA. Ils sont néanmoins soumis à l'obligation d'exploiter et de transporter.

Les chemins de fer néerlandais, quoique soumis à obligation tarifaire (système tarifaire très simple de prix maxima autorisés par le gouvernement), effectuent la grande majorité des transports à des conditions de contrats particuliers dont les prix sont inférieurs. Ces contrats ne font l'objet d'une publication que pour autant qu'il s'agisse de transports de produits CECA.

Dans les autres Etats membres continentaux, existaient autrefois des tarifs fixes ad valorem obligatoires, normalement applicables, conjointement avec des tarifs spéciaux publiés. Tous ces tarifs devaient, au préalable, être approuvés par l'autorité de tutelle. Dans certains Etats, les chemins de fer pouvaient, en outre, conclure, sous certaines conditions et moyennant approbation préalable, des accords particuliers dérogeant aux tarifs publiés.

.../...

Pour assurer le respect du principe de non-discrimination, les chemins de fer devaient consentir des prix et conditions comparables aux moyens se trouvant dans des conditions comparables.

Actuellement, une telle rigueur tarifaire n'existe plus qu'en Italie. Le système tarifaire des FS comporte un tarif général, des tarifs spéciaux à prix fixe et des contrats particuliers conclus, sous certaines conditions, par les FS dans leur intérêt propre.

Les tendances vers une plus grande libéralisation de l'activité ferroviaire ont été les plus vives en France. La SNCF a été dotée progressivement d'un régime qui la libère des principales contraintes tarifaires. La SNCF applique, en principe, un système de tarifs dits de référence non soumis à homologation préalable, comportant l'indication soit d'un prix déterminé, soit d'un prix maximum et minimum dont l'écart ne peut excéder celui des modes de transport concurrents ; à l'intérieur de cette fourchette la SNCF peut fixer un prix d'application. Elle a en outre la possibilité de conclure des accords particuliers comportant des prix situés dans ou hors de la fourchette tarifaire.

En Allemagne, la DB applique des tarifs à prix fixes ou à fourchette. La DB ne recourt que rarement à cette dernière technique tarifaire ; les quelques rares tarifs à fourchettes présentent une marge de 23 %. Tous les tarifs sont soumis à l'autorisation du gouvernement et sont publiés. La DB est néanmoins autorisée, dans le cadre de sa gestion commerciale, à adapter annuellement le niveau de ses tarifs à la situation du marché dans une marge de 20 %. En outre, pour le trafic en liaison avec les ports de mer allemands, la DB est habilitée sous certaines conditions, à fixer librement ses prix, par voie d'accords particuliers sans tenir compte des tarifs publiés. Les prix appliqués ainsi ne font pas l'objet d'une publicité, sauf s'il s'agit du transport de produits CEEA.

En Belgique, la SNCB est tenue d'appliquer obligatoirement des prix fixes publiés et préalablement autorisés par l'autorité de tutelle, mais elle a été habilitée à conclure des contrats particuliers pour des transports de marchandises non-CECA, à des prix non publiés, pourvu que

.../...

ces contrats améliorent la situation financière de la société. Les contrats dont la durée excède un an sont soumis à l'autorisation préalable du ministre.

En ce qui concerne les produits CEEA, des tarifs exceptionnels publiés peuvent être appliqués. Ils doivent être fixés pour une durée minimum d'un an et l'autorisation préalable du ministre n'est requise que lorsque leur durée dépasse 18 mois.

Le Grand-Duché de Luxembourg connaît un système de tarifs publiés. La législation en cette matière prévoit la possibilité de conclure des contrats particuliers publiés mais le gouvernement luxembourgeois doit encore fixer les conditions auxquelles sera soumise la conclusion de ces contrats ainsi que les modalités de publicité.

Au Danemark, les tarifs ferroviaires sont, en principe, des tarifs à prix fixes, homologués et publiés. Les Chemins de fer danois n'ont qu'un nombre réduit de tarifs spéciaux publiés. Ils ont la possibilité d'appliquer des prix comportant des réductions allant jusqu'à 50 % des tarifs publiés.

Au plan international

4. Le régime des prix et conditions des transports ferroviaires est déterminé au plan international par les dispositions de l'article 9 de la "Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer" (CIM) pour les trafics entre pays signataires de la Convention. Tous les Etats membres y ont adhéré.

En vertu de ces dispositions, "le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat". La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans la mesure où l'obligation de publier existe sur le plan national. Des contrats particuliers peuvent être conclus, pourvu que des prix comparables soient consentis aux usagers

se trouvant dans des conditions comparables.

La publication de ces contrats n'est pas imposée par la CIM. Elle n'est obligatoire que pour les contrats portant sur le transport intracommunautaire de produits CECA.

5. Au plan communautaire, il y a lieu de signaler l'accord du 21 mars 1955 conclu par les Etats membres de la CECA en vue de l'établissement de tarifs directs internationaux pour les transports de charbon et d'acier entre Etats membres.

II. TRANSPORTS PAR ROUTE

§1. Accès au marché

6. En ce qui concerne les conditions d'admission à la profession de transporteur par route pour compte d'autrui, il faut distinguer entre les conditions subjectives, qui se rapportent à la personne de l'exploitant de transport, et les conditions objectives, qui visent l'organisation du marché des transports et la couverture des besoins en transports.

7. Les conditions subjectives sont de trois ordres : conditions d'honorabilité et de moralité, capacité financière et qualités sur le plan professionnel.

Le 12 novembre 1974, le Conseil a adopté une directive concernant "l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux." (1) Cette directive introduit le principe selon lequel, à partir du 1^{er} janvier 1978, l'accès à la profession de transporteur par route est soumis à des conditions de capacité professionnelle et retient, en outre, le principe d'honorabilité et de capacité financière.

.../...

(1) J.O. des C.E. n° L 308 du 19 novembre 1974. P. 18

8. En ce qui concerne le contrôle de la capacité de transport par route effectué par les Etats membres sur la base de critères objectifs, on relève des réglementations très différentes selon les conceptions qui prévalent en matière de coordination des transports.

Les régimes appliqués par les Etats membres diffèrent en général selon qu'il s'agit de transports nationaux ou internationaux et, parmi les premiers, il faut encore distinguer entre les transports en zone courte et en zone longue.

Transports nationaux

9. En zone courte, les transports nationaux ne font, en général, l'objet d'aucune réglementation spécifique pour l'accès au marché.

En zone longue, les transporteurs par route doivent obtenir une autorisation ou licence.

- En Belgique, cette autorisation est délivrée, sans aucune idée de contingentement, aux entreprises prouvant l'exercice d'une certaine activité en zone courte.
- En Allemagne, au Danemark, en France, en Irlande et en Italie, les transports en zone longue font l'objet d'un contingentement.
- Aux Pays-Bas, ces transports ne sont pas contingentés, mais ils sont soumis à licence qui n'est délivrée qu'après examen des besoins individuels des entreprises de transport.
- Au Grand-Duché de Luxembourg, l'exécution de transports nationaux par route n'est soumise à aucune règle de contingentement, ni d'examen des besoins des marchés.
- Au Royaume-Uni, le régime d'accès à la profession repose exclusivement sur des contrôles qualitatifs fondés sur des considérations de sécurité routière.

.../...

Pour les transports par route en compte propre, aucune restriction n'est prévue sauf aux Pays-Bas où ces transports sont soumis à une formalité d'inscription. Cette inscription peut être refusée si le demandeur ne peut pas fournir la preuve qu'il envisage d'effectuer uniquement un transport pour compte propre, ou si l'intérêt général rend ce refus nécessaire.

Transports internationaux

10. Pour pouvoir effectuer des transports internationaux par route, les entreprises doivent obtenir dans pratiquement tous les pays une autorisation préalable, mais cette autorisation est généralement délivrée sans aucune difficulté aux détenteurs d'une autorisation de transport sur le plan national.

En outre, des accords bilatéraux entre Etats membres fixent annuellement le contingent des transports pouvant être effectués entre deux pays par les transporteurs de chaque nationalité. Ces accords se concluent sans participation de la Commission.

Les efforts en vue d'une organisation commune des marchés de transport par route entre Etats membres ont conduit à l'adoption par le Conseil, le 19 juillet 1968, d'un règlement créant un contingent communautaire de 1.200 autorisations et déterminant les quota d'autorisations à attribuer à chacun des six Etats membres originaires. Ce règlement expirant le 31 décembre 1972, le Conseil a fixé, le 28 décembre 1972, par règlement, un nouveau contingent communautaire pour les années 1973 et 1974, susceptible d'être prorogé d'un an. Ce règlement a fixé également les quota d'autorisations à attribuer aux nouveaux Etats membres et a porté le contingent global à 1.584 autorisations pour 1973 et à 1.792 autorisations pour 1974. Le 19 décembre 1974 le Conseil a prorogé le règlement précité pour une année en portant le contingent communautaire à 2.363 autorisations.

Outre les contingents communautaires, des accords entre certains Etats membres fixent des contingents bilatéraux.¹⁾ Le nombre des

1) Voir tableau ci-joint

autorisations de transport de ces contingents est négocié directement entre les Etats intéressés.

Enfin, dans le cadre de la CEMT, un système de contingents multilatéraux fonctionne simultanément avec les deux autres systèmes.

§2. Prix et conditions de transport

Transports nationaux

11. Les régimes de prix appliqués par les Etats membres dans le secteur des transports par route diffèrent de façon essentielle.

- En Irlande, au Danemark, Royaume-Uni et Grand-Duché de Luxembourg, les prix des transports de marchandises par route sont assujettis à aucune contrainte réglementaire. Ces prix sont débattus librement entre les transporteurs et les usagers.

A côté de ces régimes de liberté absolue, les autres Etats membres pratiquent une politique tarifaire dont le degré d'intervention est variable.

Les réglementations allemande et française sont les plus complètes.

- En Allemagne, il faut distinguer entre les transports à courte distance (Gütermahverkehr) et les transports à longue distance (Güterfernverkehr).

Pour les transports à courte distance, c'est-à-dire dans un rayon de 50 km autour du lieu d'immatriculation des véhicules, les entreprises de transport appliquent des tarifs obligatoires présentant une marge de 40 %. Il existe également certains tarifs régionaux à prix fixes ou avec une marge moins grande.

Les transports à longue distance sont effectués aux conditions de tarifs obligatoires avec une marge de 17 %. Jusqu'en 1961, ces tarifs comportaient exclusivement des prix fixes.

.../...

Tout comme la DB, les entreprises de transport par route à longue distance ont la possibilité de conclure des contrats particuliers dont les prix dérogent aux tarifs publiés, lorsqu'ils effectuent des transports en liaison avec les ports de mer allemands. Ces contrats sont soumis à l'obligation de publicité.

Le régime tarifaire français s'applique aux transports intérieurs à partir de 150 km. En deçà les prix sont libres. La tarification consiste en un tarif obligatoire avec des fourchettes de 23 %. Les prix peuvent s'appliquer librement dans une marge de 14 %, au delà et jusqu'à 23 %, les prix d'application requièrent l'autorisation préalable du CNER (Comité national routier); ces prix doivent être publiés.

Des contrats particuliers peuvent être conclus dans certaines conditions, moyennant accord préalable du ministre des transports et publication lorsque les prix de ces contrats restent en deçà de la limite inférieure de la fourchette tarifaire.

En Belgique, les transports par route s'effectuent à des prix librement convenus à l'exception des produits CEEA. Ces derniers produits doivent être transportés aux conditions d'un tarif obligatoire avec des fourchettes de 20 %, avec publicité des prix situés à plus de 5 % pour le charbon et à plus de 10 % pour l'acier au-dessus du minimum de la fourchette.

Aux Pays-Bas, la réglementation consiste en un système de tarifs à prix maxima en-dessous desquels les entreprises de transport peuvent convenir librement leurs prix en fonction de la loi de l'offre et de la demande, pour autant que les prix effectivement appliqués soient publiés.

Par la loi du 6 juin 1974, le gouvernement italien a approuvé l'introduction d'un régime de tarifs obligatoires avec fourchettes de 23 %. Ce régime interdit toute conclusion de contrats à des prix en dehors de la marge de 23 %. Le gouvernement italien doit encore arrêter les modalités d'application de cette loi.

.../...

Transports internationaux

12. En ce qui concerne les transports internationaux communautaires, le règlement (CEE) n° 1174/68 du 30.7.1968 instaure pour les transports de marchandises par route entre Etats membres des tarifs directs obligatoires à fourchettes de 23 %. Cette réglementation à caractère expérimental n'exclut pas la conclusion de contrats particuliers dont les prix se situent au-delà des limites des fourchettes pour autant que soient réunies simultanément les conditions suivantes :

- existence de circonstances non prévues dans les tarifs, notamment la concurrence d'autres modes de transport ou du transport routier pour compte propre,
- trafic de grande quantité (500 t en 3 mois),
- rentabilité assurée du transport.

Ces contrats particuliers sont soumis à publicité.

13. Sur le plan international non communautaire, signalons aux Pays-Bas les tarifs NIWO applicables aux transports avec les pays tiers. Ces tarifs comportent une marge considérable de 75 % qui ne doit être respectée que par les entreprises de transport néerlandaises.

En vertu de la législation allemande sur les transports par route, le parcours allemand d'un transport international est soumis à la réglementation tarifaire allemande quelle que soit la nationalité du transporteur. En dehors des taux du tarif allemand afférents au parcours effectué dans la République Fédérale, un prix de transport approprié doit être porté en compte pour le parcours non-allemand.

III. NAVIGATION INTERIEURE

14. La navigation intérieure ne se pratique pas dans tous les Etats membres ; là où elle participe aux transports, son importance varie considérablement d'un pays à l'autre.

.../...

Elle occupe une place de tout premier plan aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne. Bien que moindre, elle n'en est pour autant pas négligeable en France.

Dans deux autres Etats membres, en Italie et au Royaume-Uni, l'importance de la navigation intérieure est minime.

§1. Accès au marché

15. L'examen des régimes juridiques de l'accès au marché des transports fluviaux applicables dans les sept Etats membres entrant en ligne de compte permet de constater que leur diversité est moins grande que pour les transports par route.

Dans certains pays tels que la Belgique, l'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume-Uni, aucune entrave n'existe pour accéder au marché.

En France, les bateaux sont soumis à la procédure d'immatriculation, ce qui, en principe, exclut la participation de bateaux étrangers au trafic sur les voies navigables françaises. En fait, à la suite d'accords internationaux, les bateaux non immatriculés en France peuvent effectuer des transports intérieurs qui les rapprochent de la frontière, ou en direction d'un port où un fret international leur est offert. En France encore, la mise en service de nouvelles unités est subordonnée à l'obligation de retirer de la circulation une cale vétuste correspondante.

En Italie et aux Pays-Bas, l'autorisation d'exploiter des transports fluviaux de marchandises est soumise à licence.

Dans certains pays, comme la Belgique, les transports fluviaux pour compte propre sont soumis à des règles très strictes sur le plan de l'autorisation d'exploiter.

Signalons aussi qu'en Belgique, en France et aux Pays-Bas, les transporteurs fluviaux ne peuvent effectuer des transports qu'après s'être fait inscrire sur une liste (affrètement à tour de rôle). Ce système ne reconnaît pas le libre choix du transporteur par l'usager et exclut la possibilité de conclure librement des contrats de transport.

§2. Prix et conditions de transport

16. En Italie et au Royaume-Uni, les prix des transports fluviaux sont fixés librement entre les entreprises de transport et les usagers.

Ce n'est que depuis la canalisation de la Moselle que la navigation intérieure touche le territoire luxembourgeois mais aucune réglementation tarifaire n'a été adoptée dans ce secteur, les transports fluviaux intéressant le Luxembourg étant toujours des transports internationaux.

Dans les quatre autres Etats membres où la navigation intérieure occupe une place importante dans l'économie des transports, subsistent des systèmes de prix fixés, publiés, contrôlés et sanctionnés par l'Etat. En Belgique, en France et aux Pays-Bas, ces systèmes s'appliquent conjointement avec un système d'affrètement à tour de rôle.

Les systèmes tarifaires sont à prix fixes (Allemagne), à prix fixes à l'intérieur d'une fourchette (Pays-Bas), à fourchettes (France) ou à prix minima (Belgique).

Des dérogations peuvent être consenties moyennant accord au sein de Comités des frets.

Ces dernières années, des tendances d'assouplissement se manifestent, notamment aux Pays-Bas et en Allemagne.

Un projet de loi a été déposé aux Pays-Bas en faveur de la suppression du système d'affrètement à tour de rôle ; en Allemagne, il a été fait usage récemment de la possibilité conférée par la législation de fixer les taux des frets à l'intérieur d'une fourchette.

.../...

Les frets internationaux sont libres. Dans certains Etats, les frets à l'exportation sont affichés dans les bureaux d'affrètement.

En ce qui concerne les transports rhénaux, il convient de signaler l'existence de pools et conventions que la Profession a conclus pour faire face à la crise latente qui sévit dans ce secteur.

IV. LES REALISATIONS INTERVENUES AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

§1. Décision-cadre de 1965

17. Au cours de sa session du 22 juin 1965, le Conseil était arrivé à un accord sur l'organisation du marché des transports.

Un élément de cet accord portait sur la réglementation tarifaire à instaurer dans le cadre de la politique commune des transports. A la suite de cet accord, la Commission a présenté au Conseil, le 29 octobre 1965, une proposition de règlement d'ensemble, avec des modifications à une proposition initiale, relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicable aux transports de marchandises par route, chemin de fer et voie navigable.

Cette proposition prévoyait :

- l'instauration, à côté d'une tarification à fourchettes obligatoire, d'une tarification de référence, c'est-à-dire d'un système de tarifs à fourchettes homologués et publiés ayant un caractère indicatif mais non obligatoire ;
- la publicité des prix et conditions de transport appliqués en dehors des fourchettes des tarifs obligatoires et des tarifs de référence ;
- l'abandon, pour les contrats particuliers comportant des prix en dehors des tarifs obligatoires, du principe de l'autorisation préalable, ces contrats restant seulement soumis, en règle générale, à justification et publicité a posteriori ;

.../...

- l'institution auprès de la Commission, d'un comité de surveillance du marché des transports ;
- l'introduction d'une clause de sauvegarde permettant aux Etats membres, dans le cadre d'une procédure communautaire, de remédier aux perturbations graves que pourrait provoquer l'application du nouveau régime tarifaire.

Pendant une première période de trois années, le nouveau régime tarifaire ne devait être appliqué qu'au trafic entre les Etats membres. Les transports par chemin de fer et par route devaient être soumis à des tarifs obligatoires et le transport par voie navigable à des tarifs de référence.

Après cette première étape, le régime devait être étendu aux trafics nationaux et le système des tarifs de référence devait être appliqué à certains transports ferroviaires et routiers de marchandises de masse.

Dans le souci de conférer au système une cohérence économique aussi grande que possible, la Commission avait estimé utile d'introduire des éléments complémentaires sur certains points non abordés expressément par le Conseil. A cette fin, la Commission avait prévu la possibilité pour les Etats membres de fixer, à titre temporaire, des tarifs obligatoires à prix maxima ou minima pour les transports soumis à la tarification de référence afin d'empêcher, le cas échéant, des pratiques d'exploitation abusive de positions dominantes ou de concurrence ruineuse.

Outre le régime tarifaire à instaurer, l'accord du 22 juin 1965 prévoyait une série d'autres actions tendant à rapprocher les conditions de fonctionnement des marchés et concernant entre autres aspects, l'accès à la profession, la surveillance de la capacité de transport; le régime des ententes, les interventions non étatiques dans la concurrence, l'infrastructure et ses coûts, l'équilibre financier

.../...

des chemins de fer, la normalisation de leurs comptes et leurs relations avec l'Etat.

§2. Résolution du Conseil de 1966

18. Au cours de sa session des 19 et 20 octobre 1966, le Conseil a adopté une résolution par laquelle il renonçait à la priorité pour le régime tarifaire, en préconisant plutôt de prendre des mesures dans tous les domaines de la politique commune des transports en vue de réaliser une organisation équilibrée du marché des transports. Il a notamment reconnu la nécessité d'éviter l'abus de positions dominantes ou une concurrence ruineuse et a invité la Commission à présenter des propositions dans le domaine de la capacité des transports routiers et fluviaux ainsi que de l'accès à la profession.

§3. Décision-cadre de 1967

19. Sur la base d'une communication de la Commission et d'un memorandum du Gouvernement italien, complété par la Commission, le Conseil a pris, les 13 et 14 décembre 1967, la décision d'arrêter dans un bref délai en ce qui concerne le marché pour les transports :

- le règlement portant application des règles de concurrence aux transports,
- le règlement relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes pour les transports de marchandises par route entre Etats membres,
- le règlement relatif à la constitution d'un contingent communautaire pour les transports par route entre Etats membres,
- en outre, dans d'autres domaines en relation avec le fonctionnement du marché, le règlement relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations de service public et celui concernant la normalisation des comptes des chemins de fer.

Ces règlements ont été adoptés par le Conseil, pratiquement dans les délais prévus.

V. LES TRAVAUX DANS LE CADRE DES AUTRES INSTITUTIONS INTERNATIONALES

20. Plusieurs autres institutions internationales, notamment la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCR), la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et l'Organisation des Nations Unies (ONU) à Genève - en particulier son Comité des Transports Intérieurs - ont des intérêts dans les aspects économiques (et aussi dans les autres aspects) des transports. La CEMT a instauré récemment un contingent restreint d'autorisations multilatérales permettant d'effectuer des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui entre les Etats membres de la CEMT. La CEMT propose actuellement, entre autres mesures, une action dans le domaine des transports combinés.

Nature des autorisations délivrées pour les transports routiers de marchandises effectués entre les Etats membres
 Art der für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ausgestellten Genehmigungen
 Nature of licences issued for goods transport by and between Member States

Destination Bestimmungsort Départ Abgang Departure	Belgique Belgien Belgium	Danemark Dänemark Danmark	Allemagne Deutschland Germany	France Frankreich France	Irlande Irland Ireland	Italie Italien Italy	Luxembourg Luxemburg Luxembourg	Pays-Bas Niederlande Netherlands	Royaume-Uni Ver. Königreich United Kingdom
	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
Belgique Belgien Belgium	- - -	C : La: La: At At At ou et ou oder und oder or and or Av Av Av	C: L C2: Av Av	C: C1: C1 - Av Av Av At At At (2 contingents distincts 2 verschiedene Kontingente 2 separate quotes) Zc ZL und/ et/ and	pas d'accord keine Vereinbarung no agreement La: La: La: Av Av Av	C L C1	L L L	L L L	L L L
Danemark Dänemark Danmark	C: L C2 At Av ou/oder/or Av	- - -	C: L C2: At Av ou/oder/or Av	C: C2: C2: Av Av Av ou/oder/or At At At	Pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	C: C2: C1 Av Av Av	L L L	L L L	Renseignements non fournis keine Auskünfte no information provided
Allemagne Deutschland Germany	C: L La: Av Av	C: L C2: At Av ou/oder/or Av	- - -	C: L C2: C1: Av Av Av ou/oder/or At	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	C: L C2: At Av	La L L	C: L C2: At Av	C: L C2: C1: Av Av Av
France Frankreich France	C: L La: Av Av	C:Av C2: C2: ou/ Av Av oder/or → At At At	C: L C2: C1: Av Av Av ou/oder/or At	- - - -	Pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	C: C2: C1: Av Av Av (2 cont. distincts 2 verschiedene Kont. 2 separate quotes) Zc et/und/and ZL)	L L L	L L L	C:Av C2: C2: Av Av
Irlande Irland Ireland	pas d'accord ^{x)} La: L La: Av Av	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	- - -	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	L L L	L L L	Pas d'accord Keine Vereinbarung no agreement exists

Destination Bestimmungsort Départ Abgang Departure	Belgique Belgien Belgium	Danemark Dänemark Denmark	Allemagne Deutschland Germany	France Frankreich France	Irlande Irland Ireland	Italy Italien Italy	Luxembourg Luxemburg Luxembourg	Pays-Bas Niederlande Netherlands	Royaume-Uni Vereinigtes Königreich United Kingdom
	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
Italie Italien Italy	C: L La: At Av	C: C2: C1: Av Av Av	C: L C2: At Av	C: C2: C1: C1: Av Av Av Av (2 continents dist. 2 verschied.Konting. 2 separate quotes) Zc et/und/and Zl	pas d'accord *) La: La: La: Av Av Av	- - - -	L L L	L L L	C: C2: C2: C1: Av Av Av Av
Luxembourg Luxemburg	L L L	pas d'accord *) renseignements non fournis Keine Angaben no information provided	C: L C2: At At	C: C2: C2: Av Av Av (2 contingents dist. 2 verschied.Konting. 2 separate quotes) Zc et/und/and Zl	pas d'accord *) La: La: La: Av Av Av	pas d'accord *) La La La	- - -	L L L	L L L L
Pays-Bas Niederlande Netherlands	L L L	L L L	C: L C2: Av Av	C: C1: C2: At Av Av et/und/and Av	pas d'accord *) La: La: La: Av Av Av	L L L	L L L	- - -	L L L
Royaume-Uni Vereinigtes Königreich United Kingdom	L L L	L L L	C: L C2: C1: Av Av Av At At	C: C2: C2: Av Av Av At At At	pas d'accord *) La: La: La: Av Av Av	C: C2: C2: C1: Av Av Av Av	pas d'accord *) L L L	L L L	- - -

- 1 - compte d'autrui/gewerblicher Verkehr/transport for hire or reward
2 - compte propre/Werkverkehr/transport on own account
3 - transit/Transit/transit
4 - combiné rail-route/kombiniert Schiene-Strasse/ combined rail-road

At - autorisation à temps/Genehmigung auf Zeit/ period permit
Av - autorisation au voyage/Genehmigung je Fahrt/ journey permit
C - contingentement/Kontingentierung/quota
C1 - contingent spécial/Sonderkontingent/special quota
C2 - à valoir sur contingent pour compte d'autrui/
/auf das Kontingent für gewerblichen Verkehr anzurechnen/
/to be applied to transport for hire or reward

L - liberté totale/absolute Freiheit/total
liberty
La - régime de l'autorisation sans contingentement
/Genehmigung ohne Kontingentierung/
/licence outside the quota
Zc - zone courte/Nahverkehr/short distance haulage
Zl - zone longue/Fernverkehr/longue distance haul.
*) - pas d'accord/keine Vereinbarung/no agreement

DOCUMENTATION STATISTIQUE

- TABEAU 1 :** - Evolution du trafic total de marchandises par moyen de transport dans les Etats membres (en millions de tonnes/kilomètres)
 - Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs nach Verkehrsträgern in den Mitgliedstaaten (in Mio to/km)
 - Evolution of total goods traffic by mode in the Member States (in millions of tonne/Kilometers)
- TABEAU 2 :** - Répartition du trafic marchandises selon les divers modes de transport sur la base des tonnes/km en 1963 et 1972
 - Aufteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger nach t/km für 1963 und 1972
 - Distribution of goods traffic by mode of transport for 1963 and 1972, based on tonne/km
- TABEAU 3 :** - Nombre de véhicules routiers : camions / Anzahl der Strassenfahrzeuge : Lastkraftfahrzeuge / Number of road vehicles : Motor vans (trucks)
- TABEAU 4 :** - Nombre et capacité des véhicules routiers (camions, remorques, semi-remorques)
 - Anzahl und Kapazität der Lastkraftfahrzeuge (LKW, Anhänger, Sattelanhänger)
 - Number and load capacity of road motor vehicles (motor vans (trucks), trailers, semi-trailers).
- TABEAU 5 :** - Nombre de bateaux (automoteurs, chalands, barges)
 - Anzahl der Schiffe (Motorschiffe, Kähne, Schubleichter)
 - Number of boats (self-propelled barges, lighters, barges)
- TABEAU 6 :** - Résultats financiers: Evolution du produit moyen, en wagon complet, par tonne/km, des transports par chemins de fer, comparé aux prix à la consommation
 - Finanzielle Ergebnisse : Entwicklung der Durchschnittserträge, in Wagenladungen, je to/km, für Eisenbahntransporte im Vergleich zum Verbraucherpreis
 - Financial results : Growth of average revenues, by full wagon load, per tonne/km, carried out by rail, in comparison with consumer prices.
- GRAPHIQUE 7 :** - Relation entre les indices du produit moyen, par t/km, des transports par fer, effectués par wagons complets, et des prix à la consommation, pour la période 1963/1973
 - Relation zwischen den Indices der Durchschnittserträge - je to/km - für Eisenbahntransporte in Wagenladungen und der Verbraucherpreise für den Zeitraum 1963/1973.
 - Relation between the indices of average revenue, per tonne/km, carried out by rail in complete wagon load, and consumer prices for the period 1963/1973.
- TABEAU 8 :** - Evolution des frets rhénans, prix à la tonne / Entwicklung der Rheinfrachten, Preis pro Tonne / Growth of Rhine freight prices, price per tonne
- TABEAU 9 :** - Evolution des frets rhénans / Entwicklung der Rheinfrachten / Growth of Rhine freight prices : I N D I C E S
- TABEAU 10 :** - Evolution des prix de transport par route en Allemagne (Rép.Féd.)
 - Entwicklung der Beförderungspreise im Güterkraftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland
 - Growth of road transport prices within the Federal Republic of Germany)
) I N D I C E S

TABLEAU - Tabelle / Table

GRAPHIQUE - Graphische Darstellung / Graph

Evolution du trafic total de marchandises par moyen de transport dans les Etats membres (en millions de tonnes/kilomètres)
 Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs nach Verkehrsträgern in den Mitgliedstaaten (in Mio/to/km)
 Evolution of total goods traffic by mode in the Member States (in millions of tonne/kilometers)

Pays membres (a)	1963				1972						Indices - Evolution 1963/1972				
	Fer (b)	Route (c)	Voie fluviale (d)	Oléoducs (e)	TOTAL	Fer (b)	Route (c)	Voie fluviale (d)	Oléoducs (e)	TOTAL	Fer (b)	Route (c)	Voie fluviale (d)	Oléoducs (e)	TOTAL
ALLEMAGNE	63.756	50.200(1)	39.513	4.921	158.390	65.680	87.500(1)	43.969	18.509	215.658	103	174	111	376	136
BELGIQUE	7.017	6.596(1)	4.779	-	18.392	7.675	14.328(1)	6.758	1.554	30.315	109	217	141	-	162
DANEMARK	1.619	8.200(1)	-	-	9.819	2.001	13.400(1) (5)	-	-	15.401	124	163	-	-	157
FRANCE	66.172	37.087	11.358	4.082	118.699	69.988	72.800	14.156	32.470	189.414	106	196	125	795	160
IRLANDE	358	1.715(4)	-	-	2.073	578	2.500(2)	-	-	3.078	161	148	-	-	148
ITALIE	17.002	45.170	297	731	63.200	17.844	58.986	391	10.766	87.987	105	131	132	1.472	139
LUXEMBOURG	650	115(2)	-	-	765	781	279(2)	10	-	1.070	120	243	-	-	140
PAYS-BAS	4.167	7.652(3)	20.201	1.206	33.226	3.071	13.900(3)	29.333	5.703	52.007	74	182	145	472	157
ROYAUME-UNI	25.178	57.000	242	891	83.311	21.025	84.000	91	3.032	108.148	84	147	38	340	130
TOTAL	185.919	213.735	76.390	11.831	487.875	188.643	347.693	94.708	72.034	703.078	101	163	124	609	144

SOURCES : Stat. ONU/UNO - 1973

- avec les exceptions ci-après :

QUELLE : - mit nachstehenden Ausnahmen :

- with the following exceptions:

(1) I R F

(2) Autres sources/Andere Quellen/ Other sources

(3) Traffic intérieur uniquement/ Nur Binnenverkehr/ Internal traffic only

(4) 1964

(5) 1971

darstellung / Graph

a) Pays membres/ Mitgliedstaaten/ Member States

b) Fer/ Eisenbahn/ Railway

c) Route/ Strasse/ Road

d) Voie fluviale/ Binnenschifffahrt/ Inland waterways

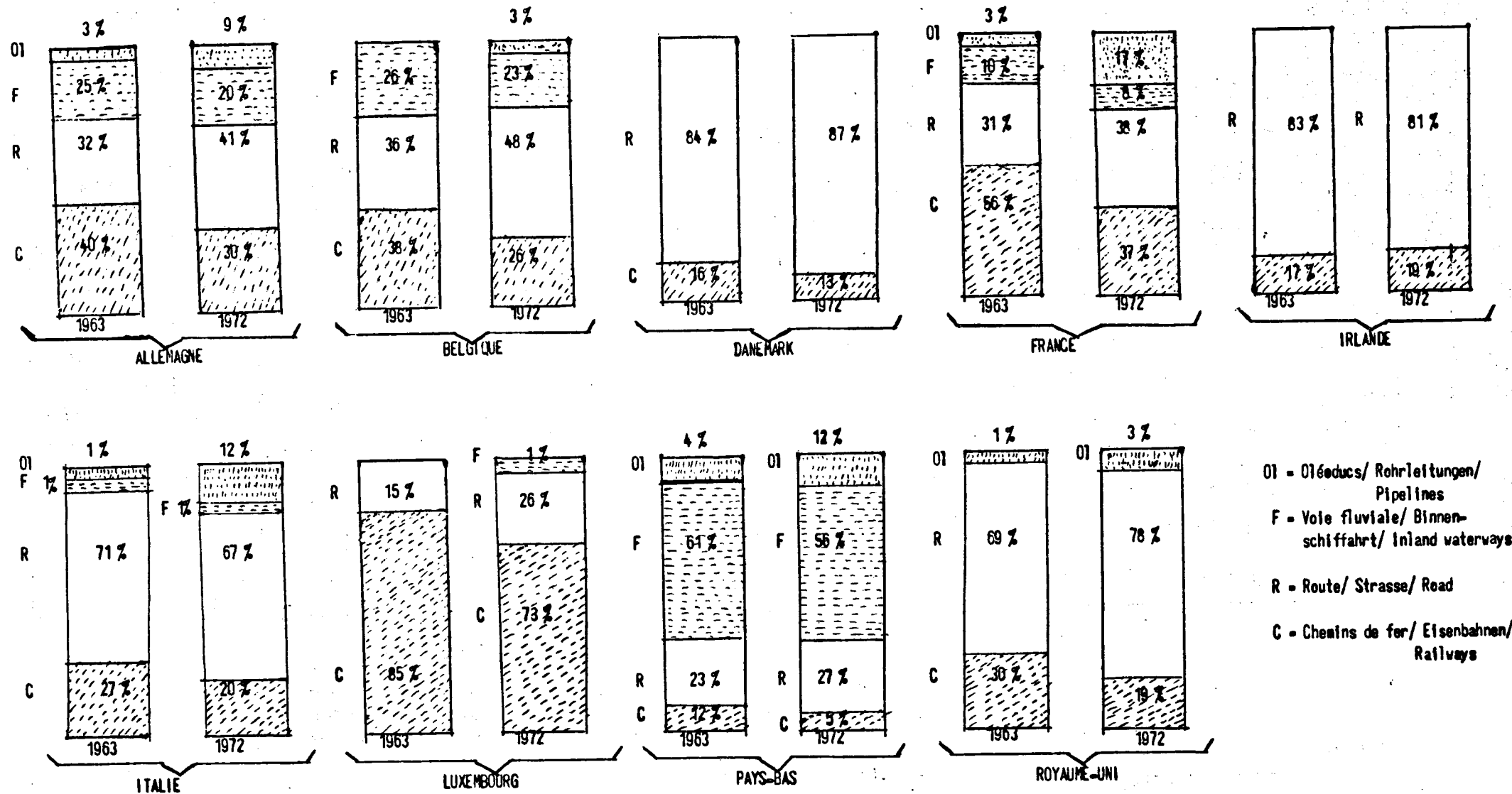
e) Oléoducs/ Oelleitungen/ Pipelines

(*) - Indices-évolution 1963/1972

- Indices-Entwicklung 1963/1972

- Indices of growth 1963/1972

-Répartition du trafic marchandises selon les divers modes de transport sur la base des tonnes/kilomètres en 1963 et 1972
 -Aufteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger nach t/km für 1963 und 1972
 -Distribution of goods traffic by mode of transport for 1972, based on tonne/km.



NOMBRE DE VEHICULES ROUTIERS : CAMIONS (x)

ANZAHL DER STRASSENFAHRZEUGE : LASTKRAFTFAHRZEUGE (x)

NUMBER OF ROAD VEHICLES : MOTOR VANS (TRUCKS) (x)

PAYS MEMBRES (a)	NOMBRE DE CAMIONS EN MILLIERS (b)		INDICES DU NOMBRE DE CAMIONS (1958 = 100) (c)		NOMBRE DE CAMIONS PAR 1000 HABITANTS (d)		NOMBRE DE CAMIONS PAR KM ² DE LA SUPERFICIE DU PAYS (e)	
	1962	1971	1962	1971	1962	1971	1962	1971
ALLEMAGNE (R.F.A.)	782,8	1.203,5	121	187	14,3	20,3	3,2	4,8
BELGIQUE	180,0	229,0	115	147	19,5	23,7	5,9	7,5
DANEMARK	201,0	219,4	158	172	43,2	44,2	4,7	1972 3,1
FRANCE	1.782,9	2.849,2	124	199	37,9	55,6	3,2	5,2
IRLANDE **)	447 (1)	445 (1)	103	103	15,8	15	0,6	0,6
ITALIE	774,3	1.297,9	151	254	15,4	24,0	2,6	3,4
LUXEMBOURG	9,6	9,1	127	120	30,0	26,6	3,7	3,5
PAYS-BAS	176,3	339,0	136	261	14,9	25,7	4,3	8,3
ROYAUME-UNI	1.524,5	1.623,5(1)	118	126	29,4	30,0	6,6	7,1
TOTAL	5.431,4	7.770,6						

Sources : Bulletin annuel de statistiques de transports pour l'Europe (Nations Unies)

Quelle : Jahresbulletin der Transportstatistik für Europa (Vereinte Nationen)

Mention of source : Annual bulletin of Transport Statistics for Europe (United Nations)

a) Mitgliedstaaten/Member States

b) Anzahl der Lastkraftfahrzeuge/Number of motor vans (trucks)

c) Index der Anzahl der Lastkraftfahrzeuge/Index of the number of motor vans (trucks)

d) Anzahl der Lastkraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner/ Number of motor vans (trucks) per 1000 inhabitants

e) Anzahl der Lastkraftfahrzeuge pro km² der Grundfläche des Landes/Number of motor vans (trucks) per km² of the country's area.

(x) y compris les tracteurs, non compris remorques, ni semi-remorques

(x) Einschliesslich Zugmaschinen, ausgenommen Anhänger und Sattelanhänger

(x) Include road tractors, except trailers and semi-trailers.

(1) non compris les tracteurs
Zugmaschinen ausgenommen
excepted road tractors

**)-Les chiffres ayant été fournis trop tard, il n'y avait pas moyen d'en tirer des conclusions pour le rapport (VII/176/75)

- Da das Zahlenmaterial zu spät geliefert wurde war es nicht mehr möglich Schlussfolgerungen für den Bericht (VII/176/75) zu ziehen.

- There was no possibility of drawing conclusions for the report (VII/176/75) as the figures arrived too late.

VII/137/75

Tableau/Tabelle/Table 4

Nombre et capacité des véhicules routiers (camions, remorques, semi-remorques)
Anzahl und Kapazität der Lastkraftfahrzeuge (LKW, Anhänger, Sattelanhänger)
Number and load capacity of road motor vehicles (motor vans (trucks) trailers, semi-trailers)

PAYS MEMBRES	Nombre de véhicules a)		% d'augmentation (b)	Tonnage (c)		% d'augmentation e)
	1962	1971		1962	1971	
<u>ALLEMAGNE</u>						
d) compte d'autrui	219.474	274.759	+ 25,2 %	1.318.726	2.191.740	+ 66,2 %
e) compte propre	729.914	1.064.077	+ 45,8 %	1.943.897	3.411.590	+ 75,5 %
<u>FRANCE</u>						
d) compte d'autrui	135.750	264.785 x)	+ 95 %	792.000	1.990.937 x)	+ 151,4 %
e) compte propre	1.830.920	2.810.671 x)	+ 53,5 %	3.247.000	5.504.241 x)	+ 69,5 %
<u>ITALIE</u>						
d) compte d'autrui	175.609	212.321 xx)	+ 20,9 %	1.060.657	1.302.549 xx)	+ 22,8 %
e) compte propre	350.705	819.669 xx)	+ 133,7 %	753.431	1.442.101 xx)	+ 91,4 %
<u>PAYS-BAS</u>						
d) compte d'autrui	.	.	.	.	.	.
e) compte propre	.	.	.	.	.	.
<u>BELGIQUE</u>						
d) compte d'autrui	20.181	25.860	+ 28,1 %	.	319.627	.
e) compte propre	189.546	193.405	+ 2,0 %	.	695.744	.
<u>LUXEMBOURG</u>						
d) compte d'autrui	.	.	.	.	.	.
e) compte propre	.	.	.	.	.	.

x) chiffres pour 1960/Angaben für 1960/figures for 1960

xx) chiffres pour 1967, y compris les bicyclettes à moteur pour le transport de marchandises
Angaben für 1967, einschliesslich zweirädriger-Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Gütern
figures for 1967 include motor-bicycles for goods transport

a) Nombre des véhicules/Anzahl der Fahrzeuge/Number of vehicles

b) % d'augmentation/prozentuale Erhöhung/increase in per cent

c) tonnage/beförderte Menge/tonnage

d) transport pour compte d'autrui/gewerblicher Verkehr/professional transport

e) transport pour compte propre/Werkverkehr/transport on own account

Source : Statistique des transports, Office Statistique des C.E.

Quelle : Transportstatistik, Statistisches Amt der E.G.

Source : Transport statistics, Statistical Office of the E.C.

VI/137/75

Tableau/Tabella/Table 5

Nombre de bateaux / Anzahl der Schiffe / Number of boats

(Automoteurs, chalands, barges / Motorschiffe, Kähne, Schubleichter / Self-propelled barges, lighters, barges)

Pays membres/Mitgliedstaaten Member States	Automoteurs/Motorschiffe/ self propelled barges		Chalands/Kähne/ lighters		Barges/Schubleichter/ barges		TOTAL	
	1965	1971	1965	1971	1965	1971	1965	1971
ALLEMAGNE R.F.A.	11.007	10.169	3.202	1.372	175	743	14.384	12.284
BELGIQUE	8.454	7.879	1.159	353	50	89	9.663	8.321
FRANCE	8.615	8.450	4.196	873	932	1.588	13.743	10.911
ITALIE	740	562	2.276	423	-	31	3.016	1.016
LUXEMBOURG	-	17	-	-	-	-	-	17
PAYS-BAS	17.411	18.036	11.334	10.234	226	663	28.971	28.933
	46.227	45.113	22.167	13.255	1.383	3.114	69.777	61.482

Source : Statistique des transports, Office Statistique des C.E.

Quelle : Transportstatistik, Statistisches Amt der E.G.

Source : Transport statistics, Stat. Office of the E.C.

RESULTATS FINANCIERS : Evolution du produit moyen, en wagon complet, par tonne-kilomètre, des transports par chemins de fer comparé aux prix à la consommation

Tabelle/ Tabelle/ Table 6

VII/137/75

FINANZIELLE ERGEBNISSE: Entwicklung der Durchschnittserträge in Wagenladungen je t/km, für Eisenbahntransporte im Vergleich zum Verbraucherpreis

FINANCIAL RESULTS : Growth of average revenues by full wagon-load, per tonne/km, carried out by rail, in comparison with consumer prices

		1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
DB	ALLEMAGNE : D-Mark indices :	0.071 100	0.069 97.2	0.067 94.4	0.070 98.6	0.069 97.2	0.069 97.2	0.069 97.2	0.074 104.2	0.084 118.3	0.090 126.3	0.094 132.4
	a) indice prix consommation	100	102.3	105.8	109.5	111.1	112.7	116	120.4	126.6	133.9	141.9
	b) indice prix de gros	100	100.2	102.3	103.4	102.9	97.0	99.4	105.0	109.9	143.9	121.2
SNCB	BELGIQUE : Franc belge Indices:	0.856 100	0.838 97.9	0.811 94.7	0.849 99.2	0.851 99.4	0.834 97.4	0.824 ^(*) 96.3	0.921 107.6	1.026 119.9	1.041 121.2	1.056 123.4
	a)	100	104.17	106.4	112.93	116.15	119.35	123.83	128.57	134.26	141.57	149.81
	b)	100	104.77	105.8	108.2	107.1	107.4	112.6	116.0	117.4	122.2	133.2
DSB	DANEMARK : Couronne danoise					0.119(+)	0.124(+)	0.127(+)	0.128(+)	0.124(+)	0.120(+)	0.135(+)
SNCF	FRANCE : Franc français indices:	0.362 100	0.361 99.4	0.360 96.8	0.365 104.8	0.370 117.7	0.368 111.3	0.372 116.1	0.375 121	0.382 132.3	0.392 132.3	0.386 138.7
	a)	100	103.2	105.9	108.8	111.8	116.9	123.9	130.8	137.8	146.2	153.3
	b)	100	101.6	103.1	105.4	104.6	106.1	115.2	125.6	129.0	136.3	149.2
FS	ITALIE : Lire Indices:	100										
	a)	100	105.9	110.7	113.2	117.5	119.0	122.2	128.2	134.5	142.2	152.6
	b)	100	103.3	105.0	106.5	106.3	105.7	111.0	119.0	123.0	128.0	139.7
CFL	LUXEMBOURG: Franc lux. Indices	1.690 100	1.641 97.1	1.665 98.5	1.966 116.3	1.737 102.8	1.870 110.7	1.751 103.6	1.772 104.9	1.590 94.1	1.686 100.4	1.783 105.5
	a)	100	103.10	106.53	109.35	112.47	115.42	118.87	123.55	129.32	136.07	144.33
BR	ROYAUME-UNI: livre sterling Indices:		(-) Résultats exprimés en "pence" in "pence" ausgedrückt / expressed in "pence" : 1 £ = 100 pence									
CIE	IRLANDE : livre sterling Indices:		voir ANNEXE	/	s. ANNEXE	/	see ANNEX					
NS	PAYS-BAS: Florin Indices:	0.050 100	0.050 100	0.051 102	0.052 104	0.051 102	0.051 102	0.053 106	0.057 114	0.057 114	0.063 126	0.064 128
	a)	100	105.8	110.7	117.1	121.2	125.7	135	141	151.7	163.6	173.7
	b)	100	106	110	115	115	116	117	124	125	129	140

*) y compris les envois de détail
(par tonne transportée)
Stückgutsendungen (in to) inbegriffen
part-load consignments included

a) Indices prix consommation
Index d. Verbraucherpreise
consumer price index

b) indice prix de gros
Index d. Grosshandelspreise
wholesale price index

*) y compris les trafics
routiers et maritimes
Kraftwagenverkehr
u. Seeverkehr inbegriffen
road and sea traffic included

UIC: Les chiffres sont probants.
La concurrence a empêché la hausse des
prix. Dégradation des résultats financiers
du fer.

• Nach Auffassung UIC zeigen diese eindrucksvollen Zahlen, dass die Wettbewerbslage ein Ansteigen der Preise verhindert u. sich dadurch die finanzielle Lage der Eisenbahnen ständig verschlechtert hat.

• The figures are conclusive. Competition has prevented a rise in prices.
Deterioration in the financial position of the railways.

Source: Statistique internationale UIC et statistique conjoncturelle O.S.C.E. / Internationale Eisenbahnstat. (U.I.C.) u. Konjunkturstat. des Stat. Amtes der EG
International railway statistics and statistics of the Stat. Office of the E.C.

RESULTATS FINANCIERS : Evolution du produit moyen, en wagon complet, par tonne-kilomètre, des transports par chemins de fer, comparé au prix à la consommation

FINANZIELLE ERGEBNISSE : Entwicklung der Durchschnittserträge in Wagenladungen je t/km, für Eisenbahntransporte im Vergleich zum Verbraucherpreis

FINANCIAL RESULTS : Growth of average revenues by full wagon-load, per tonne-km, carried out by rail, in comparison with consumer prices

C I E (Coras Iompair Eireann)	IRELAND: livre ster- ling =) Indices:	1963 ^{a)}	1964 ^{a)}	1965 ^{a)}	1966 ^{a)}	1967 ^{a)}	1968 ^{a)}	1969 ^{a)}	1970 ^{a)}	1971 ^{a)}	1972 ^{a)}	1973 ^{a)}
		1.345	1.369	1.442	1.290	1.235	1.110	1.115	1.223	1.202	1.308	1.361
		100	102	107	96	92	83	83	91	89	97	101
	a) indice prix consom- mation	100	107	112	115	119	125	134	145	158	171	191
	b) indice prix de gros	100	106	110	112	115	122	131	137	145	160	188

^{a)} exercice prenant fin le
31 mars
Jahresabschluss : 31. März
Years ending : 31 March

a) Indices prix consommation
Index des Verbraucherpreises
Consumer price index

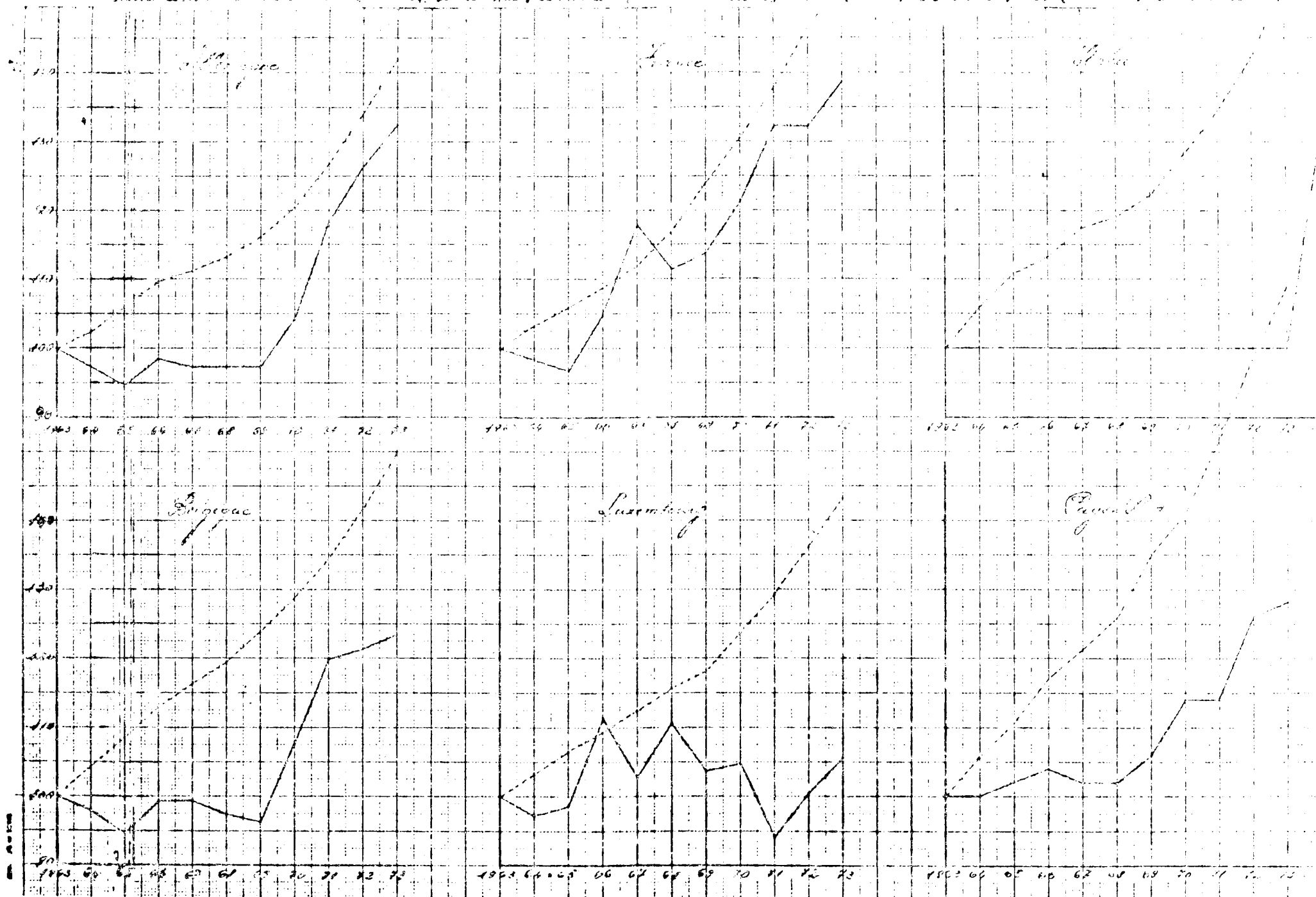
b) indice prix de gros
Index des Grosshandelspreises
Wholesale price index

SOURCES: CIE et "Central Statistics Office" - DUBLIN

-) les résultats sont exprimés en "pence"
- in "pence" ausgedrückt
- expressed in "pence"

Les chiffres ayant été fournis trop tard, il n'y avait pas moyen d'en tirer des conclusions pour le rapport (VII/176/75)
Da das Zahlenmaterial zu spät geliefert wurde war es nicht mehr möglich, Schlussfolgerungen für den Bericht (VII/176/75) zu ziehen.
There was no possibility of drawing conclusions for the report (VII/176/75) as the figures arrived too late.

Relation entre les indices du prix moyen, par t/km, des transports par voie complète (—) et des prix à la consommation (—) pour la période 1963/1973
 Relation zwischen den Indices des durchschnittlichen Frachtes - je t/km - für Eisenbahn und Straße in dieser Periode (—) und den Verbraucherpreisen (—) für die Jahre 1963/1973
 Relation between the indexes of average carriage, per tonne/km, carried out by rail in complete wagon load (—) and consumer prices (—) for the period 1963/1973.



VII/137/75

Tableau/Tabelle/Table 8

Evolution des frets rhénans / Entwicklung der Rheinfrachten / Growth of Rhine freight prices

Prix à la tonne / Preis pro Tonne / Price per tonne

Relation/Verkehrsverbindung/ Routes	Marchandise/ Gutart/Goods	Monnaie Währung Currency	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Rotterdam - Duisburg - Ruhrort	Mineral/Erz/ Ores	Dfl/tonne	3,35	3,35	3,30	3,30	3,10	3,10	3,10	4,13	3,22	3,13
Rotterdam - Mannheim	Charbon/Kohle/ Solid Fuel	DM/tonne	8,90	8,90	8,90	8,90	8,90	8,90	8,90	10,25	10,42	11,42
Rotterdam - Kehl	Céréales/Getreide Cereals	DM/tonne	12,55	12,55	8,80	8,80	7,50	7,50	11,25	15,75	16,21	17,38
Karlsruhe - Anvers	Gravier/Kies/ Gravel	FB/tonne	55,3	58	56	57,33	60,33	64,17	77,22	100	90	80

Source : Rapport annuel de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

Quelle : Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Source : Annual report of the Central Commission for the Rhine.

Evolution des frets rhénans/Entwicklung der Rheinfraachten/Growth of Rhine freight prices

Indices

		1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Rotterdam-Duisburg-Ruhrort	Minerals/Erz/ Ores	100	100	98,5	98,5	92,5	92,5	92,5	123,3	97,9	93,4
a) indice prix consommation	DM	100	102,3	105,8	109,5	111,1	112,7	116	120,4	126,6	133,9
b) indice prix de gros		100	100,2	102,3	103,4	102,9	97	99,4	105	109,9	113,9
Rotterdam-Mannheim	Charbon/ Kohle/Solid fuel	100	100	100	100	100	100	100	115,2	117,1	128,3
a)	DM	100	102,3	105,8	109,5	111,1	112,7	116	120,4	126,6	133,9
b)		100	100,2	102,3	103,4	102,9	97	99,4	105	109,9	113,9
Rotterdam-Kehl	Céréales/ Getreide/ cereals	100	100	70,1	70,1	59,8	59,8	89,6	125,5	129,2	138,5
a)	DM	100	102,3	105,8	109,5	111,1	112,7	116	120,4	126,6	133,9
b)		100	100,2	102,3	103,4	102,9	97	99,4	105	109,9	113,9
Karlsruhe-Anvers	Gravier/Kies/ gravel	100	104,9	101,3	103,7	109,1	116,4	139,7	180,8	162,7	144,6
a)	FB	100	104,17	108,4	112,93	116,15	119,35	123,83	128,67	134,26	141,57
b)		100	104,7	105,8	108,2	107,1	107,4	112,8	119,0	117,4	122,2

a) indice prix consommation
Index des Verbraucherpreises
consumer price index

b) indice prix de gros
Index des Grosshandelspreises
wholesale price index

Entwicklung der Beförderungspreise im Güterkraftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland

(indices)

Année Jahr Year	Index général des recettes t/km pour le transport de marchandises Allgemeiner Index der Erträge je t/km für den Gütertransport General index of receipts per tonne/km for goods transport	Index général des prix de gros Allgemeiner Index der Grosshandelspreise General index of wholesale prices	Index général des prix à la consommation Allgemeiner Index der Verbraucherpreise General index of consumer prices
1963	100	100	100
1964	101,7	100,2	102,3
1965	100,9	102,3	105,8
1966	106,1	103,4	109,6
1967	107,9	102,9	111,1
1968	106,1	97,0	112,7
1969	107,9	99,4	116,0
1970	114,1	105,0	124,0
1971	123,8	109,6	126,6
1972	131,9	113,9	133,9
1973	139,8		