

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (75)301

Vol. 1975/0106

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) 301 final

Bruxelles, le 20 juin 1975

CINQUIEME RAPPORT BIENNAL

sur la mise en oeuvre de la décision du Conseil n° 65/271/CEE
du 13 mai 1965 relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine
des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable
(1er juin 1973 - 31 mai 1975).

(présentée par la Commission au Conseil)

Le présent document constitue le cinquième rapport biennal sur la mise en oeuvre de la décision n° 65/271/CEE du Conseil, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (1) établi en exécution de l'article 15 de ladite décision.

Il couvre la période du 1er juin 1973 au 31 mai 1975 et reflète donc la situation à cette dernière date.

Le progrès le plus important accompli durant cette période est l'adoption par le Conseil d'une décision prise en application de l'article 8 de la décision du 13 mai 1965, qui prévoit l'harmonisation progressive des règles régissant les relations financières entre les entreprises de chemin de fer et les Etats. Cette décision, complétée par une modification du règlement n° 1107/70 sur les aides, est analysée dans le corps du présent rapport (pages 7 et 8). Sa mise en oeuvre va permettre d'entreprendre, à l'échelon communautaire, une action à long terme visant à l'assainissement financier des entreprises de chemin de fer et contribuant à donner à ces entreprises la possibilité de jouer pleinement leur rôle dans le système communautaire des transports.

Ainsi se trouve complètement exécutée la section II de la décision du 13 mai 1965, relative aux dispositions concernant certaines interventions des Etats. Sans doute certaines des mesures prises en application des articles de cette section devront être améliorées et perfectionnées à la lumière de l'expérience mais on peut considérer que les objectifs fixés par le Conseil dans le cadre de cette section ont été atteints.

La situation est moins avancée en ce qui concerne les deux autres sections.

(1) JO 88 du 24 mai 1965, page 1500

Pour la section I (Dispositions en matière fiscale) si les objectifs fixés aux articles 3 et 4 ont été atteints, il n'en va pas de même en ce qui concerne les articles 1 et 2 : les propositions faites à leur sujet par la Commission sont encore en cours d'examen devant le Conseil.

Quant à la section III (Dispositions en matière sociale), elle a reçu un important commencement d'application avec le règlement (CEE) n° 543/69, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, et le règlement (CEE) n° 1463/70, instituant le tachygraphe, mais l'harmonisation sociale doit encore s'étendre aux autres modes de transport et être complétée pour les transports par route.

Des efforts appréciables doivent donc encore être déployés pour aboutir à la mise en oeuvre complète de la décision du 13 mai 1965. Si l'on tient compte de la complexité des problèmes en cause et de l'élargissement de la Communauté qui est intervenu pendant la période considérée, on peut estimer comme positif le bilan présenté par ce cinquième rapport.

*

*

*

Situation à la date du 1er juin 1975

SECTION I

Dispositions en matière fiscale

1. Article 1 a) - Suppression des doubles impositions frappant les véhicules automobiles

Au cours de la période de référence, le Conseil n'a pas repris l'examen de la proposition de règlement du Conseil concernant la suppression des doubles impositions en matière de taxes sur les véhicules automobiles dans le domaine des transports internationaux.

Les commentaires faits dans le quatrième rapport biennal restent valables en ce sens qu'il s'est dégagé une tendance générale de la part des délégations des Etats membres pour régler, tout au moins provisoirement, le problème en question dans le cadre de l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires.

2. Article 1 b) - Admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires

La directive du Conseil du 19 juillet 1968 ⁽¹⁾ prévoit un seuil minimal de 50 litres pour l'admission en franchise du carburant. Le gouvernement français, par arrêté du 12 octobre 1973, a décidé d'admettre à l'importation en franchise de droits et taxes, une quantité de 100 litres de carburant. Seule l'Allemagne observe désormais le seuil de 50 litres. Comme il a été constaté que les modifications des taxes sur le gasoil ont entraîné un resserrement de la dispersion des différentes taxes nationales autour de la moyenne communautaire par rapport à la situation prévalant au 1er février 1969, la Commission, en application des dispositions de la directive, a soumis au Conseil une proposition de directive ⁽²⁾ modifiant la directive

(1) JO L 175 du 23.7.1968, page 15

(2) JO C 104 du 13.9.1974, page 96

précitée pour porter le seuil à 100 litres. Le Parlement Européen⁽¹⁾ et le Comité Economique et Social⁽²⁾ ont marqué leur accord sur cette proposition.

Le Conseil, au cours de sa session du 11 décembre 1974, a procédé à un échange de vues sur cette question. Un accord n'étant pas intervenu il a convenu de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session consacrée aux questions de transport.

3. Article 1 c) - Admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des bâtiments de navigation intérieure

Les commentaires faits dans le quatrième rapport biennal restent valables en ce sens que l'absence des dispositions communautaires en la matière ne présente pas d'inconvénients eu égard au fait que l'importation du carburant contenu dans les réservoirs des bateaux n'est soumise, à taxation dans aucun Etat membre, sous réserve de certaines conditions.

4. Article 2 - Uniformisation des bases de calcul de la taxe sur les véhicules automobiles

La proposition de première directive concernant l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires, qui répond entre autres aux exigences de cet article, est toujours en cours d'examen par les instances compétentes du Conseil. Les méthodes à appliquer pour le calcul du coût marginal d'usage des infrastructures routières et qui laissent encore un certain choix aux Etats membres, ont été élaborées et ont reçu un accord de principe de la majorité des délégations. Elles figureront en annexe à la directive dont elles constituent une partie intégrante et importante. Les Etats membres, qui l'ont estimé utile, ont effectué au début de 1975, une série de calculs pour déterminer les coûts marginaux d'usage et les taxes minimales sur les véhicules sur la base des méthodes précitées et du projet de directive. Ces travaux ont été coordonnés sur le plan communautaire par la Commission assistée d'un Comité d'experts. Le Conseil a chargé ses instances de mener leurs travaux de telle sorte qu'il puisse statuer sur la directive et son annexe lors de sa prochaine réunion, prévue 1975.

(1) JO C 155 du 9.12.1974, page 77

(2) JO C 142 du 16.11.1974, page 11

5. Article 2 - Uniformisation des bases de calcul des taxes sur les bâtiments de navigation intérieure

Les commentaires faits dans le troisième rapport biennal restent valables, car il n'est pas prévu que cette disposition est applicable sans effet.

6. Article 3 - Equivalence des régimes fiscaux spécifiques applicables aux transports de marchandises pour compte d'autrui et pour compte propre

Aux commentaires faits dans le quatrième rapport biennal dans lesquels il était précisé que la Commission était intervenue auprès du Gouvernement belge pour l'inviter à procéder à la suppression de l'inégalité de traitement découlant pour les transporteurs pour compte propre de certaines dispositions de la loi du 26 février 1969 relative aux taxes assimilées aux impôts sur le revenu, il y a lieu d'ajouter que ce Gouvernement a fait connaître son intention de mettre fin à l'inégalité de traitement précitée lorsque le Conseil aura statué sur la proposition de directive concernant l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires.

7. Article 4 - Application de la taxe sur la valeur ajoutée aux transports de marchandises

L'application de la taxe sur la valeur ajoutée aux transports de marchandises est réalisée dans la quasi-totalité des Etats membres, soit au stade du transport ou du produit final.

SECTION II

Dispositions concernant certaines interventions des Etats

1. Articles 5, 6 et 7 - Suppression ou maintien des obligations inhérentes à la notion de service public, compensation des charges correspondantes et normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer

A. Application des règlements (CEE) n° 1191/69 et 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 ⁽¹⁾ par les Etats membres

Conformément aux dispositions des deux règlements rappelés ci-dessus, la Commission avait fait parvenir au Conseil le 21 février 1973 un rapport ⁽²⁾ sur la mise en oeuvre du règlement (CEE) n° 1191/69 et le 30 octobre 1972 un rapport ⁽³⁾ sur la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer au titre des charges de retraites et pensions. Ces deux rapports, déjà mentionnés dans le 4ème rapport biennal, ayant été examinés par le Groupe des Questions de Transport, il fut demandé à la Commission d'établir en date du 30 mai 1973 un deuxième rapport sur la mise en oeuvre des deux règlements précités, rapport qui fut remis au Conseil le 24 juin 1974 ⁽⁴⁾.

Dans ce rapport, la Commission a signalé notamment que l'action des Etats membres a été caractérisée par le maintien d'une large part des obligations de service public, surtout pour le trafic voyageurs, et la compensation des charges qui en résultent. Elle constate aussi que certaines modalités d'application des deux règlements devraient davantage être harmonisées et a indiqué les actions qu'elle envisage d'engager à cet effet.

Le Groupe des Questions de Transport a approuvé ces initiatives tout en émettant le vœu que, à l'avenir, les renseignements concernant l'application de ces deux règlements s'insèrent dans le rapport qui devra être établi con-

(1) JO L 156 du 28.6.1969 pages 1 et 8

(2) Doc. SEC (73) 519 final

(3) Doc. SEC (72) 3510 final

(4) Doc. SEC (74) 2219 final du 18.6.1974

formément à l'article 14 de la décision du Conseil du 21 mai 1975, relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer⁽¹⁾.

Quant à l'application des règlements par les trois nouveaux Etats membres, ceux-ci ont communiqué à la Commission les dispositions d'application ainsi que les montants provisoires accordés à titre de compensation en vertu des deux règlements en cause. La Commission a adressé en date du 24 avril 1975 à l'Irlande un avis favorable sur les dispositions d'application des règlements 1191/69 et 1192/69. Celles envisagées par le Royaume-Uni et le Danemark sont à l'étude.

B. Extension des champs d'application des règlements 1191/69 et 1192/69

Comme il a déjà été indiqué dans le 4ème rapport biennal, la Commission a soumis au Conseil les 18 et 19 décembre 1972 des propositions visant à étendre les champs d'application de ces deux règlements.

Toutefois, jusqu'ici, le Conseil n'a pu trouver un accord sur ces propositions qui sont dès lors toujours pendantes. Il convient de rappeler à ce sujet que les dispositions des articles 5 et 6 de la décision d'harmonisation du 13 mai 1965⁽²⁾ visent sans restriction toutes les entreprises de transport et celles de l'article 7 toutes les entreprises de chemin de fer.

2. Article 8 - Relations financières entre les entreprises de chemin de fer et les Etats

Comme l'a indiqué le 4ème rapport, la Commission, en vue de la mise en oeuvre de cette disposition, avait soumis au Conseil en date du 18 août 1971 une proposition de décision relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les Etats.⁽³⁾

(1) JO

(2) JO 88 du 24.5.1965, page 1500/65

(3) JO C 106 du 23.10.1971, page 42

Devant les difficultés majeures qui sont apparues au cours de l'examen de cette proposition, le Conseil a estimé nécessaire de trancher un certain nombre de questions importantes afin de dégager certaines orientations permettant de poursuivre l'examen en cause. Une résolution a été adoptée par le Conseil le 27 juin 1974 ⁽¹⁾. Grâce à cette résolution, le Conseil a pu arriver à un accord de principe sur le projet de décision lors de sa réunion du 11 décembre 1974. Cette décision a été formellement adoptée le 21 mai 1975. (2).

Les éléments essentiels de cette décision, qui s'applique aux seules grandes entreprises nationales de chemin de fer, sont les suivants :

- l'entreprise doit disposer d'une autonomie suffisante en matière de direction, de gestion, d'administration et de contrôle administratif, économique et comptable interne en vue d'atteindre son équilibre financier. Cette autonomie implique que le patrimoine, le budget et la comptabilité de l'entreprise soient séparés de ceux de l'Etat. Elle doit être gérée selon les principes économiques même en ce qui concerne les obligations de service public;
- l'entreprise établit en concertation avec l'Etat un programme d'activité conçu en vue d'atteindre l'équilibre financier. A cette occasion, ils fixent les modalités relatives aux emprunts et au financement des investissements. Dans les mêmes conditions, ils établissent un programme financier dans le cadre duquel l'Etat peut accorder provisoirement à l'entreprise des subventions d'équilibre;
- en vue d'améliorer la transparence des comptes, l'Etat fixe la présentation du budget et des comptes annuels de l'entreprise ainsi que les modalités et conditions de leur approbation;
- l'entreprise peut être autorisée soit à effectuer ou à participer directement ou indirectement à des opérations ou entreprises extérieures à ses activités habituelles, soit à recourir à une autre technique de transport;

(1) JO C111 du 23.9.1974, page 1

(2)

- l'Etat membre, en collaboration avec la Commission, recherche les mesures susceptibles de favoriser la coopération entre les entreprises de chemin de fer.

Outre sa participation à la promotion de la coopération, la Commission devra notamment :

- établir tous les deux ans un rapport sur l'évolution de la situation financière des entreprises de chemin de fer;
- faire des propositions pour permettre au Conseil d'adopter, avant le 1er février 1978, les mesures nécessaires pour rendre comparable la comptabilité et les comptes annuels des entreprises de chemin de fer, et de fixer des principes uniformes pour le calcul des coûts;
- établir avant le 1er janvier 1979 un rapport sur les objectifs à poursuivre à long terme et les mesures à prendre en vue de promouvoir l'intégration des entreprises de chemin de fer à l'échelon de la Communauté;
- proposer au Conseil avant le 1er janvier 1978 les modalités selon lesquelles seront compensées les charges résultant des obligations tarifaires non couvertes par le règlement 1191/69;
- proposer au Conseil avant le 1er janvier 1980 :
 - 1) le délai et les conditions dans lesquelles l'équilibre financier des entreprises de chemin de fer devra être réalisé,
 - 2) les adaptations éventuelles des règlements 1191/69 et 1107/70 ⁽¹⁾ qui s'avéreront nécessaires compte tenu de l'évolution de la notion de service public.

(1) JO L 130 du 15.6.1970

3. Article 9 - Aides accordées aux entreprises de transports

- A. L'adoption par le Conseil de la décision précitée relative à l'assainissement des entreprises de chemin de fer a rendu nécessaire une modification de l'art. 4 du règlement 1107/70 en vue
- de prévoir une base juridique pour les interventions financières prévues aux articles 5 § 1 et 13 de la décision précitée du Conseil pour autant qu'elles constituent des aides et
 - de pouvoir leur appliquer la procédure simplifiée de communication à la Commission prévue à l'article 5 § 2 du règlement 1107/70.

A cet effet, la Commission a fait en date du 25 novembre 1974 ⁽¹⁾ une proposition de règlement modifiant le règlement 1107/70. Le Comité Economique et Social et le Parlement Européen ont émis des avis favorables respectivement le 30 janvier 1975 ⁽²⁾ et le 21 mars 1975 ⁽³⁾.

Le Conseil a adopté ce règlement le 21 mai 1975 simultanément avec la décision relative à l'assainissement des chemins de fer.

- B. Pour tenir compte de l'adhésion des nouveaux Etats membres, la composition du Comité consultatif créé par l'art. 6 du règlement 1107/70 a été complétée pour assurer la participation de délégués des nouveaux Etats.

(1) JO C 158 du 17.12.1974, page 19

(2) JO C 62 du 15.3.1975, page 27

(3) JO C 76 du 7.4.1975, page 42

SECTION III

Dispositions en matière sociale

1. Transports par route

Pour tenir compte des vœux exprimés par le Parlement européen et le Comité Economique et Social, la Commission a présenté au Conseil le 1er octobre 1974 un amendement à sa proposition⁽¹⁾ modifiant le règlement (CEE) n° 543/69 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ("deuxième règlement")⁽²⁾.

Une proposition de directive fixant le niveau minimal de la formation professionnelle des conducteurs de transport de voyageurs par route, ayant 21 ans révolus, qui avait été établie conformément à l'article 5 du règlement (CEE) n° 543/69 a été discutée au Groupe Questions de Transport le 23 octobre 1973. Au cours de cette réunion, l'opinion a été exprimée que cette proposition allait au-delà des exigences de l'article 5. Pour cette raison, les services de la Commission préparent actuellement une nouvelle proposition simplifiée qui sera soumise au Conseil incessamment.

Par ailleurs, des discussions ont eu lieu avec des administrations nationales au sujet de l'application du règlement (CEE) n° 543/69, au cours desquelles les amendements possibles du règlement en vue de faciliter son application ont été suggérés aux services de la Commission.

La Commission a également soumis au Conseil une proposition de règlement qui prévoit la ratification simultanée de l'AETR avant le 15 juin 1975⁽³⁾.

*

* *

(1) COM (74) 1529 final

(2) COM (72) 846 final

(3) COM (75) 183 final

Le règlement (CEE) n° 1463/70 du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽¹⁾ a rendu obligatoire, depuis le 1er janvier 1975, sauf pour certaines catégories de véhicules, l'installation et l'utilisation de cet appareil de contrôle (tachygraphe), pour les véhicules immatriculés pour la première fois à partir de cette date ainsi que pour les véhicules effectuant des transports de marchandises dangereuses, quelle que soit la date de leur immatriculation.

Le règlement (CEE) n. 1787/73 du 25.1.1973 a introduit un amendement au règlement précité en vertu duquel l'installation et l'utilisation obligatoires de l'appareil de contrôle dans les nouveaux Etats membres sont reportées au 1er janvier 1976.

Depuis l'adoption du règlement (CEE) n. 1463/70, les services de la Commission, en collaboration avec les experts nationaux, ont réexaminé le texte du règlement en vue de promouvoir une interprétation uniforme et correcte de ce texte et pour tenir compte des exigences pratiques en ce qui concerne la construction et l'utilisation de cet appareil de contrôle.

En conclusion de ces travaux, la Commission proposera certains amendements qui n'affecteront cependant pas substantiellement les conditions de construction et les caractéristiques techniques de l'appareil de contrôle telles qu'elles sont fixées actuellement par le règlement.

2. Navigation intérieure

Une proposition de règlement du Conseil relative à certaines dispositions sociales dans le domaine de la navigation intérieure sera soumise prochainement par la Commission au Conseil. Cette proposition vise : les temps de travail et de repos, les temps de présence au gouvernail et à l'écran radar, les repos journaliers, les repos périodiques, les congés annuels et les jours fériés, la composition de l'équipage et les méthodes du contrôle du respect du règlement.

(1) JO L 164/1 du 27.7.1970

3. Chemins de fer

Des contacts en vue d'établir un comité paritaire ont eu lieu avec les deux partenaires de l'industrie dans le cadre de réunions ad hoc préparatoires. Quatre réunions ont eu lieu au cours desquelles un document sur les conditions de travail qui avait été préparé par les employeurs ferroviaires a été discuté.