II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure

COM(88) 111 final

(Présentée par la Commission au Conseil le 19 mai 1988.)

(88/C 297/12)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que les surcapacités structurelles de cale qui se manifestent déjà depuis un certain temps dans les flottes opérant sur le réseau des voies navigables reliées entre elles de Belgique, d'Allemagne, de France, du Luxembourg et des Pays-Bas, affectent sensiblement l'économie des transports et notamment le secteur des transports de marchandises par voie navigable de ces pays;

considérant que les prévisions ne permettent pas d'envisager dans ce secteur pour les années à venir un accroissement de la demande suffisant pour absorber ces surcapacités; que, en effet, la part de la navigation intérieure dans le marché global des transports continue à diminuer du fait des mutations progressives dans les industries de base dont l'approvisionnement est essentiellement assuré par la voie d'eau;

considérant que les actions de déchirage de bateaux, organisées au niveau national par certains États membres, ont connu un résultat certes positif, mais insuffisant notamment en raison de l'absence d'une coordination de ces actions au plan international;

considérant qu'une approche commune par laquelle les États membres prennent conjointement des mesures visant à la réalisation d'un même objectif, constitue une des conditions essentielles pour assurer une réduction effective de l'excédent de la cale; qu'il convient qu'à cet effet des fonds de déchirage soient instaurés dans les États membres spécialement concernés par la navigation intérieure; que les entreprises qui sont établies dans d'autres États membres mais effectuent des transports sur les voies d'eau reliées entre elles des États membres concernés, doivent participer à un des fonds de déchirage instaurés;

considérant que, en raison de l'importance actuelle des surcapacités structurelles, de l'insuffisance prévisible des moyens financiers pour réduire rapidement celles-ci et des risques de nouvelles baisses de la demande résultant d'autres mutations industrielles, il apparaît indiqué que les moyens juridiques, administratifs et financiers nécessaires pour remédier aux surcapacités soient créés pour une durée indéterminée;

considérant que les surcapacités se manifestent d'une manière générale dans tous les secteurs du marché des transports par voie navigable; que les mesures à arrêter doivent donc avoir un caractère général et comprendre tous les bateaux porteurs ainsi que les pousseurs; que l'on pourrait cependant envisager d'en exempter les bateaux qui, en raison de leurs dimensions ou de leur affectation exclusive à des marchés nationaux fermés, ne contribuent pas aux surcapacités sur le réseau susvisé des voies navigables reliées entre elles; que, par contre, en raison de leur influence sur les marchés des transports, il importe d'inclure dans le système les flottes privées effectuant des transports pour compte propre;

considérant que, en raison des différences fondamentales entre les marchés des transports de cargaisons sèches et des transports de matières liquides, il est souhaitable de créer des comptes distincts dans le même fonds pour les bateaux à cargaison sèche et les bateaux citernes;

considérant que, dans le cadre d'une politique économique conforme au traité, l'assainissement structurel d'un secteur économique déterminé incombe en premier lieux aux opérateurs de ce secteur; que les coûts du système à instaurer doivent donc être supportés par les entreprises opérant dans la navigation intérieure; que, pour assurer le démarrage du système et pour le rendre opérationnel dès le début, il importerait cependant d'envisager le préfinancement par les États membres concernés sous forme de prêts remboursables; que, en raison de la situation économique difficile des entreprises, il conviendrait que ces prêts soient accordés sans intérêts;

considérant que, selon l'article 74 du traité, les objectifs de ce dernier sont poursuivis, en ce qui concerne les transports, dans le cadre d'une politique commune; que, ainsi qu'il résulte de l'article 77, cette politique peut comporter le recours à des aides, notamment lorsque celles-ci répondent aux besoins de la coordination des transports; que l'action de la Communauté dans ce domaine, y compris en matière d'aides, doit cependant tenir compte des différents objectifs généraux de l'article 3, et notamment de celui énoncé à l'article 3 point f), en matière de concurrence; que, tout comme pour les aides soumises aux règles des articles 92 et suivants du traité, il convient d'assurer que les mesures prévues par le présent règlement et leur application ne faussent pas ou ne menacent pas de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises dans une mesure contraire à l'intérêt commun; que, pour placer ainsi les entreprises concernées dans des conditions de concurrence égales, les cotisations à verser aux fonds de déchirage et les primes de déchirage doivent comporter des taux uniformes; qu'il importe de même que les actions de déchirage soient engagées au même moment, pour la même durée et dans les mêmes conditions dans tous les États membres concernés;

considérant qu'il convient d'empêcher que les effets des actions de déchirage coordonnées soient annihilés par une mise en service simultanée d'une cale supplémentaire; que, dans le cas de surcapacités graves et persistantes, il peut s'avérer nécessaire de prévoir temporairement des mesures visant à freiner ces investissements, sans que toutefois ces mesures puissent aboutir à un blocage total de l'accès au marché des transports par voie navigable ou à l'introduction d'un contingentement des flottes nationales;

considérant que, dans le cadre du système projeté, il est souhaitable que des mesures sociales soient envisagées au profit des personnes désirant quitter le secteur des transports par voie navigable ou se convertir dans un autre secteur d'activités;

considérant que les décisions à prendre pour le fonctionnement du système, vu le caractère communautaire de ce dernier, doivent être arrêtées au niveau de la Communauté après consultation des États membres et des organisations professionnelles des transports par voie navigable; que la compétence pour arrêter ces décisions, ainsi que pour veiller à leur application et au maintien des conditions de concurrence visées par le présent règlement, doit être conférée à la Commission;

considérant que, afin de prévenir des distorsions de concurrence sur les marchés en cause et en vue d'accroître l'efficacité du système envisagé, il est souhaitable que la Suisse adopte des mesures analogues pour sa flotte qui navigue sur le réseau des voies reliées entre elles des États membres concernés; qu'il convient, conformément au traité, que la Commission au nom de la Communauté, engage des négociations à ce sujet avec ce pays,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Les bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises sur les voies navigables des États membres sont soumis à un système d'assainissement structurel de la navigation intérieure dans les conditions fixées ci-après.

2. Le système comprend:

— des mesures visant à réduire les surcapacités structurelles par des actions de déchirage,

— des mesures d'accompagnement visant à éviter l'aggravation des surcapacités existantes ou l'apparition de surcapacités nouvelles.

Article 2

1. Le présent règlement s'applique aux bateaux porteurs et aux pousseurs effectuant des transports pour compte d'autrui ou des transports pour compte propre, qui sont immatriculés dans un État membre ou qui, à défaut d'immatriculation, sont exploités par une entreprise établie dans un État membre.

Par entreprise au sens du présent règlement, on entend toute personne physique ou morale exerçant une activité économique artisanale ou industrielle.

2. Sont exemptés du règlement:

a) les bateaux naviguant exclusivement sur des voies nationales non reliées aux autres voies navigables de la Communauté;

b) — les pousseurs dont la force motrice de propulsion ne dépasse pas les 300 kilowatts,
— les bateaux fluvio-maritimes et les barges de navire, pour autant qu'ils effectuent exclusivement des transports comportant un parcours maritime,
— les bacs,
— les bateaux affectés à un service public non commercial.

Article 3

1. Chacun des États membres dont les voies navigables sont reliées à celles d'un autre État membre et dont le tonnage de la flotte est supérieur à 100 000 tonnes, États ci-après dénommés «États membres concernés», crée, dans le cadre de sa législation nationale et avec ses moyens administratifs propres, un fonds de déchirage ci-après dénommé «le fonds».

2. La gestion de chaque fonds est assurée par les autorités compétentes de l'État membre concerné. Celui-ci associe à cette gestion ses organisations représentatives nationales de la navigation intérieure.

3. Chaque fonds doit comporter deux comptes distincts, l'un pour les bateaux à cargaison sèche et l'autre pour les bateaux citernes.

Article 4

1. Pour chacun des bateaux visés à l'article 2 et non exemptés du présent règlement, le propriétaire verse à l'un des fonds créés en vertu de l'article 3 une cotisation fixée conformément aux dispositions de l'article 6.

2. Pour les bateaux immatriculés dans un des États membres concernés et pour les bateaux non immatriculés qui sont exploités par une entreprise établie dans un de ces États, la cotisation est versée respectivement au fonds de l'État membre d'immatriculation du bateau ou au fonds de l'État membre d'établissement de l'entreprise.

3. Pour les bateaux immatriculés dans un autre État membre et les bateaux qui, sans être immatriculés, sont exploités par une entreprise établie dans un de ces autres États, la cotisation est versée, au choix du propriétaire du bateau, à l'un des fonds créés dans les États membres concernés.

Ce choix est fait une fois pour toutes et vaut pour tous les bateaux appartenant au même propriétaire ou exploités par la même entreprise.

Article 5

1. Le propriétaire de tout bateau pour lequel les cotisations ont été versées reçoit, s'il déchire ce bateau, du fonds dont celui-ci relève, dans les limites des moyens financiers disponibles, une prime de déchirage dans les conditions prévues à l'article 6. La prime de déchirage n'est accordée que pour un bateau dont le propriétaire prouve que le bateau fait partie de la flotte active.

2. Une solidarité financière est établie entre les fonds. Celle-ci est mise en œuvre lorsqu'un fonds ne peut satisfaire, faute de moyens financiers, les demandes de primes de déchirage introduites auprès de lui et que, par contre, d'autres fonds, en raison du nombre insuffisant de demandes reçues, disposent d'un excédent de ressources.

Article 6

1. La Commission fixe séparément pour les bateaux à cargaison sèche et pour les bateaux citernes ainsi que pour les pousseurs:

— le taux des cotisations annuelles à verser au fonds pour chaque bateau,

— le taux des primes de déchirage,

— les périodes des actions de déchirage pendant lesquelles des primes de déchirage sont payées et les conditions dans lesquelles celles-ci peuvent être obtenues,

— les coefficients de valorisation pour les différents types et catégories de matériel fluvial.

2. Les taux des cotisations et des primes de déchirage sont exprimés en écus et sont les mêmes pour tous les fonds.

3. Les taux des cotisations sont fixés à un niveau permettant aux fonds d'avoir les moyens financiers suffisants pour contribuer efficacement à la réduction des déséquilibres structurels entre l'offre et la demande dans la navigation intérieure. Par ailleurs, ils doivent se situer à un niveau qui soit encore acceptable pour les entreprises de navigation intérieure, compte tenu de leur situation économique difficile.

Les cotisations sont calculées en fonction du tonnage de port en lourd et de la puissance de propulsion du bateau. Elles sont annuelles et doivent être payées au début de l'année contre remise d'une attestation servant de preuve du paiement. Cette attestation doit se trouver, à compter du 1er mars de l'année considérée, à bord du bateau ou bien à bord du pousseur lorsqu'il s'agit d'un matériel fluvial sans équipage.

En cas d'immobilisation du bateau, dûment prouvée, pendant une période de plus de trois mois consécutifs, la cotisation peut être remboursée au prorata de la durée de cette immobilisation.

4. La Commission détermine les périodes de déchirage pendant lesquelles des primes peuvent être obtenues, ainsi que les conditions d'attribution de ces primes, en fonction des objectifs à atteindre, selon les types ou catégories de bateaux et en tenant compte des possibilités financières des fonds.

5. La Commission détermine les modalités de la solidarité financière visée à l'article 5 paragraphe 2.

6. La Commission prend les décisions au sens des paragraphes 1 à 5 après consultation des États membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire.

Elle tient également compte dans ses décisions des résultats de l'observation des marchés de transport dans la Communauté et de leur évolution prévisible ainsi que de la nécessité d'éviter que la concurrence soit faussée dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

Article 7

Sans préjudice des dispositions du traité et des prescriptions arrêtées pour son exécution dans le domaine des aides, les États membres concernés peuvent préfinancer sous forme de prêts le fonds créé sur leur territoire. Les sommes ainsi accordées doivent être remboursées sans intérêts par le fonds selon un programme établi préalablement.

Article 8

1. Pendant la durée des actions de déchirage décidées par la Commission, conformément à l'article 6, la mise en service, sur les voies navigables visées à l'article 3, de bateaux soumis au présent règlement en vertu de l'article 2, qui sont nouvellement construits, importés d'un pays tiers ou exemptés en vertu de l'article 2 paragraphe 2 point a), est subordonnée à la condition:

— que le propriétaire du bateau à mettre en service déchire sans prime de déchirage un tonnage de cale équivalent à celui de ce bateau,

— ou que, s'il ne déchire aucun bateau, il verse au fonds dont son nouveau bateau relève ou qu'il a choisi, conformément aux dispositions de l'article 4, une cotisation spéciale d'un montant égal à celui de la prime de déchirage fixée pour la période de déchirage en cours pour un tonnage égal à celui du nouveau bateau,

— ou que, s'il déchire un tonnage inférieur à celui du nouveau bateau à mettre en service, il verse au fonds considéré une cotisation spéciale d'un montant équivalent à celui de la prime de déchirage correspondant au moment donné à la différence entre le tonnage du nouveau bateau et le tonnage de la cale déchirée.

Ne sont pas soumis à ces conditions les bateaux pour lesquels le propriétaire apporte la preuve que leur construction était en cours le jour où une action de déchirage a été décidée.

2. En cas de surcapacités structurelles graves et susceptibles de persister dans la navigation intérieure de la Communauté ou sur un de ses marchés, la Commission peut, après consultation des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire et en accord avec les États membres concernés, décider que les valeurs prévues au paragraphe 1 pour le tonnage à déchirer et les cotisations spéciales à verser pour la mise en service de nouvelles cales soient augmentées jusqu'au double de ces valeurs.

La Commission fixe en même temps la durée d'application de cette mesure.

Article 9

Les États membres prennent des mesures en vue:

— de faciliter aux transporteurs par voie navigable se retirant de cette profession l'obtention d'une pension de retraite anticipée ou la reconversion dans une autre activité économique,

— d'accorder aux travailleurs quittant, suite aux actions de déchirage, la navigation intérieure, une pension de retraite anticipée et d'organiser des actions de formation professionnelle ou de reconversion.

Article 10

La Commission négocie avec la Suisse au nom de la Communauté les arrangements à prendre par ce pays pour appliquer des mesures comparables aux mesures communautaires arrêtées en vertu du présent règlement.

Article 11

1. Les États membres arrêtent au plus tard le 31 octobre 1988, après consultation de la Commission, les mesures nécessaires à l'exécution du présent règlement.

Ces mesures doivent notamment prévoir un contrôle permanent et efficace du respect des obligations qui incombent aux entreprises en vertu du présent règlement et des dispositions nationales prises pour son exécution, ainsi que des sanctions appropriées en cas d'infraction.

2. Pendant la durée d'une action de déchirage, les États membres communiquent tous les six mois à la Commission toutes informations utiles sur l'évolution de l'action en cours et, en particulier, sur l'état financier du fonds, le nombre de demandes de déchirage introduites et le tonnage effectivement déchiré.

3. La Commission arrête au plus tard le 30 novembre 1988 les décisions qu'il lui incombe de prendre en vertu de l'article 6 et éventuellement les décisions au sens de l'article 8 paragraphe 2.

Article 12

Le présent règlement entre en vigueur le 1er juillet 1988.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.