COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.05.1995

COM(95) 199 final

95/0121 (SYN)
95/0122 (SYN)
95/0123 (SYN)

COMMUNICATION

sur une politique commune concernant l'organisation du marché de la navigation intérieure et des mesures d'accompagnement

---

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté

Proposition de

RÈGLEMENT (CE) DU CONSEIL

modifiant le règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure

---

Proposition de

RÈGLEMENT (CE) DU CONSEIL

modifiant le règlement (CEE) n° 1107/70 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable

---

(présentées par la Commission)

COMMUNICATION SUR UNE POLITIQUE COMMUNE CONCERNANT L'ORGANISATION DU MARCHE DE LA NAVIGATION INTERIEURE ET DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

1. INTRODUCTION

1. Lors de l'adoption par le Conseil de son règlement (CEE) n° 3921/91, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voies navigables dans un Etat membre (cabotage)[(1)], la Commission s'était engagée, à la demande du Conseil, à étudier la situation, au regard du droit communautaire, des systèmes de "tour de rôle" et des prix fixés par l'Etat en vigueur en Belgique, en France et aux Pays-Bas et à lui soumettre un rapport à ce sujet. Pour cette analyse, la Commission a préféré attendre les arrêts de la Cour de Justice sur le régime de la formation des prix en trafic routier en Allemagne qui ont été rendus le 17 novembre 1993[(2)].

2. A la lumière des arrêts de la Cour de Justice, la Commission confirme dans son rapport au Conseil sur "l'organisation du marché de la navigation intérieure et les systèmes d'affrètement au tour de rôle"[(3)] l'incompatibilité avec les règles de concurrence des tours de rôle organisés par la profession. Toutefois, s'agissant des systèmes au tour de rôle réglementés par les Etats, les autorités nationales ont, sous réserve de respecter certaines conditions, la possibilité d'imposer des prix de transport et des conditions de fonctionnement en terme de régulation du marché.

3. La question du tour de rôle ne doit cependant pas être examinée uniquement sous l'angle du droit de la concurrence mais aussi sous l'angle global du marché de la navigation intérieure. La réalisation du Marché unique en navigation intérieure permet dans un premier temps aux transporteurs de l'Union Européenne d'avoir libre accès à la totalité du marché (cabotage généralisé au 01.01.1995) mais avec l'obligation de respecter les règlements nationaux en vigueur, y compris le tour de rôle. Dans un deuxième temps, il faut donc essayer de réaliser une harmonisation plus complète. En effet, à terme, il n'est pas défendable que certains chargeurs, selon leur lieu d'établissement, soient obligés de passer leurs contrats de transport au tour de rôle alors que d'autres chargeurs peuvent profiter d'un marché caractérisé par une liberté de formation des prix et d'affrètement, ce dernier représentant d'ailleurs la grande majorité du marché.

4. Le rapport susvisé préconise une solution d'ensemble en instaurant un régime commun pour tout le marché de la navigation intérieure avec la libéralisation progressive du tour de rôle afin d'améliorer le fonctionnement du marché, accompagnée parallèlement d'un programme de mesures ayant pour objet de diminuer les faiblesses structurelles du secteur. D'autre part, cette libéralisation devrait rendre plus attractive la navigation intérieure par rapport à d'autres modes de transport et augmenter ainsi le volume de marchandises transportées par

---

(1) JO n° L 373 du 31.12.1991, p. 29
(2) Arrêts Ohra, Meng et Reiff
(3) SEC(94) 921 final du 9.6.1994

voie d'eau. Il est important de souligner que ce secteur intéresse l'ensemble des Etats membres impliqués dans les exportations ou les importations à travers le Nord-Ouest européen. La navigation intérieure assure en effet une partie importante de l'hinterland des ports maritimes de l'Union, notamment dans le marché des conteneurs transitant par le Rhin ou d'autres axes Nord-Sud. Dans ce contexte, elle participe au décongestionnement du système routier du centre de l'Europe ce qui est de l'intérêt de tous. Il est utile de rappeler que plus du tiers (36%) des transports intracommunautaires, c'est-à-dire du trafic d'échange entre Etats membres, sont assurés par la voie d'eau.

5. Cependant, le secteur de la navigation intérieure est actuellement confronté à des problèmes socio-économiques assez graves. En effet, la surcapacité structurelle et les conséquences de la suppression des tarifs obligatoires en Allemagne au 1er janvier 1994 ont entrainé une chute des prix de transport. Par conséquent, la Commission propose dans son rapport une approche globale commune consistant en:

   - une libéralisation progressive du marché fluvial couvert par le tour de rôle.
   - des mesures d'accompagnement qui visent:
     - à réduire la surcapacité structurelle par une nouvelle action de déchirage communautaire, à entreprendre pendant trois ans (1996-1998), dont les modalités de co-financement sont à déterminer et dont les fondements juridiques sont établis par le règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n°..... du Conseil[4];
     - à favoriser l'investissement dans les terminaux fluviaux;

6. Le Conseil s'est prononcé sur cette approche dans sa résolution du 24 octobre 1994 en soutenant en termes généraux les mesures préconisées par la Commission[5]. Ainsi le Conseil estime-t-il qu'il importe de procéder à un nouvel assainissement structurel d'envergure et invite la Commission à présenter une proposition globale sur la navigation intérieure concernant notamment l'organisation future du marché et des actions de déchirage.

II. LA LIBERALISATION PROGRESSIVE DU MARCHE

7. Actuellement, des systèmes de tour de rôle fonctionnent en Belgique, en France et aux Pays-Bas pour le transport par navigation intérieure de cargaisons sèches pour compte d'autrui (les transports de marchandises liquides n'y sont pas soumis) et pour le trafic entre ces pays (trafic dit "Nord-Sud"). La notion de "système de tour de rôle" désigne un ensemble de mesures régulatrices du marché dans lequel les prix de fret sont fixés de manière centralisée et obligatoire (le plus souvent par l'autorité publique) et où la cargaison disponible est répartie entre les transporteurs intéressés selon le principe qui veut que le transporteur attendant un affrètement depuis le plus longtemps peut, le premier, choisir la cargaison à transporter.
   Les systèmes de tour de rôle précités sont décrits plus en détail dans le rapport de la Commission au Conseil du 9 juin 1994 susvisé au point 2.

---

(4)

(5) JO n° C 309 du 5.11.1994, p. 5

8. Ce rapport met en évidence les raisons générales qui motivent une suppression progressive de ces systèmes. La France a d'ailleurs adopté le 12 juillet 1994 une loi qui prévoit la suppression du système de tour de rôle national en l'an 2000. De même, le 15 juillet 1994, les autorités néerlandaises ont soumis à la Commission un projet de loi concernant le tour de rôle dans le trafic Nord-Sud, projet qui prévoit lui aussi l'abolition de ce système au 1er janvier 2000. Tout comme le projet néerlandais, la loi française comporte des mesures qui, dans un premier temps, assouplissent le fonctionnement des systèmes de tour de rôle et, dans un second temps, préparent les transporteurs concernés à travailler dans un marché libre.

9. La Commission est d'avis que la date précitée du 1er janvier 2000 offre un bon délai transitoire adéquat pour mener à bien le processus de libéralisation. Cependant, pour un meilleur fonctionnement du marché intérieur, il est nécessaire que les mesures de libéralisation adoptées soient harmonisées sur le fond et synchronisées dans le temps. Pour atteindre cet objectif, est jointe à la présente communication une proposition de directive du Conseil. Vu le principe de subsidiarité, et afin de garantir l'uniformité tout en tenant compte autant que possible des caractéristiques nationales spécifiques des marchés concernés, une directive semble être l'instrument législatif approprié.

10. Pour assurer la réussite du processus de libéralisation, les transports actuellement exemptés de l'obligation du tour de rôle doivent le rester ainsi que ceux qui ne peuvent être effectués de manière efficace par le tour de rôle. En ce qui concerne les courants d'échange traditionnels, qui resteront soumis aux tarifs obligatoires et à la répartition des cargaisons jusqu'au 1er janvier 2000, il convient de rechercher un mode de fonctionnement qui réponde aux souhaits logistiques des chargeurs.

11. Afin que le processus de libéralisation progresse suffisamment dans tous les Etats membres concernés pendant la période transitoire, il serait indiqué de dresser un premier bilan deux ans après l'entrée en vigueur de la directive. A cette date, l'affrètement devra être possible non seulement au voyage simple ou multiple (tarifs et conditions fixés par l'autorité publique) mais aussi sous d'autres formes de contrat comme l'affrètement "à temps" ou "au tonnage". Les conditions de ces dernières formes de contrat doivent être librement négociés entre les transporteurs et les chargeurs.

12. Un mécanisme de crise s'avère nécessaire pour faire en sorte qu'en cas de perturbation grave du marché (dérèglement du rapport offre-demande), il soit possible d'intervenir. De ce fait, un système d'observation du marché est prévu pour pouvoir détecter à temps les difficultés susceptibles de se manifester. Comme il est difficile d'agir sur la demande de transport, il faudra essayer, en cas de surcapacité grave, de limiter l'offre de cale. Les mesures que le Conseil a déjà prises par le règlement (CEE) n° 1101/89 du 27 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure pourront alors être soit poursuivies ou soit élargies (voir points 13 à 22). Des mesures sociales d'accompagnement, à prendre au niveau national, pourront également s'avérer nécessaires en pareil cas.

III. LA LUTTE CONTRE LA SURCAPACITE STRUCTURELLE

13. Au cours de la dernière décennie, l'offre de cale a, à plusieurs reprises et pendant de longues périodes, dépassé la demande. Les premières interventions d'assainissement ont été effectuées sur la base de programmes nationaux de déchirage. En avril 1989, le Conseil a décidé une approche communautaire basée sur le règlement (CEE) n° 1101/89 et depuis la lutte contre la surcapacité avec les fonds nationaux de déchirage se place dans un cadre communautaire. Des primes sont versées aux propriétaires qui font déchirer un de leurs bateaux. La mise en exploitation de nouvelles capacités est subordonnée à la condition qu'une quantité déterminée d'ancien tonnage soit déchirée (sans versement d'une prime de déchirage à cet effet). Pour financer ce programme, tous les propriétaires versent à leur fonds de déchirage national des cotisations annuelles, en fonction de la taille et du type de leurs bateaux. Récemment, des moyens financiers publics (provenant des budgets nationaux des Etats membres concernés) ont également été mis à la disposition des fonds de déchirage (voir point 16) comme source de financement supplémentaire. La Suisse a adopté en 1989 des mesures similaires pour sa flotte active sur le marché de la navigation rhénane communautaire.

14. Pendant la période comprise entre le 1er janvier 1990 et le 1er juillet 1994, 1.457.667 tonnes de capacité ont ainsi été déchirées. D'autre part, 486.911 tonnes de capacités nouvelles ont été mises en exploitation ce qui fait passer en fin de compte la capacité totale de chargement de la flotte de 13.188.343 tonnes à 12.217.587 tonnes, soit une baisse de 8%. La Commission, qui est chargée de coordonner le programme précité, établit un rapport tous les six mois destinés aux Etats membres concernés et aux organisations internationales des professionnels. Pour plus de détail sur cette action, on s'y reportera utilement. On se reportera également au rapport SEC(92) 1284 de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant "les effets des mesures d'assainissement structurel dans la navigation intérieure", du 15 juillet 1992. Il y est constaté que le volume total transporté par la flotte intérieure est resté sensiblement constant au cours de la période 1990-1995 (420 millions de tonnes par an environ). Il s'agit donc clairement d'une amélioration de la productivité, dans la mesure où la demande de transport peut être satisfaite avec toujours moins de bateaux.

15. Il faut s'attendre à ce que l'évolution précitée se poursuive encore assez longtemps. En effet, des accroissements d'échelle et des améliorations de productivité ont lieu dans l'ensemble du secteur de la batellerie. De nouveaux bateaux spécialisés sont nécessaires pour faire face efficacement à de nouveaux courants d'échange comme par exemple les conteneurs ou les produits chimiques. Dans le secteur traditionnel des cargaisons en vrac (charbon, acier, produits agricoles, sable, graviers, produits pétroliers), il n'est toutefois pas question de croissance structurelle. L'amélioration constante de la productivité sur un marché en stagnation doit donc être compensée ici par l'élimination d'un grand nombre d'anciens bateaux, le plus souvent de faible tonnage. La libéralisation du marché entreprise accélérera encore ce processus.

16. Le programme communautaire d'assainissement prévu par le règlement (CEE) du Conseil n° 1101/89 était basé sur le principe de l'autofinancement par la profession avec un préfinancement sans intérêt par les Etats membres concernés (105 millions d'Ecus), intégralement remboursé par la profession. Par le règlement (CEE) n° 3690/92 de la

Commission du 21 décembre 1992[6], de nouvelles opérations de déchirage de bateaux ont été rendues possibles. Ces déchirages sont acceptées en fonction des disponibilités financières dues aux contributions spéciales perçues par les fonds de déchirage depuis le 1er janvier 1993 ("Vieux pour Neuf"). En 1994, en raison notamment de la baisse conjoncturelle des années 1990, une surcapacité substantielle était réapparue. Une liste d'attente de plusieurs centaines de bateaux, pour lesquels une prime de déchirage avait été demandée, s'était formée sans que les fonds de déchirage ne disposent des moyens financiers nécessaires pour pouvoir honorer les demandes. Le secteur lui-même n'était plus capable de fournir suffisamment de moyens d'autant que le remboursement du prêt de 1990 n'était pas encore achevé. Dans la deuxième moitié de 1994, les Etats membres concernés firent savoir à la Commission qu'ils étaient prêts à financer sur leurs budgets nationaux toutes les demandes de déchirage (350 environ) qui figuraient sur la liste d'attente au 30 juin 1994.

Les modalités d'exécution de cette action ont été arrêtées par la Commission dans le règlement (CE) n° 3039/94 du 14 décembre 1994 (JO n° L 322, p. 11, du 15 décembre 1994). Le budget total s'élève à 26.716.000 Ecus. L'action a débuté au 1er janvier 1995 et s'achèvera avant la fin de l'année.

17. Toutefois, le processus d'assainissement n'est pas terminé pour autant et même après le 30 juin 1994 les demandes de prime de déchirage ont continué d'affluer auprès des fonds. Dans la deuxième moitié de 1994, 156 demandes de déchirage ont ainsi été enregistrées, dont 136 pour des bateaux à cargaison sèche et 20 pour des bateaux citernes. Le montant des primes nécessaires au déchirage de ces bateaux s'élevait à nouveau à environ 15 millions d'Ecus.

18. Dans ce contexte général, un crédit de 5 millions d'Ecus a été inscrit dans le budget 1995 à l'initiative du Parlement européen pour l'assainissement structurel dans la navigation intérieure.
Cependant, lors de la discussion du budget, tout comme dans son rapport au Conseil du 9 juin 1994 déjà cité, la Commission a toujours souligné la nécessité d'un programme d'assainissement pluriannuel de grande ampleur, en guise notamment de mesures d'accompagnement du processus de libéralisation entrepris. Dans sa résolution du 24 octobre 1994, le Conseil a appuyé cette position.

19. La Commission a récemment transmis au Conseil une proposition de modification du règlement (CEE) n° 1101/89 qui vise essentiellement à créer une base juridique claire pour l'emploi des 5 millions d'Ecus précités. Cette proposition ouvre aussi, en principe, la possibilité d'une contribution pluriannuelle de la Communauté par un co-financement couvrant la période 1996-1998. Dans l'optique de la Commission, ce co-financement va de pair avec la libéralisation prévue du marché. C'est pourquoi le développement de ce principe est joint au présent rapport comme une proposition distincte.

20. Les organisations professionnelles des transporteurs par navigation intérieure au niveau communautaire évaluent actuellement à 15% la surcapacité structurelle dans le secteur de la cale sèche. Pour ce secteur, il faut s'attendre à ce que le redressement de la conjoncture

---

[6] JO n° L 374 du 22.12.1992, p. 22

entraîne un accroissement de la demande de transport dans les prochaines années, celui-ci sera toutefois absorbé -au moins en partie- par l'augmentation constante de la productivité, accentuée par le processus de libéralisation. La suppression du tour de rôle va aussi faire sortir de ce segment de marché de nombreux bateaux incapables d'évoluer dans le contexte d'un marché libre.

Pour le secteur citerne, les organisations professionnelles ont estimé la surcapacité du secteur à environ 20%. Cependant ce chiffre parait trop élevé. En effet, s'il est exact que le niveau des prix de fret était encore très bas au début de l'année 1995, il n'en demeure pas moins que le taux d'utilisation de la flotte citerne était assez élevé. Or dans la mesure où la flotte citerne ne sera pas touchée par les mesures de libéralisation (la cale citerne opére déjà dans un marché complétement libre, hors du tour de rôle), il n'y a pas de raison de supposer que le besoin de déchirage dans ce secteur soit proportionnellement plus élevé que dans le secteur de la cale sèche.

En résumé, on peut dire que, dans les deux secteurs, la surcapacité se maintiendra probablement à un niveau d'environ 15% si aucune mesure d'assainissement n'est appliquée. Etant donné que la flotte comprend environ 10 millions de tonnes de bateaux à cargaison sèche et 2 millions de tonnes de bateaux-citernes, le besoin de déchirage s'élèverait respectivement à 1,5 et 0,3 millions de tonnes.

21. Sur cette base, il est possible de calculer le financement nécessaire au programme 1996-1998. Il ne faut pas perdre de vue non plus que le montant des primes de déchirage, tel qu'il a été fixé en 1989, nécessite quelques corrections (en moyenne une augmentation d'environ 15%) du fait notamment de la dépréciation monétaire et de la dévalorisation de l'Ecu par rapport aux monnaies des pays dotés d'une navigation intérieure. En 1990, 66,04 millions d'Ecus ont été versés pour le déchirage de 8% de la cale sèche et 38,36 millions d'Ecus pour celui de 13% de la cale citerne. Le déchirage de 15% pour 1996-1998 nécessiterait donc respectivement 142 millions et 50 millions d'Ecus soit un total de 192 millions d'Ecus.

22. Etant donné l'importance des besoins en financement, un effort conjoint de toutes les parties concernées (entreprises de navigation intérieure, Etats membres et Communauté) est nécessaire.

    En ce qui concerne le financement des actions d'assainissement de la navigation intérieure, le Conseil, dans son règlement n° 1101/89, a choisi comme principe que ce financement incombait en premier lieu aux opérateurs du secteur considéré. La Commission estime qu'il importe de respecter autant que possible ce principe. Les contributions annuelles de la Communauté au programme 1996-1998 doivent alors être en rapport avec l'effort financier de la profession.

    Les cotisations annuelles payées par la profession (Suisse non comprise) s'élevaient au 31 décembre 1994 à environ 13.370.000 Ecus. Pour les années à venir, ces contributions peuvent se stabiliser autour du chiffre de 14 millions d'Ecus par an, soit 42 millions d'Ecus pour la période 1996-1998. Cependant il faut déduire de ce montant environ 12 millions d'Ecus qui doivent être utilisés au remboursement des montants préfinancés par les Etats membres pour l'action de 1990. Par conséquent, il reste 30 millions d'Ecus disponibles pour la nouvelle action. Si la Communauté et les Etats membres concernés peuvent mettre à la disposition des fonds de déchirage la moitié du montant restant, soit 81 millions d'Ecus chacun à étaler sur 3 ans, le financement du programme sera assuré.

Compte tenu des disponibilités budgétaires actuelles, la communauté est d'ores et déjà en mesure de pouvoir intervenir à hauteur de 40 Millions d'Ecus sur 3 ans (20 Millions d'Ecus en 1996 et 10 Millions d'Ecus en 1997 et en 1998). La partie restante du financement de l'action de déchirage, au minimum la moitié soit 81 Millions d'Ecus et au maximum 122 millions d'Ecus, devra relever des budgets des membres concernés, le calcul s'effectuant au prorata de leur flotte respective.
En tout état de cause, la contribution annuelle de la Communauté ne devra pas dépasser le double de celle de la profession.

23. L'action de déchirage de 1996 à 1998 devra faire l'objet d'une évaluation annuelle par la Commission pour que celle-ci puisse procéder à d'éventuelles modifications en fonction de l'évolution du marché et des mesures de libéralisation mises en oeuvres. La Commission déterminera au début de chaque année, en fonction des disponibilités financières, les modalités pratiques pour l'action de déchirage de l'année en cours.

IV. LA PROMOTION DES TRANSPORTS PAR VOIE D'EAU

24. Les transports par voie navigable sont avantageux à plus d'un titre pour la société: ils respectent l'environnement, présentent un degré élévé de sécurité, sont économes en énergie et contribuent au délestage du réseau routier surchargé de l'Europe du Nord-Ouest. Mais ces avantages généraux ne sont pas d'un grand poids dans le choix par le chargeur d'un mode de transport donné. En effet, ce sont avant tout des considérations d'ordre économique et financière qui dicteront l'attitude des usagers (entreprises de chargement).

25. Ces dernières années, des organisations pour la promotion de la navigation intérieure ont vu le jour dans plusieurs Etats membres. Celles-ci ont pour objectifs d'informer à la fois les chargeurs et le grand public sur les possibilités et les avantages des transports par voie d'eau. Elles rencontrent un certain succès mais il semble difficile de convertir les chargeurs à la voie d'eau surtout s'ils n'ont jamais fait l'expérience d'utiliser ce mode. Certes, le coût de la tonne-km du transport par bateau est inférieur mais cet avantage risque d'être anéanti par des frais de transbordement plus élevés. De plus, le montant considérable des investissements souvent nécessaires dans la logistique interne de l'entreprise de chargement (quais, installations de chargement et de déchargement) constitue un obstacle.

26. Pour faire en sorte que des investissements socialement souhaitables soient faits dans le développement du système de transport par voie d'eau, il convient d'instaurer un régime de soutien temporaire aux investissements dans les terminaux fluviaux. Le régime proposé fait l'objet de la proposition de règlement jointe. Il présente un net parallélisme avec le régime d'aide aux investissements dans les terminaux de transport combiné, jadis introduit par le Conseil (voir article 3, paragraphe 1e du règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil relatif aux aides accordées dans le domaine des transports, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 3578/92 du 7 décembre 1992).

27. Le régime proposé a un caractère général et vise aussi bien les terminaux publics que privés. Dans tous les cas, la demande d'aide à l'investissement doit être accompagnée d'une évaluation prévisionnelle du volume des cargaisons que transportera la voie d'eau à la suite de l'investissement. Afin de favoriser une politique d'investissement responsable, si le tonnage nouveau ou supplémentaire de transport sur la voie d'eau n'est pas réalisé, les

bénéficiaires des aides devront alors rembourser celles-ci. Pour la même raison, le montant de l'aide ne peut en aucun cas dépasser 50% de l'investissement correspondant. Priorité doit donc être donnée aux investissements qui amènent le plus de tonnages possibles sur la voie d'eau.

Les Etats membres seront tenus de rendre compte périodiquement à la Commission de l'application et de l'incidence de ce régime afin que, sur cette base, de nouvelles initiatives puissent être développées.

V. SUBSIDIARITE

28. L'action de la Communauté envisagée dans la proposition de directive concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté peut être analysée en terme de subsidiarité en répondant à cinq questions fondamentales:

a) Quels sont les objectifs de l'action envisagée par rapport aux obligations pesant sur la Communauté ?

Cette action trouve son origine dans la disparité des législations nationales concernant les modes d'exploitation commerciale de la navigation intérieure qui ne favorisent pas le bon fonctionnement du marché unique dans ledit secteur. Il convient donc de mettre en place au plan communautaire des dispositions communes pour l'ensemble du marché de la navigation intérieure afin que les entreprises concernées puissent bénéficier pleinement des possibilités du marché intérieur. L'achèvement du marché unique, dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est garantie, exige dans le domaine des transports de marchandises par voie navigable une adaptation de l'organisation des systèmes d'affrètement au tour de rôle vers une plus grande souplesse commerciale afin de parvenir à un régime de transactions totalement libre au 1er janvier 2000.

b) La proposition de directive relève-t-elle de la compétence exclusive de la Communauté ou est-on en présence d'une compétence partagée avec les Etats membres ?

La proposition est présentée sur la base de l'article 75 du Traité et relève donc de la compétence exclusive de la Communauté.

c) Quelle est la dimension communautaire du problème ?

Les Etats membres directement concernés par la libéralisation du marché sont: la France, la Belgique et les Pays-Bas. Les autres pays fluviaux évoluent dans des marchés libres.

d) Quelles modalités d'action sont à la disposition de la Communauté ?

La Commission propose de libéraliser la partie du marché de la navigation intérieure encore réglementé par le biais d'une proposition législative.

e) Un règlement uniforme est-il nécessaire ou une directive serait-elle suffisante ?

La mise en place d'un régime unique et non discriminatoire nécessite que l'on prenne des mesures pour garantir une approche harmonisée dans tous les Etats membres. Toutefois, une directive, qui établit le cadre général et les différentes étapes pour parvenir à un marché totalement libre tout en laissant aux Etats membres le choix des moyens, apparait être la forme législative la plus appropriée pour réaliser l'objectif.

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL 95/0121 (SYN)

concernant les modalités d'affrètement et de formation
des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux
de marchandises par voie navigable dans la Communauté

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

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

vu la proposition de la Commission[1] ,

en coopération avec le Parlement européen[2],

vu l'avis du Comité économique et social[3],

considérant que les problèmes croissants relatifs à la saturation des axes routiers et ferroviaires, à la sécurité des transports, à l'environnement, aux économies d'énergie et à la qualité de vie du citoyen exigent dans l'intérêt public un développement plus poussé et une meilleure exploitation des potentialités du transport par voie navigable en améliorant notamment sa compétitivité;

considérant que la diversité des législations nationales concernant les modes d'exploitation commerciale de la navigation intérieure ne favorise pas le bon fonctionnement du marché intérieur dans ledit secteur; qu'il convient donc de mettre en place, au plan communautaire, des dispositions communes pour l'ensemble du marché de la navigation intérieure comme suggéré dans le rapport de la Commission au Conseil du 9 juin 1994 sur l'organisation du marché de la navigation intérieure et les systèmes d'affrètement au tour de rôle, dont l'approche a été approuvée par le Conseil dans sa résolution du 24 octobre 1994[4];

considérant que l'achèvement du marché intérieur, dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est garantie, exige dans le domaine des transports de marchandises par voie navigable une adaptation de l'organisation des systèmes d'affrètement au tour de rôle vers une plus grande souplesse commerciale en vue de parvenir à un régime de transactions libres;

considérant qu'en raison des caractéristiques socio-économiques de la profession du secteur, il convient de prévoir une période transitoire en limitant progressivement le champ d'application du tour de rôle avant d'aboutir à un régime de liberté d'affrètement et de formation des prix de transport;

---

(1)

(2)

(3)

(4) JO n° C 309 du 5.11.1994, p. 5

considérant qu'une période transitoire est nécessaire afin que les transporteurs puissent s'adapter aux conditions d'un marché libre et mettre en oeuvre, le cas échéant, des formes de groupements commerciaux mieux adaptés aux besoins logistiques des chargeurs;

considérant qu'au regard des objectifs décrits ci-dessus, il est à la fois nécessaire et suffisant de fixer sur le plan communautaire un calendrier uniforme pour la libéralisation progressive du marché, tout en laissant aux Etats membres la responsabilité de la mise en oeuvre de cette libéralisation; que les dispositions de l'article 3B troisième alinéa du traité sont ainsi respectées;

considérant qu'il importe d'adopter des dispositions permettant d'intervenir sur le marché des transports concernés en cas de perturbation grave; que, à cette fin, il convient de conférer à la Commission, dans le cadre d'un comité consultatif, la compétence de prendre les mesures appropriées,

A ARRÊTE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) "système d'affrètement au tour de rôle": un système qui consiste à répartir dans une bourse d'affrètement les demandes de transport, à des prix fixés et selon des conditions affichées, émanant de la clientèle selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles après leur déchargement. Les transporteurs sont invités, dans l'ordre de leur inscription au tour de rôle, à choisir successivement un transport parmi ceux qui sont offerts. Ceux qui ne choisissent pas conservent néanmoins le bénéfice du rang de leur inscription;

b) "transporteur":
   - un artisan-batelier propriétaire d'un ou plusieurs bateaux, au maximum trois, de navigation intérieure;
   - un armement propriétaire de plus de trois bateaux de navigation intérieure;
   - un groupement ou une coopérative d'artisans-bateliers propriétaires de bateaux de navigation intérieure;

c) "autorité compétente": l'autorité chargée par l'Etat membre de gérer et d'organiser le système d'affrètement au tour de rôle;

d) "perturbation grave du marché": l'apparition dans le secteur considéré de problèmes spécifiques à ce marché de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande et impliquant une menace sérieuse pour l'équilibre financier et la survie d'un nombre important d'entreprises de transports de marchandises par voie navigable, à condition que les prévisions à court et à moyen terme sur le marché considéré n'indiquent pas d'améliorations substantielles et durables.

Article 2

Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés, le cas échéant au sein de bourses d'affrètement.

Article 3

Par dérogation à l'article 2, les Etats membres peuvent, pendant une période limitée jusqu'au 1er janvier 2000, maintenir un régime de tarifs minimums obligatoires ainsi que des systèmes d'affrètement au tour de rôle à condition:

- que les modalités énumérées aux articles 4 à 7 soient respectées;

- d'assurer que les systèmes de tour de rôle et de prix imposés soient librement accessibles aux mêmes conditions pour tous les transporteurs des Etats membres.

Article 4

Pendant la période transitoire visée à l'article 3, le champ d'application des systèmes d'affrètement au tour de rôle est limité aux marchandises générales.

Ne sont pas soumis à ces systèmes les transports d'hydrocarbures, de marchandises liquides et de pulvérulents en vrac, les trafics spéciaux comme ceux des masses lourdes et indivisibles, les transports de conteneurs, les transports de "brouettage" dans les enceintes portuaires, les transports pour compte propre de toute nature ainsi que tout type de transport qui se traite déjà hors du système du tour de rôle.

Article 5

Ne sont pas soumis aux systèmes d'affrètement au tour de rôle les transports qui ne peuvent être traités efficacement au moyen de ces systèmes, notamment:

- les transports nécessitant l'utilisation d'un matériel doté de moyens de manutention;

- les transports combinés, à savoir les transports intermodaux dont les parcours s'effectuent principalement par voies navigables et les parcours initiaux et/ou terminaux, les plus courts possible, soit par route soit par chemin de fer;

- les transports de type nouveau non couverts par l'article 4 ou par les premier et deuxième tirets dans le cas desquels les chargeurs, durant une période d'essai préalable allant jusqu'à 24 mois, auront la liberté d'utiliser ou non le tour de rôle.

Article 6

Pendant la période transitoire visée à l'article 3, les Etats membres font le nécessaire pour assouplir au maximum les systèmes d'affrètement au tour de rôle, notamment:

- en prévoyant pour les chargeurs la possibilité de conclure des contrats aux voyages multiples, c'est-à-dire une série de voyages successifs effectués par un même bateau;

- en prévoyant que les voyages simples ou multiples, proposés consécutivement par deux fois au tour de rôle sans avoir trouvé preneur, sortent du système de tour de rôle et soient librement négociés.

Article 7

Dans un délai de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que les chargeurs aient le libre choix entre trois types de contrats:

- des contrats à temps, y compris des contrats de location, où le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déter-minée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée. Le contrat est librement conclu entre les parties;

- des contrats au tonnage où le transporteur s'engage à transporter, pendant une période fixée dans le contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne. Le contrat est librement conclu entre les parties; il doit concerner obligatoirement des volumes de marchandises importants;

- des contrats aux voyages simples ou multiples à effectuer dans le système d'affrètement au tour de rôle.

Article 8

1. En cas de perturbation grave du marché des transports fluviaux, la Commission peut prendre de sa propre initiative ou à la demande d'un Etat membre les mesures appropriées, notamment des mesures visant à empêcher toute nouvelle augmentation de la capacité de transport offerte sur le marché concerné. La décision est prise selon la procédure prévue à l'article 9 paragraphe 2.

2. En cas de demande par un Etat membre de mesures appropriées, une décision est prise dans un délai de trois mois après la réception de la demande.

3. La demande d'un Etat membre pour adopter des mesures appropriées doit être accompagnée de tous les renseignements nécessaires pour pouvoir apprécier la situation économique du secteur en cause, avec notamment:

   - des indications de coûts moyens et de prix des différents types de transports;
   - le taux d'utilisation de la cale;
   - des prévisions sur l'évolution de la demande.

   Les renseignements visés ci-dessus ne peuvent être utilisés que dans un but statistique. Il est interdit de les utiliser dans un but fiscal et de les communiquer à des tiers.

4. Les décisions prises en vertu du présent article sont notifiées sans délai aux Etats membres.

Article 9

1. La Commission est assistée par le comité établi par la directive 91/672/CEE du Conseil[5].

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

   L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque Etat membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

   La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Article 10

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, règlementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1er janvier 1996. Ils en informent immédiatement la Commission.

   Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

2. Les Etats membres communiquent immédiatement à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans les domaines régis par la présente directive.

Article 11

La présente directive entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 12

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président

---

[5] JO n° L 373 du 31.12.1991, p. 29

Proposition de

REGLEMENT (CE) DU CONSEIL 95/0122 (SYN)

modifiant le règlement (CEE) n° 1101/89 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure[*]

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

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

vu la proposition de la Commission[1],

en coopération avec le Parlement européen[2],

vu l'avis du Comité économique et social[3],

considérant que le règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil[4], modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° /95[5], a instauré un régime d'assainissement structurel dans le secteur de la navigation intérieure; que ce règlement vise à réduire les surcapacités des flottes dans la navigation intérieure en prévoyant des actions de déchirage de bateaux coordonnées au niveau communautaire;

considérant que le règlement (CEE) n° 1101/89 prévoit la possibilité d'un financement communautaire pour les années 1995 à 1998 et que les modalités pour les années 1996, 1997 et 1998 restent à déterminer;

considérant que le système d'assainissement structurel actuellement en vigueur a pour principe d'être financé en premier lieu par les opérateurs du secteur considéré et que ceux-ci le financent par des cotisations annuelles;

considérant que les contributions publiques doivent être accordées annuellement et ce en rapport avec les contributions fournies par la profession du secteur concerné; que l'action est prévue pour une durée de trois ans, de 1996, 1997 et 1998, et qu'elle doit faire l'objet d'une évaluation annuelle,

---

(*) La présente proposition est rédigée en tenant compte de la proposition de modification du règlement (CEE) n° 1101/89 présentée par la Commission le ..... (doc....)

(1)

(2)

(3)

(4) JO n° L 116 du 28.4.1989, p. 25

(5) JO n°

A ARRÊTE LE PRESENT REGLEMENT:

Article premier

A l'article 4 bis du règlement (CEE) n° 1101/89 sont ajoutés les paragraphes suivants:

"4. Le montant des contributions financières de la Communauté pour les années 1996, 1997 et 1998 ne peut dépasser le double du montant des cotisations de la profession.

5. Les Etats membres concernés mettent en commun, à la disposition de leurs fonds, des montants similaires à ceux de la Communauté durant les années mentionnées au paragraphe 4. La quote-part de chaque Etat membre concerné est calculée en proportion de la taille de sa flotte active par rapport à celle des Etats membres. Ces montants sont déterminés par la Commission en collaboration avec les autorités des divers fonds de déchirage.

6. Chaque début d'année, durant l'action de déchirage de 1996, 1997 et 1998, la Commission détermine dans le cadre du présent règlement les modalités de l'action de déchirage de l'année en cours en fonction à la fois des disponibilités financières, de l'évolution du marché et des mesures de libéralisation mises en oeuvre."

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le Président

Proposition de

REGLEMENT (CE) DU CONSEIL 95/0123 (SYN)

modifiant le règlement (CEE) n° 1107/70 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable

---

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

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

vu la proposition de la Commission[1],

en coopération avec le Parlement européen[2],

vu l'avis du Comité économique et social[3],

considérant que le règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil[4], modifié en dernier lieu par le règlement (CE) ...[5], et notamment son article 3 point 1), prévoit que les Etats membres peuvent octroyer des aides visant à faciliter le développement de formes et techniques de transport plus économiques pour la collectivité et le développement du transport combiné;

considérant que les problèmes croissants relatifs à la saturation des axes routiers et ferroviaires, à la sécurité des transports, à l'environnement, aux économies d'énergie et à la qualité de vie du citoyen exigent dans l'intérêt public un développement plus poussé et une meilleure exploitation des potentialités du transport par voie navigable en améliorant notamment sa compétitivité;

considérant que les coûts de transbordement constituent une partie très importante des coûts totaux de transport par voie d'eau; qu'il est essentiel pour le développement du mode de transport fluvial que des investissements importants soient réalisés afin de rendre les installations de transbordement plus efficaces et mieux adaptées aux exigences logistiques actuelles pour contribuer ainsi au développement souhaité de la navigation intérieure;

considérant que, à cet effet, il convient de favoriser les investissements d'équipements d'infrastructures et/ou d'outillages pour les terminaux fluviaux qui permettent de créer ou d'augmenter le trafic par voie d'eau; que, par conséquent, il importe que des aides accordées par les Etats membres ou au moyen de ressources d'Etat puissent être mises à la disposition des entreprises concernées;

---

(1)

(2)

(3)

(4) JO n° L 130 du 15.6.1970, p. 1

(5)

considérant qu'il convient d'instaurer des conditions harmonisées pour l'octroi de ces aides au développement du transport par voie d'eau et qu'il importe d'évaluer à intervalles réguliers leur incidence;

considérant que ces aides doivent être accordées pendant une période suffisamment longue afin que lesdits investissements d'équipements aient le temps de fidéliser leur clientèle et de développer le trafic par voie d'eau; qu'il est opportun de maintenir en vigueur jusqu'au 31 décembre 1999 ce régime d'aides et qu'il convient que le Conseil statue, dans les conditions prévues par le traité, sur le régime à appliquer ultérieurement ou, le cas échéant, sur les conditions dans lesquelles il sera mis fin à ce régime;

considérant qu'une adaptation des dispositions communautaires relatives aux aides s'avère nécessaire et qu'il y a lieu de modifier en conséquence le règlement (CEE) n° 1107/70,

A ARRÊTE LE PRESENT REGLEMENT:

Article premier

A l'article 3 point 1) du règlement (CEE) n° 1107/70, est ajoutée la lettre suivante:

"f) jusqu'au 31 décembre 1999, lorsque les aides sont accordées à titre temporaire et ont pour but de faciliter le développement du transport par voie navigable, ces aides devant concerner:

- soit des investissements dans l'infrastructure des terminaux fluviaux,
- soit des investissements dans les équipements fixes et mobiles nécessaires au transbordement de et vers la voie d'eau.

Les aides accordées ne peuvent dépasser 50% du montant total de l'investissement.

Les bénéficiaires de ces aides doivent s'engager à réaliser un tonnage nouveau ou supplémentaire de transport sur la voie d'eau, à déterminer avec les autorités compétentes des Etats membres, pour une durée de cinq ans. En cas de non respect de cet engagement, l'aide est récupérée par l'autorité compétente.

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, tous les deux ans, un rapport sur le bilan de l'application de ces mesures, en précisant notamment l'affectation des aides, leur montant et leur incidence sur le transport par voie d'eau. Les Etats membres fournissent à la Commission les informations nécessaires à l'établissement de ce rapport.

Au plus tard le 31 juillet 1999, le Conseil statue, sur proposition de la Commission, dans les conditions prévues par le traité, sur le régime à appliquer ultérieurement ou, le cas échéant, sur les modalités pour mettre fin à ce régime."

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le Président

Fiche financière

Article B2-708: Actions d'assainissement structurel dans la navigation intérieure.

1. INTITULÉ DE L'ACTION

Actions d'assainissement structurel dans la navigation intérieure.

2. LIGNE BUDGÉTAIRE CONCERNÉE

Ligne B2-708.

3. BASE LÉGALE

Article 75 du traité CEE.
Règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil, du 27 avril 1989, relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure (JO CEE du 28 avril 1989), modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 844/94 (JO n° L 98 du 16.4.1994, p. 1).
Modification du règlement n° 1101/89 du Conseil par le règlement (CE) n° /95 du Conseil.

4. DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectif général de l'action

Intervention financière temporaire et additionnelle de la communauté dans l'action de déchirage afin de réduire de façon substantielle les surcapacités de cale structurelles estimées à environ 15% dans les deux secteurs (cale sèche et cale citerne) et d'assainir ainsi les structures de la navigation intérieure. Cette intervention se justifie d'abord par un contexte conjoncturel particulièrement difficile où il n'est plus guère possible d'augmenter le niveau des cotisations de la profession qui assure actuellement son propre assainissement structurel. Mais il s'agit surtout d'une mesure d'accompagnement au programme communautaire de libéralisation progressive du marché fluvial prévu pour les prochaines années. Cette action d'envergure, qui a été demandée par le Conseil, vise à garantir durablement la compétitivité du secteur. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer de moyens financiers supplémentaires pour une période de trois ans et qui proviennent à la fois du budget communautaire, des budgets des Etats membres concernés et de la profession.

4.2 Période couverte par l'action et modalités prévues pour son renouvellement

3 ans : 1996-1997-1998. Une éventuelle prolongation de l'action après 1998 devra être financée uniquement par le milieu professionnel intéressé.

5. CLASSIFICATION DE LA DÉPENSE/RECETTE

5.1 DNO

5.2 CD

5.3 Type de recettes visées: néant.

6. TYPE DE LA DÉPENSE/RECETTE

- *subvention pour co-financement avec d'autres sources du secteur public ou privé.*

- *En cas de réussite économique de l'action, un remboursement partiel ou total de l'apport financier communautaire est-il prévu? NON.*

- *L'action proposée implique-t-elle une modification du niveau des recettes? NON.*

7. INCIDENCE FINANCIÈRE

7.1 Le volume annuel nécessaire pour l'assainissement structurel de la cale (15% de surcapacité globale, soit 1.500.000 tonnes pour la cale sèche et 300.000 tonnes pour la cale citerne) est estimé à 64 Millions d'Ecus/an sur trois ans, de 1996 à 1998, soit 192 Millions d'Ecus répartis en 142 Millions d'Ecus pour la cale sèche et 50 Millions d'Ecus pour la cale citerne. Dans ce calcul, il faut à la fois intégrer l'engagement du processus de libéralisation du marché fluvial qui va faire sortir du tour de rôle de nombreux bateaux incapables d'évoluer dans le contexte d'un marché libre, l'adhésion de l'Autriche avec l'intégration de sa flotte dans le plan communautaire ainsi que l'augmentation des primes de déchirage qui n'ont pas été modifiées depuis 1990 (une augmentation de 15%, avec des variations selon les catégories de bateau, est jugée globalement nécessaire).

La contribution par cotisations annuelles de la profession s'élève pour les 3 années 1996, 1997 et 1998 à environ 14 Millions d'Ecus par an, soit 42 Millions d'Ecus pour la période considérée. Cependant 12 Millions d'Ecus de ce montant doivent être utilisés pour le remboursement des montants préfinancés par les Etats membres pour l'action de 1990 et il ne reste pour la nouvelle action que 30 Millions d'Ecus.

Il est donc proposé que la différence, soit 192-30=162 Millions d'Ecus, soit financée par le budget communautaire ainsi que par les Etats membres concernés et répartie sur 3 ans (1996-1997 et 1998). Compte tenu des disponibilités budgétaires actuelles et prévisibles, la communauté est en mesure de pouvoir intervenir à hauteur de 40 Millions d'Ecus sur 3 ans (20 Millions d'Ecus en 1996 et 10 Millions d'Ecus en 1997 et 1998). La commission se réserve néanmoins d'examiner ultérieurement la possibilité de mobiliser des ressources supplémentaires en fonction de l'évolution effective de la situation budgétaire.

La partie restante du financement de l'action de déchirage, au minimum la moitié soit 81 Millions d'Ecus et au maximum 122 Millions d'Ecus, relèvera du budget des Etats membres

concernés, le calcul s'effectuant au prorata de la taille de leur flotte respective. Par exemple, l'Allemagne, dont la flotte représente 30% de la flotte communautaire, devrait donc co-financer au maximum (selon les ressources allouées par la communauté en 1997 et en 1998) un montant de 36,6 Millions d'Ecus (122x30:100), soit 12,2 Millions d'Ecus/an ce qui représente environ 22 Millions de DM/an. Pour ce qui la concerne, ces ressources existent déjà en partie dans le budget allemand qui a prévu 60 Millions de DM répartis sur 3 ans pour une action de déchirage de ce type.

7.2 Ventilation par éléments de l'action

CE en MioEcus

Ventilation	Budget 95	APB 96	97	98
CONTRIBUTION POUR L'ACTION DE DECHIRAGE	5,0	20,0	10,0	10,0
TOTAL	5,0	20,0	10,0	10,0

7.3 Echéancier à remplir pour les actions pluriannuelles.

L'enveloppe de 40 MioEcus concerne la période 1996 - 1998.

CE en MioEcus

Situation cumulée fin 1994	Budget 1995	APB 1996	Programmation indicative				
			1997	1998	1999	2000 et ex. suivts	TOTAL
0	5,0	20,0	10,0	10,0			45,0

8. DISPOSITIONS ANTI-FRAUDE PRÉVUES (ET RÉSULTATS DE LEUR MISE EN OEUVRE)

La gestion s'effectuera conformément aux règlements (CEE) n° 1101/89 du Conseil, n° 1102/89 de la Commission et sur la base du règlement (CE) n° modifiant le règlement n° 1101/89. La gestion de chaque fonds de déchirage national est assurée par les autorités compétentes de l'Etat membre concerné. La Commission procède, en collaboration avec les autorités des fonds, au début de chaque année, à la péréquation des comptes et fait fonctionner la solidarité financière entre les divers fonds de déchirage nationaux.

9. ELÉMENTS D'ANALYSE COÛT-EFFICACITÉ

9.1 Objectifs spécifiques quantifiables , population visée

- *Objectifs spécifiques* : Considérant la faiblesse structurelle du secteur de la navigation intérieure et l'intérêt qu'il y a d'exploiter les avantages de ce mode de transport, l'objectif de cette action est d'améliorer la structure du marché fluvial parallèlement à sa libéralisation progressive en luttant contre la surcapacité structurelle de la cale estimée à environ 15%.

- *Population visée* : Transporteurs fluviaux.

9.2 Justification de l'action

- *La nécessité de l'intervention budgétaire communautaire* se justifie par son objectif de libéralisation du marché fluvial qui doit s'accompagner de mesures visant à restructurer le secteur. Cette restructuration passe par une réduction de la taille de la flotte grâce à ce co-financement additionnel temporaire de la communauté. Par ailleurs, le Conseil, dans sa résolution du 24.10.1994 (publiée au JO n° C 309/5 du 5.11.94) a affirmé que pour garantir durablement la compétitivité du secteur, il importe de procéder à un nouvel assainissement structurel d'envergure. Si des mesures additionnelles s'avéraient nécessaires après 1998, celles-ci seraient uniquement du ressort de la profession.

- *Choix des modalités de l'intervention*

  * Primes de déchirage

  * Fonctionnement du plan d'assainissement structurel dans la navigation intérieure fixé dans les règlements (CEE) n° 1102/89 et n° 3690/92 de la Commission. La gestion des fonds de déchirage relève de la responsabilité de chaque Etat membre concerné. La Commission est chargée, sur la base de l'article 6 du règlement (CEE) n° 1101/89 et en particulier de son paragraphe 5, de déterminer les conditions d'attribution de ces primes de déchirage.

9.3 Suivi et évaluation de l'action

- *Indicateurs de performances*

  * demandes de primes de déchirage acceptées.
    La prime de déchirage doit être payée par les autorités des fonds dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle le propriétaire a apporté la preuve du déchirage de son bateau. Les autorités des fonds doivent communiquer chaque mois à la Commission la liste des paiements des primes de déchirage afin que celle-ci puisse contrôler l'état d'avancement de l'action.

  * tonnage effectivement déchiré et cale soumise à cotisation dans les différents Etats membres concernés.

- *Modalités et périodicité de l'évaluation prévues:*

  Rapports semestriels et Rapport final fin 1998, réalisés par les services de la Commission, destinés aux Etats membres ainsi qu'aux organisations professionnelles européennes.

  En effet, le paragraphe 2 de l'article 10 du règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil du 27 avril 1989 prévoit que les Etats membres communiquent à la Commission tous les 6 mois toutes informations utiles sur l'évolution de l'action en cours. Ces informations portent en particulier sur l'état financier des fonds, le nombre des demandes de primes de déchirage introduites et le tonnage effectivement déchiré.

Depuis cette date, les services de la Commission établissent un rapport semestriel. Le dixième rapport (pour la période du 01.07.1994 au 31.12.1994) a été diffusé aux Etats membres concernés et à la profession le 15 mars 1995. Par ailleurs, l'article 6 paragraphe 6 du règlement (CEE) n°3690/92 prévoit que les Etats membres communiquent à la Commission à la fin de chaque trimestre, afin de tenir une réunion trimestrielle à Bruxelles, une liste des demandes de prime de déchirage ainsi qu'un tableau complet des ressources financières disponibles.

10. DEPENSES ADMINISTRATIVES (PARTIE A DU BUDGET)

La mobilisation effective des ressources administratives nécessaires résultera de la décision annuelle de la Commission relative à l'allocation des ressources, compte tenu notamment des effectifs et des montants supplémentaires qui auront été accordés par l'autorité budgétaire.

10.1 L'action implique le recrutement d'un fonctionnaire A supplémentaire pour la mise en oeuvre de l'ensemble du paquet de libéralisation du marché de la navigation intérieure (déjà alloué dans le cadre des ressources 1995).

10.2 Les autres dépenses de fonctionnement et de personnel générées par l'action sont couvertes par la dotation normale de la DG et ne sont pas susceptibles d'augmentation significative, étant donné que l'action s'inscrit dans la prolongation d'actions antérieures (notamment la coordination des Fonds nationaux de déchirage).

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

IMPACT DES PROPOSITIONS SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Titre des propositions:

- Proposition de Directive du Conseil relative aux modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté.
- Proposition de Règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure.
- Proposition de Règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 1107/70 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Les propositions

1. Compte tenu du principe de subsidiarité (voir chapitre V de la Communication au Conseil), pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs ?

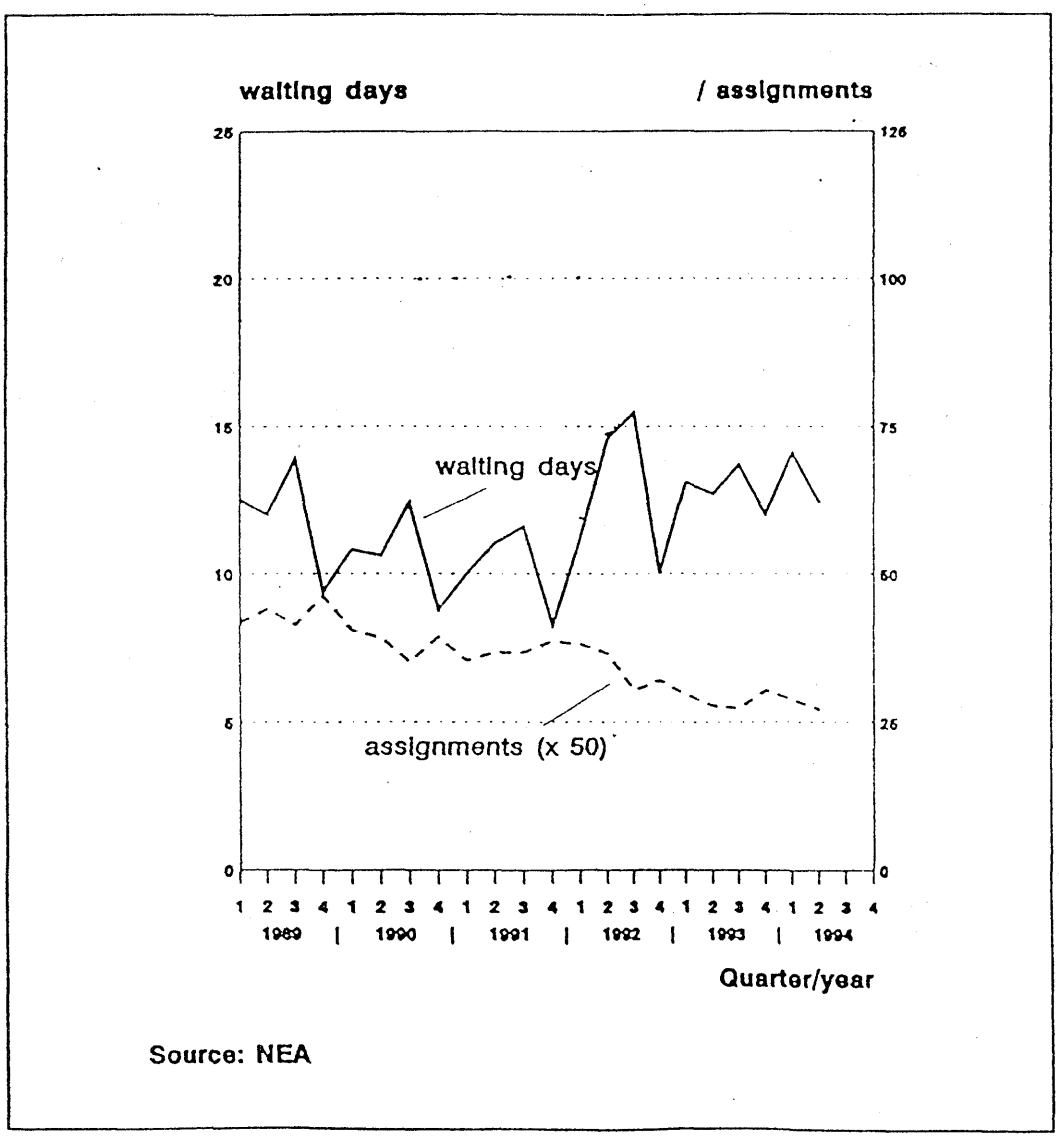
   La disparité des législations nationales concernant les modes d'exploitation commerciale de la navigation intérieure ne favorise pas un bon fonctionnement du marché unique dans ledit secteur. L'achèvement du marché unique nécessite une harmonisation plus complète des différents régimes existants dans les différents segments du marché fluvial de l'Union. En effet, il est difficilement compréhensible surtout du point de vue des chargeurs que certains d'entre-eux soient obligés de passer par un système d'affrètement au tour de rôle (répartition des demandes de transport à des prix fixés et selon des conditions affichées selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles après leur déchargement) à cause de leur établissement géographique alors que d'autres évoluent dans un marché libre.

   Dans la perspective de la promotion du mode de transport qu'est la voie d'eau, il convient de supprimer les réglementations existantes pouvant freiner son développement pour mettre en place progressivement un régime de liberté d'affrètement et de formation des prix de transport (1ère proposition).
   Afin de garantir l'uniformité et la transparence requise, il est opportun que soit fixé sur le plan communautaire un calendrier pour cette libéralisation progressive du marché afin que les Etats membres concernés puissent agir de manière synchronisée.
   En raison des problèmes socio-économiques du secteur de la navigation intérieure et de ses mutations structurelles sur le marché des transports rendues nécessaires par sa libéralisation progressive, il importe de procéder, en tant que mesure d'accompagnement, à un nouvel assainissement structurel d'envergure (voir Résolution du Conseil du 26 octobre 1994) afin de garantir durablement la compétitivité du secteur (2ème proposition).

   Enfin, la 3ème proposition comprend la possibilité d'aides nationales aux investissements d'équipements d'infrastructures et/ou d'outillages pour les terminaux fluviaux qui s'inspire du régime d'aides existant pour le transport combiné et qui favorise la promotion de la voie d'eau.

   Dans le marché concerné, par exemple pour les transports Nord-Sud entre les Pays-Bas et la Belgique, le nombre de "contrats au voyage" ("assignments") est à la baisse depuis des années (voir page 41 du rapport NEA du 24.02.1995 sur l'observation du marché dans la navigation intérieure) en outre parce que les chargeurs s'opposent au tour de rôle (trop rigide, pas le choix du transporteur, etc.) et se tournent vers d'autres alternatives.
   Pour rendre la voie d'eau plus attractive, il est donc nécessaire de prendre des mesures comme celles d'une dérégularisation progressive accompagnée de mesures d'accompagnement.

Average waiting time and assignments in Tour-de-Rôle traffic from Netherlands to Belgium



Source: NEA

L'impact sur les entreprises

2. Qui sera affecté par les propositions ?

a) Impact direct (possibilités de nouvelles activités)

- chargeurs en B, F et NL
- artisans-bateliers
- armements (propriétaires de plus de trois bateaux de navigation intérieure)
- groupements ou coopératives d'artisans-bateliers
- autres opérateurs (gestionnaires de terminaux fluviaux, ports fluviaux...)

Impact positif: la libéralisation du marché va rendre la voie d'eau plus attractive pour les chargeurs et plus compétitive vis à vis des autres modes de transport.

b) Impact indirect (offre de services de transport)

- toutes entreprises ayant besoin de faire effectuer des transports (chargeurs).

Impact positif: disposeront de meilleurs transports et des routes moins congestionnées.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?

Les artisans-bateliers, pour autant qu'ils participent au tour de rôle, devront abandonner progressivement le système d'affrètement au tour de rôle. Ils devront se réorganiser pour faire face au marché libre soit en effectuant des regroupements commerciaux, soit en mettant l'accent sur leur commercialisation et leur logistique. Ceux qui voudront quitter la profession bénéficieront des primes de déchirage.

4. Quels effets économiques les propositions sont-elles susceptibles d'avoir?

Impact positif pour le marché fluvial. Les industries de recherche NEA et PLANCO ont évalué, pour le compte de la Commission, le fret supplémentaire que la navigation fluviale pourrait escompter en cas de libéralisation du marché. D'après ces instituts, le surcroît de fret devrait être de l'ordre de 6 à 7 millions de tonnes par an, soit plus de 10% du volume total de fret actuellement traité par les différents systèmes d'affrètement au tour de rôle. Cependant, l'impact psychologique d'une telle mesure, combinée avec les mesures de promotion décrites à l'annexe III, auprès des chargeurs risque d'augmenter fortement ces estimations.

Impact négatif sur les artisans-bateliers les moins performants qui devront quitter un marché livré à une plus forte compétitivité mais qui pourront néanmoins percevoir une aide au départ sous forme de prime de déchirage de leurs bateaux.

5. Les propositions contiennent-elles des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (PME)?

C'est justement pour tenir compte de la structure socio-économique particulière du secteur (atomisation de la profession avec une très forte majorité d'artisans-bateliers type PME) que les propositions prévoient en parallèle de la libéralisation un programme de mesures ayant pour objet de diminuer les faiblesses structurelles du secteur et de promouvoir le mode de transport qu'est la voie d'eau. Par ailleurs, la Commission a compétence pour fixer les taux de primes de déchirage en fonction du type et de la taille du bateau ce qui lui permet de veiller à ce que les plus petites PME ne soient pas défavorisées.

Consultation

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur les propositions et exposé des éléments essentiels de leur position.

OEB/ESO	Organisation Européenne de Bateliers
UINF/IBU	Union Internationale de la Navigation Fluviale
UNICE	Union Internationale des Industries de la Communauté Européenne
FEPI	Fédération Européenne des Ports Intérieurs
CST	Comité Syndical des Transports
CLECAT	(intermédiaires des Transports)

- Accord général sur la nécessité d'une période transitoire avant la libéralisation totale du marché fluvial sauf pour l'OEB qui craint que la proposition I de libéralisation du marché n'ait des conséquences sur les prix de transport et qui préconise un assainissement préalable du secteur de la navigation intérieure. En revanche, l'organisation accepte les propositions II et III de la Commission.

- L'ensemble des organisations estiment utile d'améliorer le système d'observation du marché, l'OEB en fait même une condition à toute mesure de libéralisation.

- De l'avis général, l'objectif quantitatif d'une nouvelle action de déchirage sur 1996, 1997 et 1998 tourne autour de 15% de surcapacité mais pour tenir compte d'une probable amélioration de la conjoncture économique, une répartition de 5% par an sur trois ans (5% x 3), avec évaluation à la fin de chaque année, semble nécessaire.

- Les mesures en faveur de la promotion de la voie d'eau ont reçu l'assentiment de l'ensemble des organisations, notamment celles qui favorisent une politique d'embranchements fluviaux. Ce type de politique a été vivement soutenu en particulier par l'UNICE et par le CLECAT

ISSN 0254-1491

COM(95) 199 final

DOCUMENTS

FR 07

N° de catalogue : CB-CO-95-229-FR-C

ISBN 92-77-89144-0

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg