II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

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

(95/C 318/08)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(95) 199 final — 95/0121(SYN)

(Présentée par la Commission le 15 septembre 1995)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission,

en coopération avec le Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

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 [1];

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 que, 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;

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

considérant que, 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 États membres la responsabilité de la mise en œuvre de cette libéralisation; que les dispositions de l'article 3 B 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,

[1] JO n° C 309 du 5. 11. 1994, p. 5.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE 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 de 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'État 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 États membres peuvent, pendant une période limitée jusqu'au 1er janvier 2000, maintenir un régime de tarifs minimaux 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 États 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 vingt-quatre mois, auront la liberté d'utiliser ou non le tour de rôle.

Article 6

Pendant la période transitoire visée à l'article 3, les États 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 États 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 déterminée 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 État 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 État 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 État 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 États membres.

Article 9

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

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

Lorsque les États 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 États membres.

2. Les États 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 États membres sont destinataires de la présente directive.

---

[1] JO n° L 373 du 31. 12. 1991, p. 29.