

Communautés européennes

PARLEMENT EUROPÉEN

Documents de séance

1972 - 1973

8 mai 1972

DOCUMENT 29/72

Rapport

LIBRARY

fait au nom de la commission des transports

sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil
(doc. 159/71) concernant une décision relative à l'ouverture de la négociation
d'un accord entre la C.E.E. et la Suisse sur la mise en oeuvre d'une réglementation
concernant l'immobilisation temporaire de bateaux affectés aux transports de
marchandises et applicable à certaines voies d'eau

Rapporteur: M. Siegfried MEISTER

PE 29 418/déf.

Par lettre en date du 13 octobre 1971 le Président du Conseil des Communautés européennes a demandé l'avis du Parlement européen, conformément à l'article 75 du traité C.E.E., sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil concernant une décision relative à l'ouverture de la négociation d'un accord entre la C.E.E. et la Suisse sur la mise en oeuvre d'une réglementation concernant l'immobilisation temporaire de bateaux affectés aux transports de marchandises et applicable à certaines voies d'eau.

Cette proposition a été imprimée et distribuée comme document de séance 159/71.

Le Président du Parlement a renvoyé cette proposition le 18 octobre 1971 à la commission des transports, compétente au fond, et à la commission des relations économiques extérieures, saisie pour avis.

Le 14 décembre 1971, la commission des transports a nommé M. Meister rapporteur. Elle a examiné la proposition de décision au cours de sa réunion du 28 avril 1972.

Au cours de cette même réunion, la commission a adopté la proposition de résolution ainsi que l'exposé des motifs à l'unanimité moins une abstention.

Etaient présents : MM. Oele, président, Kollwelter, vice-président, Meister, rapporteur, Bertrand, Bos (suppléant M. Notenboom), Cousté, Dittrich (suppléant M. Pintus), Faller, Giraud, Leonardi, Richarts, Riedel (suppléant M. Noé), Schwabe, Seefeld.

L'avis de la commission des relations économiques extérieures est joint au présent rapport.

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
A - Proposition de résolution	5
Proposition de décision du Conseil	7
B - Exposé des motifs	9
Avis de la commission des relations économiques extérieures.....	13

A.

La commission des transports soumet, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, au vote du Parlement européen la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil concernant une décision relative à l'ouverture de la négociation d'un accord entre la C.E.E. et la Suisse sur la mise en oeuvre d'une réglementation concernant l'immobilisation temporaire de bateaux affectés aux transports de marchandises et applicable à certaines voies d'eau.

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil (1),
 - consulté par le Conseil conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E. (doc. 159/71),
 - vu le rapport de la commission des transports (doc. 29/72),
1. constate que dans le cadre de la politique commune des transports de la Communauté économique européenne, une politique commune réglementant la capacité dans la navigation intérieure est absolument indispensable pour parvenir à un équilibre du marché, qui est le préalable d'une politique des prix orientée en fonction des impératifs de la concurrence ;
 2. estime, qu'un régime commun d'immobilisation peut être nécessaire, mais ne suffit pas pour réaliser une telle réglementation de la capacité ;
 3. estime, d'autre part, que tout le réseau de voies d'eau intérieures européen doit être considéré comme un ensemble et soumis à un régime uniforme ;
 4. pose en principe que les problèmes de la navigation intérieure seront discutés avec la Suisse ;
 5. estime que les négociations doivent être menées par la Commission des Communautés européennes ;
 6. invite dès lors le Conseil à donner un mandat à la Commission ;

(1) J.O. n° C 107 du 25.10.1971, p. 1.

7. considère la proposition de la Commission comme une base de départ acceptable pour de telles négociations ;
8. approuve dès lors la proposition de la Commission qu'elle invite toutefois à faire siennes les modifications suivantes conformément à l'alinéa 2 de l'article 149 du traité instituant la C.E.E. ;
9. invite la Commission, si les négociations le justifient, à présenter sans délai une nouvelle proposition qui se fonde sur sa proposition concernant un règlement du Conseil relatif à l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable du 29 novembre 1967, telle qu'elle fut modifiée le 29 avril 1969, et tienne compte de l'avis du Parlement européen du 30 septembre 1968 (1) ;
10. charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

(1) J.O. n° C 108 du 19.10.1968

Proposition d'une décision du Conseil

relative à l'ouverture de la négociation d'un accord entre la Communauté économique européenne et la Suisse sur la mise en oeuvre d'une réglementation concernant l'immobilisation temporaire de bateaux affectés aux transports de marchandises et applicable à certaines voies d'eau

Introduction, considérants et articles 1 à 4 inchangés

Annexe à la décision

A à E inchangés

F. Contributions

Versement des contributions
annuelles

1. Lors de l'enregistrement il serait perçu une contribution à un fonds d'immobilisation ; il en serait de même lors de la prorogation du certificat d'enregistrement. La contribution serait versée au fonds d'immobilisation par les services d'enregistrement.

Ce fonds comporterait deux parties nettement distinctes concernant l'une les recettes et dépenses relatives aux bateaux enregistrés dans les Etats membres, l'autre les recettes et dépenses relatives aux bateaux enregistrés en Suisse.

2. La contribution annuelle pourrait sur demande, être acquittée en versements semestriels ou trimestriels, moyennant un supplément destiné à couvrir les dépenses administratives.

En cas de retrait de la navigation au cours de l'année pour laquelle la contribution avait été acquittée entièrement ou partiellement, celle-ci serait remboursée sur demande de l'intéressé prorata temporis.

En cas de mise en service d'un bateau au cours de l'année, la contribution serait diminuée prorata temporis.

F. Contributions

Versement des contributions
annuelles

1. Lors de l'enregistrement il serait perçu une contribution à un fonds d'immobilisation ; il en serait de même lors de la prorogation du certificat d'enregistrement. La contribution serait versée au fonds d'immobilisation par les services d'enregistrement.

Le Fonds est géré conjointement
pour la Communauté et la Suisse.

2. i n c h a n g é

(1) Texte complet, voir J.O. n° C 107 du 25.10.1971, p. 1.

Fixation des montants des contributions
annuelles

Les montants des contributions annuelles devraient être déterminés avant le 30 novembre de chaque année ; ces montants devraient résulter de la répartition, par catégories et par types de bateaux, des dépenses occasionnées au fonds, au titre de fonctionnement du système d'immobilisation, au cours des douze mois précédents.

Pour la première année de fonctionnement du système, les contributions seraient fixées dans l'accord sur la base d'une estimation des coûts moyens annuels d'une immobilisation.

Contributions à verser par les bateaux naviguant occasionnellement

Une contribution serait à acquitter pour les bateaux qui ne naviguent qu'occasionnellement sur les voies d'eau visées par la réglementation.

Réserves du fonds

En vue de faire face aux exigences résultant des dépenses dépassant les liquidités disponibles du fonds, chacune des parties à l'accord participerait, en proportion de l'importance des flottes respectives soumises à la réglementation, à la constitution d'une réserve destinée à alimenter le fonds d'immobilisation.

Fixation des montants des contributions annuelles :

Les montants des contributions annuelles devraient être déterminés avant le 30 novembre de chaque année ; ces montants devraient résulter de la répartition, par catégories et par types de bateaux, des dépenses occasionnées au fonds, au titre de fonctionnement du système d'immobilisation, au cours des douze mois précédents.

Pour la première année de fonctionnement du système, les contributions seraient fixées dans l'accord sur la base d'une estimation des coûts moyens annuels d'une immobilisation.

Contributions à verser par les bateaux naviguant occasionnellement

Une contribution serait à acquitter pour les bateaux qui ne naviguent qu'occasionnellement sur les voies d'eau visées par la réglementation.

Réserves et emprunts

En vue de faire face aux exigences résultant des dépenses dépassant les liquidités disponibles du fonds, le fonds d'immobilisation peut contracter des emprunts à moyen terme.

Le fonds affecte le solde des crédits destinés aux dépenses courantes nécessaires, à la constitution d'une réserve.

G à M inchangés.

(1) Texte complet, voir J.O. n° C 107 du 25.10.1971, p. 1

B.

Exposé des motifs

1. Le 22 juin 1965, le Conseil de ministres était parvenu à un accord sur l'élaboration de la politique commune des transports, que la crise qui affecta peu après la C.E.E. empêcha malheureusement de mettre en oeuvre. L'accord de 1965 avait assez sensiblement mis l'accent sur la politique des prix. La période de réflexion forcée due à la crise permit de se rendre compte qu'une politique commune des prix dans le domaine des transports n'était possible qu'à condition qu'elle s'appuyât sur une politique de la capacité. C'est pourquoi, dans sa résolution du 20 octobre 1966, le Conseil chargea la Commission de présenter des propositions pour une politique de la capacité.

2. Le 23 novembre 1967, la Commission présenta au Conseil une proposition concernant un "règlement relatif à l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable". Cette proposition prévoyait une politique complète de la capacité pour la navigation intérieure, y compris des dispositions concernant :

- l'accès à la profession,
- l'admission aux transports,
- les transports pour compte propre,
- une réglementation d'immobilisation,
- des mesures de déchirage,
- un programme indicatif (étude du marché),
- un régime de l'autorisation,
- des mesures sociales.

3. La proposition fut transmise pour avis au Parlement européen et examinée par la commission des transports dans un rapport de M. de Gryse (doc. 116/1968 du 27 septembre 1968). Le 30 septembre, le Parlement européen adopta une proposition de résolution sur cette proposition (Journal officiel C 108 du 19 octobre 1968, page 14), dans laquelle il approuvait la proposition de la Commission avec quelques modifications. La Commission présenta, le 28 avril 1969, en vertu des dispositions de l'article 149 du traité C.E.E., une proposition modifiée.

4. Or, on sait que de toute l'année 1969, le Conseil de ministres n'a consacré aucune réunion aux problèmes des transports.

5. Ce n'est que le 27 janvier 1970 que le Conseil s'occupa sérieusement de la proposition de la Commission, pour arriver à la conclusion, il est vrai, que seule une réglementation d'immobilisation était urgente. Or, quatre Etats membres s'occupaient déjà vainement à l'époque, et ce depuis plus de dix ans, du problème de l'immobilisation, dans le cadre de la Commission Centrale pour

la navigation du Rhin et à l'occasion de ses nombreuses conférences économiques. La résolution du Conseil ne s'écartait des efforts fournis dans le cadre de la Commission Centrale qu'en ce que la réglementation communautaire devait s'appliquer non seulement au Rhin mais aussi à la Moselle.

6. Les choses étant ainsi au Conseil, la Commission lui a présenté cette proposition qui, si elle ne tend plus qu'à mettre en oeuvre une réglementation d'immobilisation, s'efforce cependant d'obtenir par rapport à la résolution du Conseil, que la réglementation communautaire ne s'applique pas seulement pour commencer au Rhin et à la Moselle, mais englobe en même temps toutes les voies d'eau qui sont reliées au Rhin, et que la Commission se voie confier le mandat de conduire les négociations avec la Suisse.

7. La réglementation de l'immobilisation revêt, sans nul doute, une importance particulière en tant que moyen de parvenir à bref délai à une réglementation de la capacité dans le domaine de la navigation intérieure. C'est surtout dans la perspective des efforts qui visent à renforcer la libéralisation en matière de formation des prix dans tout le secteur des transports, que la navigation intérieure a un urgent besoin d'une réglementation efficace de la capacité en tant qu'instrument de régulation du marché. C'est pourquoi, il convient, en principe, d'appuyer toutes les tentatives visant à accélérer la progression des travaux d'élaboration de la réglementation d'immobilisation. A ce titre, l'initiative de la Commission qui vise, au moyen du mandat qu'elle demande pour conduire les négociations avec la Suisse, à accélérer la mise en oeuvre d'une réglementation concernant l'immobilisation, mérite d'être applaudie.

8. Précisément au cours des derniers mois du fléchissement de la haute conjoncture, il est apparu que lorsque l'équilibre des marchés des affrètements - quels qu'ils soient - est perturbé ; la navigation intérieure a bien du mal, ne serait-ce qu'en raison de la multitude de petites entreprises (par exemple, les bateliers travaillant pour leur propre compte) et de sa subordination à des conditions climatiques incontrôlables, à réagir en fonction des marchés et des coûts en matière de concurrence.

9. La divergence entre la demande réelle sur le marché et la capacité technique de la navigation intérieure est due tant aux variations saisonnières de la demande qu'aux effets des conditions climatiques (tels le niveau d'eau, la glace, le brouillard). Le matériel de transport fluvial ne peut être adapté à cette évolution, ou alors seulement imparfaitement. Il en résulte, en général, des surcapacités qui sont encore accentuées lorsque coïncident des diminutions de la demande et de bons niveaux d'eau. Dans le système de libre formation des prix pratiqué en matière de transports internationaux, les surcapacités entraînent la dégradation des tarifs, lesquels sont fixés à un niveau inférieur aux coûts, et le chômage.

10. L'immobilisation temporaire de tonnage doit permettre à la navigation intérieure de s'adapter avec souplesse, dans certaines limites, aux modifications de la demande de prestations de transports, au moyen d'une régulation temporaire de l'offre. La mesure prévue doit éviter le danger qui consiste à ne maintenir l'activité, en cas de surcapacité temporaire, qu'à l'aide de diminutions des tarifs. Cette réglementation doit, au contraire, permettre à l'exploitant d'obtenir, au lieu d'un fret ruineux, une prime qui lui donne la possibilité de couvrir une partie importante des frais fixes. Il ne pourra cependant jamais s'agir d'un montant qui permette de réaliser des bénéfices. Cette mesure de solidarité qui doit être exclusivement financée par la profession au moyen de cotisations ininterrompues, vise à empêcher l'exploitant isolé de perdre ses moyens d'existence en raison d'un sous-emploi dont il n'est pas responsable, et à maintenir pour l'ensemble de la profession un niveau tarifaire qui assure une rentabilité satisfaisante.

11. Outre son objectif de réglementation du marché, cette mesure présente donc aussi des aspects sociaux non négligeables.

12. Les dispositions visant à préciser la réglementation d'immobilisation que propose la Commission dans l'annexe à la décision, correspondent, dans une large mesure, à l'état des délibérations que les Etats membres ont menées jusqu'ici dans le cadre des organes du Conseil. Le système ainsi élaboré répond aux considérations qui sont développées dans la résolution du Conseil du 27 janvier 1970 et promet de devenir un instrument efficace d'une réglementation de la capacité rapidement agissante.

13. Le principe selon lequel les ressources financières du fonds doivent provenir exclusivement de la profession est toutefois contredit par la disposition qui veut que "... chacune des parties à l'accord participerait, en proportion de l'importance des flottes respectives soumises à la réglementation, à la constitution d'une réserve destinée à alimenter le fonds d'immobilisation". (Cf. l'annexe à la décision F, "Réserves du fonds").

14. Le Conseil et la Commission ont entre-temps fait la déclaration suivante à propos de ce problème à la session du Conseil du 3 décembre 1971 :

"Le Conseil et la Commission décident d'un commun accord qu'en cas de difficultés de financement, des emprunts à court terme peuvent être contractés selon des modalités qui restent à définir. Il faut surtout qu'il y ait un rapport approprié entre la durée et le montant de ces emprunts et les recettes probables. Ces emprunts ne doivent en aucun cas provoquer des charges directes ou indirectes pour les Etats intéressés.

Le contrôle que doivent exercer les autorités compétentes sur les liquidités de la caisse et sur leur montant s'étend également à ces emprunts (1)".

15. La disposition de la Commission concernant la formation des réserves du fonds devrait donc être modifiée en ce sens.

16. D'autre part, on ne peut souscrire à la proposition de la Commission, selon laquelle ce fonds devrait comporter deux parties nettement distinctes "concernant l'une les recettes et dépenses relatives aux bateaux enregistrés dans les Etats membres, l'autre les recettes et dépenses relatives aux bateaux enregistrés en Suisse". (Cf. l'annexe à la décision, F. "Versement des contributions annuelles" par. 1, alinéa 2).

17. Outre le fait qu'elle provoquerait des difficultés administratives, une telle séparation du fonds appelle des réserves de principe en raison du danger qu'elle pourrait faire courir à l'unité de régime du Rhin.

18. Ce problème d'organisation est très étroitement lié aux questions institutionnelles d'une réglementation communautaire qui, pour la plupart, n'ont pas encore été résolues jusqu'ici. La participation de la Suisse à la réglementation de la capacité sur le Rhin et ses affluents est une condition nécessaire au bon fonctionnement du système. La Convention de Mannheim prévoit, elle aussi, d'ailleurs une procédure uniforme et une participation paritaire de tous les Etats signataires du traité. Il est dès lors urgent d'établir quel est en définitive le caractère juridique du régime envisagé pour le territoire communautaire et d'examiner la possibilité d'appliquer un régime semblable en Suisse.

(1) Traduction non officielle.

Avis de la commission des relations économiques extérieures

Le président de la commission des relations économiques extérieures a adressé, le 25 novembre 1971, la lettre suivante au président de la commission des transports :

Monsieur le Président,

Lors de sa réunion du 23 novembre 1971, la commission que j'ai l'honneur de présider a examiné la proposition de la Commission des Communautés au Conseil concernant une décision relative à l'ouverture de la négociation d'un accord entre la C.E.E. et la Suisse sur la mise en oeuvre d'une réglementation concernant l'immobilisation temporaire de bateaux affectés au transport de marchandises (doc. 159/71) dont elle avait été saisie pour avis.

La commission des relations économiques extérieures n'a formulé aucune objection à l'encontre de cette proposition de décision, dont la mise en oeuvre permettra d'appliquer une réglementation uniforme en matière d'immobilisation temporaire des bateaux à l'ensemble de la navigation rhénane. Aussi m'a-t-elle chargé de vous exprimer son avis favorable au sujet de cette proposition.

Au moment de cette prise de position étaient présents MM. Kriedemann et Boano, vice-présidents, Cousté, Fellermaier, Löhr, Meister suppléant M. Starke, Ribière, Richarts suppléant M. Werner, Tolloy et moi-même.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, aux assurances de ma haute considération.

(s) Christian de la MALENE

