

DOCUMENTS DE SÉANCE

1968 - 1969

27 SEPTEMBRE 1968

DOCUMENT 116

# Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur la proposition de la Commission des  
Communautés européennes au Conseil (doc. 166/67)  
concernant un règlement relatif à l'accès au marché  
des transports de marchandises par voie navigable

Rapporteur: M. De Gryse

Par lettre du 15 décembre 1967, le président du Conseil a consulté le Parlement européen, conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E., sur une proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil concernant un règlement relatif à l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable.

Le président du Parlement européen a renvoyé cette proposition, par lettre du 5 janvier 1968, à la commission des transports, laquelle a désigné M. De Gryse comme rapporteur le 15 janvier 1968.

La commission des transports a examiné la proposition de règlement de la Commission des Communautés européennes au cours de ses réunions des 9 mai, 24 mai, 14 juin et 8 juillet 1968. Après avoir approuvé à l'unanimité moins trois voix, le 8 juillet 1968, le rapport de M. De Gryse, la commission a constaté, lors de sa réunion du 19 septembre 1968, que le texte de ce rapport était conforme aux conclusions de ses délibérations du 8 juillet 1968.

Étaient présents: MM. Posthumus, président, Brunhes et Richarts, vice-présidents, Apel, Boertien, Bousquet, De Gryse, Faller, Fellermaier, Jozeau-Marigné, Lucius (suppléant M. Riedel), Memmel, Thorn (suppléant M. Van Offelen).

---

## S o m m a i r e

A — Proposition de résolution .....	3	IV — Remarques sur quelques dispositions importantes de la proposition de règlement .....	38
B — Exposé des motifs .....	36	— Transports pour compte d'autrui et transports pour compte propre .....	38
I — Place du règlement dans la politique commune des transports .....	36	— Subdivision en trois bassins .....	39
— Point de vue des institutions communautaires .....	36	— Immobilisation .....	39
— Capacité et tarification .....	36	— Programme indicatif .....	40
— La navigation et les autres modes de transport .....	36	— Régime de l'autorisation .....	41
II — Capacité et surcapacité dans la navigation intérieure .....	37	— Mesures de déchargement .....	41
III — Économie de la proposition de règlement ..	37	— Conséquences sociales .....	41
— Système de réglementation de la capacité ..	37	— Procédure institutionnelle .....	42
— Champ d'application .....	38	— Informations statistiques .....	42
— Accès à la profession .....	38	— Navigation rhénane .....	43
— Admission aux transports .....	38	V — Remarques sur divers articles du règlement ..	43

## 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 résolution

**portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil concernant un règlement relatif à l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable**

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil <sup>(1)</sup>,
- consulté par le Conseil conformément à l'article 75 du traité instituant la C.E.E. (doc. 166/67),
- vu le rapport de la commission des transports (doc. 116/68),

1. Approuve en principe la proposition de la Commission ;

2. Estime que dans sa proposition la Commission européenne a mis à juste titre l'accent sur des mesures qui tendent à influencer sur les investissements en matériel de transport ;

3. Attache beaucoup d'importance au fait que le règlement est neutre du point de vue de la concurrence avec d'autres modes de transport ;

4. Est d'avis que le règlement ne pourra atteindre son objectif que si, avant son entrée en vigueur, le marché de la navigation intérieure est assaini par une opération de déchargement ;

5. Fait remarquer que si, du fait qu'il tend à assurer la stabilisation du niveau des prix, le règlement pourra se traduire par une amélioration de la situation sociale, l'assainissement de la navigation intérieure pose des problèmes sociaux auxquels il convient d'être particulièrement attentif ;

5. Estime en particulier souhaitable que pour les travailleurs plus âgés et réduits au chômage à la suite d'opérations de déchargement, la possibilité soit créée d'une mise à la retraite anticipée ;

7. Invite le Conseil à autoriser la Commission européenne, aussitôt le règlement arrêté, à mener des négociations avec les pays tiers intéressés afin de mettre le Conseil en mesure de conclure un accord avec ces pays concernant l'extension de l'application du règlement à leur flotte rhénane ;

8. Invite la Commission à faire siennes les modifications suivantes conformément à l'alinéa 2 de l'article 149 du traité instituant la C.E.E. ;

9. Invite sa commission compétente à contrôler attentivement si la Commission des Communautés européennes modifie sa proposition conformément aux modifications apportées par le Parlement européen et, le cas échéant, à lui faire rapport à ce sujet ;

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) JO n° C 95 du 21. 9. 1968, p. 1.

**Proposition d'un règlement du Conseil relatif  
à l'accès au marché des transports de  
marchandises par voie navigable**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que l'organisation du marché des transports constitue un élément essentiel de la politique commune des transports, dont l'instauration est prévue par le traité ;

considérant que sur le marché des transports de marchandises par voie navigable, il existe des particularités, notamment d'ordre physique et structurel, susceptibles de provoquer des déséquilibres entre l'offre et la demande de transports ; que pour éviter les perturbations qui peuvent en résulter, l'organisation du marché doit plus particulièrement comporter une réglementation de l'accès au marché ;

considérant qu'une telle réglementation visant à favoriser un régime de saine concurrence doit permettre d'assurer un développement de la capacité conforme aux exigences du marché ;

considérant qu'il importe de prévoir l'introduction de règles uniformes pour l'admission à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable, en vue de contribuer, par un relèvement du niveau professionnel, à l'assainissement du marché et à l'amélioration de la qualité du service rendu, dans l'intérêt des usagers, des transporteurs et de l'économie dans son ensemble ;

considérant qu'une augmentation de la capacité professionnelle permet aux transporteurs de mieux gérer leur exploitation comme de mieux apprécier la situation effective du marché et que le relèvement du niveau professionnel devrait conduire à une politique d'investissement et une exploitation plus rationnelles ; que certaines conditions de solvabilité sont indispensables pour éviter un endettement excessif et assurer la bonne marche de l'entreprise ; qu'il convient, par conséquent, que les règles d'accès à la profession portent sur ces deux conditions ;

considérant qu'il importe d'instaurer des mesures de contrôle de la capacité permettant aux pouvoirs publics de disposer de moyens appropriés pour pro-

mouvoir l'adaptation permanente de l'offre à la demande ; qu'à cet effet, il convient de prévoir, d'une part, des mesures destinées à corriger les déséquilibres périodiques et de remédier ainsi aux effets nuisibles des surcapacités de courte durée et, d'autre part, des mesures destinées à éviter les déséquilibres de longue durée en empêchant la formation ou en remédiant à l'existence de surcapacités structurelles ; que ces interventions doivent notamment permettre une stabilisation du marché, contribuer à un développement rationnel et un emploi optimum des transports fluviaux et favoriser un relèvement du niveau de vie dans ce secteur d'activités ; que cette action ne doit, toutefois viser ni une répartition autoritaire du trafic entre modes de transport ni la protection d'un mode de transport déterminé ;

considérant qu'en raison de l'interdépendance des trafics par voie navigable et en vue d'empêcher des distorsions de concurrence, il importe d'instaurer un régime uniforme de contrôle de la capacité pour l'ensemble des voies navigables de la Communauté ; que pour assurer l'efficacité de la réglementation, un tel régime doit s'appliquer aux transports, tant pour compte d'autrui que pour compte propre ; qu'en vue de réaliser l'intégration communautaire des transports par voie navigable, ce régime uniforme doit s'étendre aux transports tant nationaux qu'internationaux ;

considérant que les règles uniformes doivent être appliquées d'une manière différenciée en fonction des situations particulières qui se présentent sur les marchés partiels ou pour certaines catégories de marchandises ; qu'il importe, en conséquence, de subdiviser le réseau communautaire en bassins fluviaux et de classer le matériel fluvial par catégorie de bateaux ;

considérant qu'une autorisation préalable et un enregistrement du matériel fluvial utilisé pour effectuer les transports soumis à un régime de contrôle de la capacité constituent les instruments de base nécessaires à la mise en œuvre des mesures que comporte un tel régime ;

considérant que l'influence particulièrement prononcée de facteurs d'ordre naturel sur les prestations de matériel fluvial constitue une des causes prépondérantes de la formation de surcapacités de courte durée ; que l'existence d'une telle surcapacité temporaire doit pouvoir être établie sur la base de critères objectifs ;

considérant que, dans ces conditions, l'immobilisation temporaire et organisée sur base volontaire de la fraction de matériel momentanément excédentaire constitue le moyen techniquement et économiquement le plus approprié pour résorber une surcapacité de courte durée ; que le mécanisme de l'immobilisation doit être conçu de façon à permettre une intervention rapide et une adaptation continue de l'action engagée aux brusques variations de la situation du marché considéré ;

considérant que les entreprises qui s'engagent à ne pas exploiter tout ou partie de leur matériel au cours d'une période d'immobilisation organisée doivent obtenir une indemnité compensatrice ; que le taux de l'indemnité doit être fixé de façon telle à inciter les entreprises à immobiliser la fraction de matériel parmi le moins rentable, nécessaire pour résorber la surcapacité de courte durée ;

considérant que, pour ne pas fausser la concurrence entre modes de transport, les fonds nécessaires pour le versement de l'indemnité d'immobilisation doivent provenir uniquement de ressources propres à la navigation intérieure ; que ces ressources doivent être constituées par des redevances d'enregistrement dont les taux sont à fixer selon des critères uniformes ;

considérant qu'il y a lieu de définir, par une analyse des tendances du marché, une politique à moyen terme de développement du parc fluvial ; qu'il convient, en conséquence, d'établir un programme quinquennal situant les perspectives d'évolution du marché et assurant aux entreprises une information suffisante pour leur permettre d'orienter leurs décisions d'investissements en connaissance de cause ; que ce programme doit être soumis à un réexamen annuel et, le cas échéant, adapté en fonction du comportement effectif du marché ;

considérant que, lorsque le parc fluvial se développe à un rythme qui dépasse les indications du programme, il y a lieu d'examiner si une surcapacité structurelle existe ou est en voie de formation ; que la formation ou l'existence de surcapacités structurelles doivent pouvoir être constatées sur la base de critères objectifs ; qu'il doit être tenu compte de la situation existante et de l'évolution du marché, de même que des effets prévisibles des mesures d'immobilisation sur la structure de ce marché ;

considérant que, lorsque la formation d'une surcapacité structurelle est constatée, il apparaît indispensable de freiner le développement du parc fluvial, en soumettant, pendant une période appropriée, la mise en service de capacité supplémentaire sur le marché considéré au paiement d'une contribution ; qu'il convient de fixer les taux de cette contribution sur la base de critères uniformes ;

considérant que, lorsque ces mesures préventives s'avèrent insuffisantes pour enrayer la formation d'une surcapacité structurelle, ou lorsque l'existence d'une telle surcapacité est constatée, il apparaît opportun de suspendre, pendant la période nécessaire au rétablissement d'une situation normale, toute mise en service de capacité supplémentaire sur le marché considéré ;

considérant, cependant, qu'il convient de favoriser, dans toute la mesure du possible, la modernisation du matériel fluvial et la rationalisation de l'exploitation ;

qu'en conséquence, et indépendamment des actions éventuellement engagées dans ce domaine sur le plan national, il s'avère opportun, pendant les périodes où la formation ou l'existence d'une surcapacité structurelle est constatée, de permettre sans restriction le remplacement de matériel fluvial par une capacité de prestation équivalente ;

considérant qu'en vue de favoriser la résorption de la capacité excédentaire, il convient de prévoir l'indemnisation des entreprises disposées à déchirer du matériel fluvial techniquement et économiquement vieilli ;

considérant que les mesures de déchirage ne doivent pas entraîner des conséquences de nature à compromettre les objectifs généraux du traité, notamment ceux visés à son article 2 ; que les mesures de déchirage sont susceptibles d'avoir de telles conséquences à l'égard des travailleurs salariés employés comme membres d'équipage ; qu'il y a, dès lors, lieu de prévoir des mesures favorisant le réemploi dans d'autres secteurs économiques ;

considérant que le règlement des indemnités d'immobilisation et de déchirage doit être assuré par le produit des redevances d'enregistrement ainsi que des contributions qui sont prélevées pendant les périodes de formation de surcapacité ; qu'à cet effet, il convient d'ouvrir, pour chacun des bassins et par État membre, une comptabilité permettant d'assurer les compensations nécessaires ;

considérant que la profession doit être étroitement associée à la mise en œuvre des mesures de régulation de la capacité ; qu'à cet effet, il convient d'instituer auprès de la Commission un Comité composé de représentants qualifiés des entreprises effectuant des transports de marchandises par voie navigable ;

considérant que les transports entre États membres doivent être libres de toute restriction quantitative ou autres entraves, notamment d'ordre administratif ; qu'il convient, en outre, de prévoir que, à une date où les conditions de départ et de concurrence des entreprises des différents États membres auront été suffisamment rapprochées, les transporteurs non résidents doivent être admis, sans restrictions et dans les mêmes conditions que les résidents, aux transports nationaux dans un État membre ;

considérant que, pour pouvoir exercer une surveillance permanente du marché des transports par voie navigable et en vue d'assurer aux autorités, aux transporteurs et aux usagers une connaissance satisfaisante sur l'évolution de la situation du marché, il importe de disposer d'un matériel statistique adéquat ; qu'il y a lieu en outre d'instaurer, à l'échelon communautaire, une procédure d'information systématique ;

considérant que, pour assurer le respect des dispositions de la réglementation de l'accès au marché, il y a lieu de prévoir des moyens de contrôle et des sanctions; que, pour garantir l'égalité de traitement au regard des contraintes dont doivent être assorties les dispositions fondamentales de la réglementation et, partant, pour assurer l'efficacité de ces dispositions, il importe d'assurer une harmonisation des sanctions prévues à un niveau adéquat ;

considérant que des dispositions transitoires doivent être prévues, tant pour assurer le respect des droits acquis que pour permettre aux autorités nationales de mettre en œuvre le régime communautaire instauré ;

considérant que des possibilités de recours doivent être garanties aux transporteurs à l'égard des décisions individuelles prises par les autorités compétentes des États membres pour l'application du régime institué ;

considérant qu'il importe de prévoir une procédure de consultation communautaire pour les mesures à prendre par les États membres en vue d'appliquer la réglementation instaurée,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## TITRE I

### DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

#### *Article premier*

Pour l'application du présent règlement :

- le terme « bateau porteur » désigne tout bateau spécialement construit et équipé pour effectuer des transports de marchandises par voie navigable et dont le port en lourd à l'enfoncement maximum est supérieur à quarante-cinq tonnes métriques ;
- le terme « bateau sans propulsion mécanique » désigne tout bateau porteur qui, pour son déplacement, est tributaire d'une source d'énergie extérieure ;
- le terme « barge » désigne tout bateau porteur dont le déplacement est normalement assuré par poussée ;
- le terme « automoteur » désigne tout bateau porteur muni d'un moyen mécanique de propulsion lui permettant de se déplacer par sa propre force motrice ;
- le terme « bateau non porteur » désigne tout bateau spécialement construit et équipé pour assurer le déplacement de bateaux porteurs sans propul-



sion mécanique et dont la force motrice est supérieure à 140 CV ;

- le terme « remorqueur » désigne tout bateau non porteur affecté au déplacement de bateaux porteurs sans propulsion mécanique, par traction ;
- le terme « pousseur » désigne tout bateau non porteur affecté au déplacement de bateaux porteurs sans propulsion mécanique, par poussée ;
- le terme « matériel fluvial » comprend les bateaux porteurs et les bateaux non porteurs.

#### *Article 2*

1. Les dispositions du présent règlement régissent l'accès au marché des transports de marchandises effectués, en totalité ou en partie, sur les voies navigables des États membres de la Communauté économique européenne, par

- toute personne physique ressortissant d'un État membre, ou ayant son domicile, sa résidence ou le siège de son exploitation sur le territoire d'un État membre ;
- toute personne morale ou entreprise ayant soit son siège social, soit son administration, soit une agence ou succursale, ou tout autre établissement sur le territoire d'un État membre.

2. Sont exclus de l'application du présent règlement, les transports de marchandises effectués

- sur le secteur du Danube situé sur le territoire de la république fédérale d'Allemagne,

par des navires en provenance ou à destination de la haute mer, qui empruntent des voies navigables des États membres de la Communauté pour charger ou décharger dans un seul port de l'un de ces États, à condition que ces navires n'effectuent pas d'autres trafics sur ces voies navigables ;

- au moyen de matériel fluvial uniquement affecté à l'entretien des voies navigables ou à l'exercice de la puissance publique.

#### TITRE II

#### CONDITIONS D'ACCÈS À LA PROFESSION

#### *Article 3*

1. Pour être admise à exercer la profession de transporteur de marchandises par voie navigable, toute personne physique ou morale, visée à l'article 2 paragraphe 1, et sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, doit être titulaire d'une licence qui lui est délivrée, conformément aux disposi-

tions de l'article 6, lorsqu'elle satisfait à des conditions de capacité financière et de capacité professionnelle.

Dans le cas où le requérant est une personne morale, la condition de capacité professionnelle doit être remplie par la personne physique responsable de la gestion journalière de l'entreprise.

2. Ne sont pas soumises aux dispositions du paragraphe 1, les personnes physiques ou morales

— effectuant des transports remplissant les conditions prévues à l'article 9 du règlement n° 11 du Conseil, du 27 juin 1960, concernant la suppression des discriminations en matière de prix et conditions de transport <sup>(1)</sup> ;

— effectuant des transports pour leurs propres besoins, au moyen de matériel fluvial mis à leur disposition exclusive, coque nue, pour une durée d'au moins deux ans, dans la mesure où ces transports satisfont aux conditions visées aux troisième, quatrième et cinquième alinéas de l'article 9 du règlement n° 11 précité.

3. Les personnes physiques ou morales qui effectuent des transports non visés au paragraphe 2, au moyen de matériel fluvial mis à leur disposition exclusive, coque nue, pour une durée d'au moins deux ans, ne sont pas soumises, pour ledit matériel, aux conditions de capacité financière visées au paragraphe 1.

#### *Article 4*

1. La condition de capacité financière, au sens de l'article 3, consiste dans la disponibilité de ressources financières propres, dont le montant représente au moins soixante pour cent de la valeur marchande du matériel fluvial à exploiter.

La preuve que cette condition est remplie résulte de la production, soit d'une attestation établissant l'absence d'une inscription hypothécaire affectant ledit matériel fluvial pour plus de quarante pour cent de sa valeur marchande, soit d'une attestation délivrée par une banque, un établissement financier ou une autorité administrative compétente établissant la disponibilité des ressources requises.

2. La condition de capacité professionnelle, au sens de l'article 3, consiste dans une connaissance suffisante, constatée par voie d'examen, des principes de gestion des entreprises et des réglementations visées à l'article 5.

La preuve de cette connaissance résulte de la production d'une attestation certifiant qu'il a été satisfait audit examen, délivrée par l'autorité administrative

<sup>(1)</sup> JO n° 52 du 16. 8. 1960.

compétente de l'État membre dans lequel l'intéressé doit faire enregistrer son matériel fluvial conformément aux dispositions de l'article 9.

#### *Article 5*

1. Pour l'admission aux transports nationaux dans un État membre, l'examen visé à l'article 4 paragraphe 2 porte sur les réglementations relatives aux transports nationaux de marchandises par voie navigable dans cet État et les dispositions spécifiques applicables à ces transports, notamment en matière fiscale et sociale.

2. Pour l'admission aux transports internationaux, l'examen visé à l'article 4 paragraphe 2 porte, en plus des connaissances exigées en vertu du paragraphe 1 du présent article, sur :

- les réglementations régissant les transports entre les États membres, notamment en ce qui concerne le régime tarifaire et l'utilisation nautique de matériel fluvial, ainsi que les dispositions fiscales, sociales et douanières applicables à ces transports ;
- les dispositions nationales régissant les transports de marchandises par voie navigable effectués dans les autres États membres par les transporteurs non résidents.

3. Dans les trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission arrête, par voie de directive, après consultation des États membres, les règles communes pour l'établissement des programmes d'examen.

#### *Article 6*

1. La licence visée à l'article 3 paragraphe 1 est délivrée par les autorités nationales compétentes de l'État membre dans le registre duquel le requérant doit, conformément à l'article 9, faire inscrire son matériel fluvial.

2. La licence est établie au nom du requérant ; elle est incessible.

La licence comporte l'indication des caractéristiques permettant l'identification de chaque unité de matériel fluvial exploité, ainsi que l'indication de l'admissibilité de son titulaire aux transports nationaux ou internationaux.

Une copie de cette licence est délivrée par les autorités visées au paragraphe 1 pour chaque unité de matériel fluvial inscrit par son titulaire dans leur registre.

3. La licence est conforme à un modèle qui est établi par la Commission, par voie de règlement, après consultation des États membres, dans les trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

*Article 7*

1. En cas de décès du titulaire d'une licence, l'ayant droit ou, en cas d'incapacité de celui-ci, son représentant légal, est à titre provisoire autorisé à continuer l'activité professionnelle de l'entreprise pendant une période maximum d'un an, même s'il ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article 3.

2. En cas de décès ou de renonciation à l'emploi du responsable de la gestion journalière d'une entreprise constituée sous la forme de personne morale et titulaire d'une licence, cette entreprise est, à titre provisoire, autorisée à continuer son activité pendant une période maximum de six mois, même si la gestion journalière de l'entreprise est assurée par une personne physique qui ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article 3.

TITRE III

MESURES DE RÉGULATION DE LA CAPACITÉ

Chapitre 1

Dispositions générales

*Article 8*

Pour la mise en œuvre des mesures de régulation de la capacité

a) le réseau des voies navigables des États membres de la Communauté est divisé en trois bassins :

— le bassin 1 comprend l'ensemble des voies navigables belges, néerlandaises et allemandes, ainsi que les sections françaises de la Moselle et du Rhin, le grand canal d'Alsace compris ;

— le bassin 2 comprend les voies navigables françaises, à l'exception de celles comprises dans le bassin 1 ;

— le bassin 3 comprend les voies navigables italiennes ;

b) le matériel fluvial est classé dans les catégories suivantes :

I. bateaux porteurs rendus aptes, par des équipements permanents adéquats, aux transports en vrac de marchandises solides spécifiques ;

II. bateaux porteurs aptes aux transports de marchandises solides et non visés à l'alinéa ci-dessus ;

III. bateaux porteurs affectés aux transports en vrac de marchandises liquides ;

*Article 8*

Pour la mise en œuvre des mesures de régulation de la capacité

a) le réseau des voies navigables des États membres de la Communauté est divisé en trois bassins :

— le bassin 1 comprend l'ensemble des voies navigables belges, néerlandaises, luxembourgeoises et allemandes, ainsi que les sections françaises de la Moselle et du Rhin, le grand canal d'Alsace compris ;

— inchangé

— inchangé

b) inchangé

IV. bateaux porteurs affectés aux transports en vrac de produits gazeux, comprimés ou liquéfiés ;

V. bateaux non porteurs.

#### Article 9

1. Chaque État membre tient un registre du parc fluvial, ci-après dénommé « registre », dans lequel les personnes physiques ou morales visées à l'article 2 paragraphe 1, établies sur son territoire, sont tenues de faire inscrire, avant toute mise en service et pour autant qu'il ne soit pas déjà inscrit dans ce registre, le matériel fluvial qu'elles utilisent ou exploitent, directement ou indirectement, sur les voies navigables des États membres de la Communauté.

Pour le matériel fluvial qui, en vertu des dispositions du présent article, fait l'objet d'un enregistrement en France, il est tenu deux registres distincts, selon que ce matériel fluvial effectue la majorité de ses prestations sur les voies navigables du bassin 1 ou du bassin 2.

Dans les cas où le matériel fluvial doit être inscrit dans les registres de plusieurs États membres, il est enregistré dans l'État sur le territoire duquel sont situées les voies navigables sur lesquelles ce matériel effectue le plus grand nombre de prestations-kilomètres.

2. L'enregistrement du matériel fluvial est effectué auprès des administrations régionales que chaque État membre désigne à cet effet et dont il détermine respectivement la compétence territoriale.

3. L'enregistrement du matériel fluvial comporte les indications suivantes :

- nom ou devise ;
- type ;
- catégorie, conformément à la classification prévue à l'article 8 b) ;
- lieu et date de construction ;
- port en lourd en tonnes à l'enfoncement maximum, pour les bateaux porteurs sans propulsion mécanique ;
- port en lourd en tonnes à l'enfoncement maximum, et puissance en CV de l'appareil moteur, pour les automoteurs ;
- force motrice en CV, pour les remorqueurs et les pousseurs ;
- le cas échéant, précédent pays d'enregistrement ou, à défaut, pays d'immatriculation ;
- nom et profession ou raison sociale et activité, domicile ou résidence, siège social ou autre lieu

d'établissement, des personnes physiques ou morales utilisant ou exploitant le matériel fluvial en cause.

Les renseignements concernant ces indications, accompagnés des pièces justificatives jugées nécessaires par l'État membre dans lequel le matériel est enregistré, sont fournis par les personnes qui requièrent l'enregistrement.

4. Toute modification survenue dans les indications que comporte l'inscription au registre conformément aux dispositions du paragraphe 3 est déclarée à l'administration compétente visée au paragraphe 2, par les exploitants ou les utilisateurs de matériel fluvial en cause, sur présentation des pièces justificatives jugées nécessaires par l'État membre dans lequel le matériel fluvial est enregistré, ainsi que du certificat d'enregistrement visé à l'article 10 paragraphe 1. La mention de cette modification est portée par l'autorité compétente dans le registre ainsi que sur le certificat d'enregistrement.

Cette déclaration est faite :

- préalablement à toute remise en service de matériel fluvial dont les caractéristiques techniques ont été modifiées ;
- dans les trente jours à compter de la modification survenue à d'autres indications portées au registre.

5. Si le matériel fluvial a péri, est déchiré ou est devenu définitivement inapte à la navigation, l'autorité visée au paragraphe 2 procède à la radiation de l'enregistrement et retire le certificat d'enregistrement, sur présentation, par le titulaire de ce certificat, des pièces justificatives délivrées par l'administration qui a procédé à la constatation matérielle de la mise hors service définitive de ce matériel.

Sur demande de l'intéressé, présentée dans les quinze jours de la mise hors service définitive du matériel fluvial en cause, et sauf dans les cas où cette mise hors service a lieu dans les conditions des articles 23 et 24, l'autorité visée au paragraphe 2 du présent article lui délivre une attestation de radiation qui mentionne les caractéristiques nécessaires à l'identification de ce matériel fluvial.

6. Lorsque du matériel fluvial inscrit dans un registre doit, en vertu des dispositions du paragraphe 1, être inscrit dans un autre registre, cette inscription est effectuée par l'autorité auprès de laquelle le matériel fluvial en cause doit être normalement enregistré, sur présentation du certificat d'enregistrement en cours de validité. Cette autorité procède à la délivrance d'un nouveau certificat d'enregistrement et au retrait de l'ancien certificat, qu'elle transmet, dans un délai de huit jours, aux fins de radiation de l'ancien enregistrement, à l'autorité auprès de laquelle le matériel fluvial en cause a été enregistré antérieurement.

*Article 10*

1. Un certificat d'enregistrement est délivré par les autorités compétentes de l'État membre dans le registre duquel le matériel fluvial est inscrit.
2. Le certificat d'enregistrement est conforme au modèle qui sera établi par la Commission, par voie de règlement, après consultation des États membres, dans les deux mois à compter de la date de mise en vigueur du présent règlement.
3. Le certificat d'enregistrement est valable pour une durée d'un an. Sa validité est prorogée pour des périodes successives d'un an, à la demande de la personne tenue à l'obligation d'enregistrement ; cette demande est introduite avant le trentième jour précédant l'échéance annuelle du certificat.

*Article 11*

1. La délivrance et la prorogation de validité du certificat d'enregistrement ont lieu contre versement d'une redevance annuelle ; celle-ci peut, à la demande de l'intéressé, être payée par périodes trimestrielles.

2. La Commission fixe annuellement avant le 1<sup>er</sup> décembre pour l'année civile suivante, pour chacun des trois bassins et chacune des catégories de matériel fluvial définis à l'article 8, les taux de redevances d'enregistrement visées au paragraphe 1, par tonne de port en lourd pour les bateaux porteurs et par CV de force motrice pour les bateaux non porteurs, compte tenu du montant du solde du compte de compensation A respectif visé au chapitre 5 et de l'importance prévisible des indemnités à verser en vertu de l'article 16. Ces taux sont affectés d'un coefficient de valorisation de 1,5 pour les barges, les automoteurs et les pousseurs.

3. En cas de radiation de l'enregistrement par suite de déchirage, la dernière redevance annuelle payée est intégralement remboursée ; ce remboursement est effectué dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 24 pour le paiement de l'indemnité de déchirage.

4. Pour la période s'étendant de la date d'entrée en vigueur du présent règlement à la fin de l'année ..., les taux des redevances d'enregistrement visées au paragraphe 1 sont fixés, par tonne de port en lourd pour les bateaux porteurs et par CV de force motrice pour les bateaux non porteurs,

— pour le bassin 1 :

*Article 11*

1. inchangé

2. La Commission fixe annuellement avant le 1<sup>er</sup> décembre pour l'année civile suivante, pour chacun des trois bassins et chacune des catégories de matériel fluvial définis à l'article 8, les taux des redevances d'enregistrement visées au paragraphe 1, par tonne de port en lourd pour les bateaux porteurs et par CV de force motrice pour les bateaux non porteurs, compte tenu du montant du solde du compte de compensation A respectif visé au chapitre 5 et de l'importance prévisible des indemnités à verser en vertu de l'article 16. Ces taux sont affectés d'un coefficient de valorisation de 1,5 pour les barges, les automoteurs et les pousseurs.

Trois ans au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission examinera s'il y a lieu de revoir le coefficient de valorisation cité à l'alinéa précédent.

3. inchangé

4. inchangé

catégories I, III et IV :

barges et automoteurs : 0,45 U.C.,  
autres types de matériel fluvial : 0,30 U.C.;

catégorie II:

barges et automoteurs : 0,225 U.C.,  
autres types de matériel fluvial : 0,15 U.C.;

catégorie V :

pousseurs : 0,675 U.C.,  
remorqueurs : 0,45 U.C.;

- pour les bassins 2 et 3, les taux déterminés pour le bassin 1 sont réduits de moitié.

#### *Article 12*

1. La mise en service, par les personnes physiques ou morales visées à l'article 2 paragraphe 1, de tout matériel fluvial non inscrit dans un registre d'un État membre est subordonnée à autorisation préalable, accordée sans restriction quantitative ni redevance quelconque, sous réserve des dispositions des articles 19, 20 et 23.

2. L'autorisation est délivrée, au nom du requérant, par les autorités des États membres visées à l'article 9 paragraphe 2, au vu des demandes qui mentionnent les caractéristiques essentielles pour l'identification du matériel fluvial, et notamment son port en lourd ou sa puissance ainsi que la catégorie déterminée, sur la base de l'article 8 b).

La demande précise également si et dans quelle mesure le matériel fluvial pour lequel une autorisation est requise, est destiné à remplacer une capacité de prestation équivalente. Cette équivalence est déterminée dans les conditions prévues à l'article 21.

Pour les personnes physiques ou morales qui, en vertu des dispositions de l'article 3, doivent être titulaires d'une licence, la délivrance de l'autorisation est subordonnée à la production de licence.

3. L'autorisation est incessible. Elle est valable :

- en cas de nouvelle construction, pour une durée de deux ans ;
- en cas d'achat ou de location de matériel non enregistré dans un État membre, pour une durée de deux mois.

Les délais visés ci-dessus peuvent être prorogés lorsque le requérant rapporte la preuve d'un retard dans l'exécution des contrats de construction, d'achat ou de location, dû à un cas de force majeure.

4. L'autorisation est remise, par son titulaire, à l'administration visée à l'article 9 paragraphe 2, au moment de l'inscription de son matériel fluvial dans le registre.



## Chapitre 2

### Mesures d'immobilisation

#### Article 13

1. Lorsque la Commission constate que l'existence d'un excédent temporaire de matériel fluvial, ci-après dénommé « surcapacité temporaire », entraîne de graves perturbations sur le marché, elle décide la mise en œuvre de l'immobilisation de tout ou partie du matériel fluvial excédentaire, pour une période ne pouvant être inférieure à trois semaines.

2. Pour déterminer la surcapacité temporaire, la Commission tient compte, pour chacun des bassins et par catégorie de matériel fluvial visés à l'article 8 :

- du tonnage ou de la force motrice en attente d'emploi dans les ports et autres lieux d'affrètement réalisant un trafic annuel supérieur à un million de tonnes en ce qui concerne le bassin 1 et à 500 000 tonnes pour les bassins 2 et 3 ;
- de la durée moyenne de cette attente ;
- de l'évolution prévisible à court terme de la demande de transport de marchandises par voie navigable ;
- du niveau moyen des prix et conditions de transports de marchandises par voie navigable, et de leur évolution, notamment en matière de contrat au voyage.

3. La décision d'immobilisation détermine le bassin et les catégories de matériel fluvial pour lesquels une surcapacité temporaire est constatée, ainsi que les taux de l'indemnité d'immobilisation par bassin et pour chaque catégorie de matériel fluvial à immobiliser.

La mesure peut, si les conditions du marché le justifient, être limitée à certaines parties du bassin considéré formant par elles-mêmes des sous-marchés à caractéristiques techniques et économiques suffisamment homogènes.

4. Compte tenu des prix moyens pratiqués sur le marché considéré et qui ressortent des publications prescrites en vertu de l'article 14 du règlement du Conseil n° ... du ... <sup>(1)</sup>, du pourcentage moyen des frais non engagés du fait de l'immobilisation et des charges visés à l'alinéa suivant du présent paragraphe, les taux de l'indemnité d'immobilisation sont fixés, par tranches et tonne de port en lourd ou CV de force motrice, à un niveau tel que les intéressés soient incités à immobiliser la fraction de matériel fluvial nécessaire au rétablissement d'une situation normale.

<sup>(1)</sup> JO n° ... (règlement du Conseil relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable).

Pendant la période d'immobilisation, l'employeur reste assujéti à l'égard des travailleurs salariés au versement des salaires et des charges sociales. Pour la détermination du montant, il sera fait référence à la législation nationale, aux conventions collectives ou individuelles.

5. La Commission peut à tout moment, compte tenu de l'évolution de la situation et sur la base des critères prévus au paragraphe 2, abroger la décision prise en vertu du paragraphe 1 ou en modifier les conditions.

L'abrogation ne fait pas obstacle au maintien volontaire du bénéfice de l'immobilisation réalisée en vertu de la décision abrogée.

#### *Article 14*

1. La Commission notifie ses décisions à tout État membre sur le territoire duquel l'immobilisation doit être organisée.

Les États membres publient les décisions de la Commission par avis à la batellerie, affiché le deuxième jour ouvrable suivant celui de la notification de ladite décision, dans les bureaux administratifs des ports, dans les aires de manutention et de stationnement, dans les bureaux et bourses d'affrètement, dans les bureaux de tour de rôle ainsi qu'à tout autre endroit qu'ils jugent approprié.

2. Les décisions de la Commission prennent effet le jour de leur publication par les États membres.

#### *Article 15*

1. L'immobilisation dont la mise en œuvre est décidée conformément aux dispositions de l'article 13 est organisée sur base volontaire.

2. Dès que la décision d'immobilisation entre en vigueur, chaque État membre ouvre, pour le bassin ou sous-bassin considéré, une liste d'immobilisation, tenue par les administrations portuaires qu'il aura désignées à cet effet.

La liste d'immobilisation comporte tous les éléments indispensables à l'identification du requérant ainsi que du matériel fluvial à immobiliser.

3. Tout utilisateur ou exploitant de matériel fluvial, à flot, armé, pourvu d'un équipage pour en assurer la conduite ainsi que l'entretien, et enregistré dans un État membre, peut, quel que soit le bassin dans lequel cet enregistrement a eu lieu, requérir, pour la période d'immobilisation fixée conformément à l'article 13, l'inscription de ce matériel sur une liste d'immobilisation, ouverte dans les conditions du paragraphe 2.

Au moment de cette inscription, le requérant doit pouvoir justifier que les conditions visées ci-dessus sont remplies ; il est également tenu de présenter un certificat de navigabilité du matériel fluvial à immobiliser ou tout autre titre en tenant lieu.

Les administrations portuaires mentionnent, sur un feuillet faisant partie intégrante du certificat d'enregistrement visé à l'article 10, la période pendant laquelle le matériel fluvial est immobilisé.

4. L'inscription sur la liste d'immobilisation peut être close à une date que la Commission fixe après avoir constaté, sur la base des critères prévus à l'article 13 paragraphe 2, que la fraction de matériel fluvial immobilisée est suffisante pour rétablir une situation normale sur le marché considéré.

Cette décision est communiquée aux États membres intéressés et entre en vigueur le jour suivant celui de sa notification.

L'inscription est close d'office le septième jour précédant celui de l'expiration de la période d'immobilisation fixée en vertu de l'article 13.

5. Le matériel fluvial inscrit sur une liste d'immobilisation ne peut ni être exploité, ni mis en chantier, du jour de son inscription à la fin de son immobilisation ; il doit, pendant cette période, rester en stationnement à l'endroit désigné par l'administration portuaire auprès de laquelle il a été immobilisé et ne peut, sauf en cas de force majeure, être déplacé qu'avec son autorisation écrite.

#### *Article 16*

1. Pour le matériel fluvial immobilisé dans les conditions visées à l'article 15, le requérant perçoit une indemnité journalière d'immobilisation au taux du jour de l'inscription de ce matériel sur la liste d'immobilisation.

En cas de modification du taux par une décision arrêtée dans les conditions de l'article 13 paragraphe 5, l'indemnité d'immobilisation est portée au nouveau taux à compter du jour de l'entrée en vigueur de cette décision.

2. L'indemnité visée au paragraphe 1 est versée par l'État membre dans lequel le matériel fluvial est immobilisé. Le paiement en est effectué, par les services désignés à cet effet par chaque État membre, par périodes hebdomadaires écoulées ; dans les cas où la dernière période est inférieure à sept jours, l'indemnité est versée le dernier jour ouvrable d'immobilisation du matériel fluvial.

3. Pour le matériel fluvial qui, du fait qu'il est enregistré dans un bassin autre que celui dans lequel il est immobilisé, est soumis à une redevance annuelle in-

férieure à celle qui a été fixée pour le bassin d'immobilisation, la différence entre les deux redevances, pour la période de validité du certificat d'enregistrement, est déduite de l'indemnité d'immobilisation.

### Chapitre 3

#### Mesures de surveillance du développement du parc fluvial

##### Article 17

1. Un programme indicatif de développement et de modernisation du parc fluvial est établi tous les cinq ans, et pour la première fois avant le ...<sup>(1)</sup>.

Ce programme expose, pour l'ensemble du marché de la navigation intérieure et pour chacun des bassins définis à l'article 8 a), les grandes lignes de l'évolution à moyen terme de la demande de transports de marchandises par voie navigable, et comporte un état quantitatif et qualitatif prévisionnel de développement du parc fluvial.

2. Pour l'établissement du programme indicatif, il est notamment tenu compte :

- a) de la situation du marché des transports de marchandises par voie navigable, telle qu'elle résulte d'un examen portant sur la période des trente-six mois immédiatement antérieurs et concernant :
  - le degré d'utilisation du matériel fluvial par rapport au volume des marchandises transportées et compte tenu des conditions de navigabilité,
  - l'évolution des prix de transport de marchandises par voie navigable, particulièrement de matériaux de construction, de minerais, d'engrais, de produits énergétiques et sidérurgiques ainsi que de céréales,
  - l'intensité et la durée moyennes des immobilisations pratiquées dans le cadre des mesures prises en application des dispositions visées au chapitre 2 du présent titre;
- b) de l'extension et de l'aménagement des réseaux de voies navigables prévus dans les programmes adoptés en la matière par les États membres ;
- c) de l'évolution prévisible des transports de marchandises par voie navigable, compte tenu notamment des orientations du programme de politique économique à moyen terme ainsi que des études prospectives effectuées conformément à l'article 2 de la décision du Conseil n° 247 du 15 avril 1964 <sup>(2)</sup> ;

<sup>(1)</sup> Dans les douze mois de l'entrée en vigueur du présent règlement.

<sup>(2)</sup> JO n° 64 du 22. 4. 1964.

d) du développement prévisible de l'offre, tel qu'il ressort des informations recueillies en vertu de l'article 40.

3. La Commission adopte le programme indicatif, sur la base d'un projet établi par le Comité de péréquation institué en vertu de l'article 34 et après consultation du comité de surveillance du marché des transports institué en vertu du règlement du Conseil n° ... du ...<sup>(1)</sup>.

4. La Commission procède, au moins une fois par an, sur la base des critères définis au paragraphe 2 et selon la procédure visée au paragraphe 3, à la révision du programme indicatif, en vue de son adaptation éventuelle au comportement effectif du marché, en fonction des modifications survenues dans l'offre et la demande de transports de marchandises par voie navigable au cours de l'année précédant cet examen.

5. Le programme indicatif et ses adaptations éventuelles sont notifiés aux États membres et publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Les États membres assurent la publicité du programme et, le cas échéant, de ses adaptations, par avis à la batellerie, indiquant les modalités selon lesquelles tout intéressé peut en prendre connaissance.

#### Article 18

1. Lorsque, dans un des bassins visés à l'article 8 a), la capacité existante et autorisée du parc fluvial dépasse l'état prévisionnel du programme indicatif, la Commission procède à un examen de la situation, sur la base des critères définis à l'article 17 paragraphe 2, en vue de constater si une surcapacité, susceptible de provoquer des perturbations graves et persistantes sur le marché considéré des transports de marchandises par voie navigable, existe ou est en voie de formation. Cette surcapacité est dénommée « surcapacité structurelle ».

2. Il y a présomption de surcapacité structurelle lorsque la mesure prévue à l'article 13 a été mise en œuvre pendant plus de soixante jours consécutifs ou pendant plus de cent-dix jours au cours d'une même année.

Cette présomption n'est pas retenue lorsque, compte tenu du niveau des eaux, il est constaté que le matériel fluvial a pu naviguer, sans réduction de l'enfoncement, pendant un nombre de jours supérieur aux trois quarts des jours des périodes considérées, ainsi que dans les cas où l'immobilisation résulte de circonstances accidentelles et étrangères à l'économie des transports.

<sup>(1)</sup> JO n° .... (règlement du Conseil relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable).

*Article 19*

1. Lorsque, sur la base de l'article 18, la Commission constate la formation d'une surcapacité structurelle, elle décide que l'autorisation visée à l'article 12 est délivrée, dans les bassins et pour les catégories de matériel fluvial pour lesquels la formation d'une telle surcapacité a été constatée, contre perception d'une contribution, dont elle fixe les taux dans les conditions prescrites en vertu du paragraphe 2.

2. La contribution visée au paragraphe 1 se compose d'un taux fixe par unité de matériel fluvial ainsi que d'un taux mobile par tonne de port en lourd pour les bateaux porteurs et par CV de force motrice pour les bateaux non porteurs.

Les taux sont établis en fonction de l'intensité des phénomènes de formation de surcapacité structurelle à enrayer ; l'importance respective du taux fixe et du taux mobile est déterminée en tenant compte du gabarit des voies navigables du bassin considéré.

3. Ne sont pas soumises à la contribution visée au paragraphe 1, les autorisations délivrées pour du matériel fluvial destiné à remplacer une capacité de prestation équivalente ; cette équivalence et la justification du remplacement sont déterminées dans les conditions prévues à l'article 21.

4. Lors de chaque révision annuelle du programme indicatif, à laquelle elle procède conformément à l'article 17 paragraphe 4, la Commission examine si la formation de la surcapacité structurelle constatée est enrayée.

Elle décide, le cas échéant, de modifier les taux de la contribution ou la durée de la période fixés par la décision prise en vertu du paragraphe 1.

*Article 20*

1. Lorsque, sur la base de l'article 18, la Commission constate l'existence d'une surcapacité structurelle, elle décide que, dans les bassins et pour les catégories de matériel fluvial pour lesquels l'existence d'une telle surcapacité a été constatée, la délivrance de l'autorisation visée à l'article 12 est suspendue.

2. Nonobstant la mesure de suspension arrêtée en vertu du paragraphe 1, l'autorisation est délivrée pour du matériel fluvial destiné à remplacer une capacité de prestation équivalente. Cette équivalence et la justification du remplacement sont déterminées dans les conditions prévues à l'article 21.

3. Lors de chaque révision annuelle du programme indicatif, à laquelle elle procède conformément à l'article 17 paragraphe 4, la Commission examine si la surcapacité structurelle constatée a été éliminée.

Elle décide, le cas échéant, d'abroger ou de proroger  
la mesure arrêtée en vertu du paragraphe 1.

*Article 21*

*Article 21*

1. La justification de la mise hors service définitive d'une capacité de prestation équivalente est fournie par la remise aux autorités visées à l'article 9 paragraphe 2, au plus tard dans un délai de trente jours à compter de la date d'enregistrement du matériel fluvial objet de l'autorisation, d'une ou plusieurs attestations de radiation délivrées, postérieurement à la date d'établissement de l'autorisation susmentionnée, par l'autorité qui a procédé à la radiation de l'enregistrement dans les conditions prévues à l'article 9 paragraphe 5.

1. inchangé

2. L'équivalence de prestation est admise dans les limites d'une différence qui ne peut excéder cinq pour cent entre le port en lourd ou la force motrice du matériel fluvial pour lequel l'autorisation est délivrée et du matériel fluvial mis hors service, et à la condition que :

2. L'équivalence de prestation est admise dans les limites d'une différence qui ne peut excéder cinq pour cent entre le port en lourd ou la force motrice du matériel fluvial pour lequel l'autorisation est délivrée et du matériel fluvial mis hors service, et à la condition que, **du point de vue de la technique et de l'exploitation, le remplacement ne représente pas une régression.**

- les automoteurs ou les barges ne soient remplacés que par des bateaux d'un de ces deux types ;
- les pousseurs ne soient pas remplacés par des remorqueurs.

Chapitre 4

Mesures de déchirage

*Article 22*

1. Au cours des périodes de mise en œuvre des mesures prises en vertu des dispositions des articles 19 et 20, la Commission peut, pour la durée de ces périodes et pour les bassins et les catégories de matériel fluvial pour lesquels ces mesures ont été arrêtées, décider l'octroi, dans les conditions prévues aux paragraphes 3 et 4, d'une indemnité pour le déchirage de matériel fluvial en état de navigabilité et enregistré dans un État membre.

2. Les États membres assurent aux travailleurs salariés faisant partie des équipages des bateaux admis au déchirage en vertu du paragraphe 1 le maintien du même niveau de rémunération par le versement d'une indemnité appropriée aussi longtemps que le travailleur n'a pu trouver un nouvel emploi et pendant une période maximum d'une année.

Dans toute la mesure du possible, ces travailleurs devront faire l'objet d'une opération de rééducation

professionnelle ou de réinstallation susceptible de bénéficier du concours du Fonds social européen.

3. La décision visée au paragraphe 1 fixe les taux de l'indemnité de déchirage, par tranches et tonne de port en lourd ou CV de force motrice, pour le matériel fluvial que la Commission détermine, en fonction notamment des caractéristiques techniques et de l'âge de ce matériel, dans les limites du montant des contributions perçues en vertu des décisions arrêtées en application de l'article 19 et à un niveau nécessaire et suffisant pour que les intéressés soient incités à déchirer ledit matériel.

4. Dans la mesure où le montant des contributions perçues en vertu des décisions arrêtées en application de l'article 19 s'avère insuffisant pour favoriser un déchirage estimé nécessaire, le Conseil peut décider à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission, la perception, pour une période et dans les conditions qu'il détermine, d'une redevance annuelle complémentaire lors de la délivrance ou de la prorogation de validité du certificat d'enregistrement.

5. La Commission peut, à tout moment, compte tenu de l'importance du matériel fluvial admis au déchirage ainsi que du montant des contributions perçues et de la redevance complémentaire éventuelle arrêtée par le Conseil en application des dispositions du paragraphe 4, abroger sa décision ou en modifier les conditions.

6. La Commission notifie ses décisions à tout État membre sur le territoire duquel les mesures doivent être mises en œuvre.

Les États membres publient les décisions de la Commission, par avis à la batellerie, affichés dans un délai de huit jours à compter de la notification des dites décisions.

Les décisions de la Commission prennent effet le quinzième jour suivant celui de leur notification aux États membres.

#### Article 23

1. Dès l'entrée en vigueur de la décision arrêtée en vertu de l'article 22 et sous réserve de l'exception prévue au paragraphe 2, tout propriétaire depuis plus de cinq ans de matériel fluvial visé par ladite décision peut demander à l'autorité auprès de laquelle son matériel est enregistré à être admis au bénéfice de l'indemnité de déchirage pour ledit matériel.

2. L'indemnité de déchirage n'est pas accordée pour la mise hors service définitive de matériel fluvial desti-

#### Article 23

1. inchangé

2. inchangé



né à être remplacé dans les conditions de l'article 19 paragraphe 3, ou de l'article 20 paragraphe 2.

3. La délivrance de toute autorisation de mise en service de matériel fluvial non inscrit dans un registre d'un État membre, au bénéficiaire d'une indemnité de déchirage, est suspendue pendant un délai de trois ans à compter du jour du paiement intégral de ladite indemnité.

3. La délivrance de toute autorisation de mise en service de matériel fluvial non inscrit dans un registre d'un État membre, au bénéficiaire d'une indemnité de déchirage, est suspendue pendant un délai de trois ans à compter du jour du paiement intégral de ladite indemnité.

**La Commission peut déroger à cette disposition en cas d'augmentation forte et rapide de la demande de transports par voie navigable.**

#### Article 24

1. Le droit au paiement de l'indemnité de déchirage est subordonné :

- à la remise du certificat d'enregistrement relatif au matériel en cause, dans les trente jours de l'admission accordée suite à la demande présentée en application de l'article 23 paragraphe 1 ;
- à la production, dans les quatre mois de ladite admission, d'un certificat de déchirage délivré par l'administration qui a procédé à la constatation matérielle de la mise hors service définitive du matériel fluvial en cause.

2. L'indemnité de déchirage est versée au requérant pour moitié, respectivement lors de la remise du certificat d'enregistrement et lors de la remise du certificat de déchirage dans les délais prescrits. Au cas où le certificat de déchirage n'est pas remis dans le délai de quatre mois visé au paragraphe 1, le requérant perd son droit à l'indemnité de déchirage et doit rembourser la quote-part perçue de cette indemnité.

Le paiement de cette indemnité est toutefois subordonné à la production d'une attestation établissant l'absence d'inscriptions hypothécaires affectant le matériel fluvial en cause, et, le cas échéant, à la retenue du montant des créances garanties par lesdites inscriptions.

3. Dès remise du certificat de déchirage, l'autorité compétente procède d'office à la radiation de l'enregistrement du matériel fluvial en cause.

#### Chapitre 5

##### Comptes de compensation

#### Article 25

Pour chacun des trois bassins fluviaux visés à l'article 8 a), la Commission tient :

- un compte de compensation A, dans lequel elle transcrit l'ensemble des opérations financières effectuées par les États membres, en application des dispositions des articles 11 et 16 ainsi que du présent chapitre ;
- un compte de compensation B, dans lequel elle transcrit l'ensemble des opérations financières effectuées par les États membres en application des dispositions des articles 19, 22 et 24 ainsi que du présent chapitre.

#### *Article 26*

1. Sont portés au crédit du compte de compensation A, les redevances d'enregistrement perçues par les États membres en vertu de l'article 11 et le produit des amendes qu'ils recouvrent du chef d'infractions aux dispositions du présent règlement dans le bassin fluvial pour lequel ce compte est tenu.

Sont portées au débit du compte de compensation A, les dépenses constituées par les indemnités d'immobilisation versées par les États membres, dans les conditions prévues à l'article 16, aux personnes dont le matériel fluvial immobilisé est inscrit sur un registre du bassin pour lequel ce compte est tenu.

2. Sont portés au crédit du compte de compensation B, les contributions perçues par les États membres en vertu de l'article 19, et, le cas échéant, le produit des redevances complémentaires arrêtées par le Conseil en application de l'article 22, dans le bassin fluvial pour lequel ce compte est tenu.

Sont portées au débit du compte de compensation B, les dépenses constituées par les indemnités de déchargement versées par les États membres, dans les conditions prévues à l'article 24, aux personnes dont le matériel fluvial est inscrit sur un registre du bassin pour lequel ce compte est tenu.

#### *Article 27*

Chaque État membre désigne le service avec lequel la Commission correspond pour toutes les questions liées à la mise en application des dispositions du présent chapitre.

#### *Article 28*

1. Pour le 25 du premier mois de chaque trimestre, le service visé à l'article 27 transmet à la Commission un état des recettes réalisées et des paiements effectués au cours du trimestre précédent en exécution des dispositions de l'article 26 paragraphe 1.

2. Pour le 25 du premier mois de chaque trimestre des périodes de mise en œuvre des mesures prises en vertu des dispositions de l'article 22, le service visé à l'article

27 transmet à la Commission un état des recettes réalisées et des paiements effectués au cours du trimestre précédent en exécution des dispositions de l'article 26 paragraphe 2.

3. Pour la France, des relevés distincts sont établis pour les bassins 1 et 2 visés à l'article 8 a).

#### *Article 29*

1. Les indemnités journalières d'immobilisation versées à des personnes qui ont acquitté leur redevance d'enregistrement dans un autre État membre ne sont pas reprises sur l'état visé à l'article 28 paragraphe 1. Ces paiements font l'objet d'un relevé spécial, transmis à la Commission à la date indiquée dans ce même paragraphe.

2. La France établit un relevé distinct pour les paiements effectués par elle à ce titre, soit dans le bassin 1 pour du matériel fluvial enregistré dans le bassin 2, soit dans le bassin 2 pour du matériel fluvial inscrit dans un registre français du bassin 1.

#### *Article 30*

La Commission tient, pour chacun des comptes de compensation, un compte de position au nom de chaque État membre.

Pour la France, des comptes de position distincts pour chacun des comptes de compensation sont tenus pour les bassins 1 et 2 visés à l'article 8 a).

Au vu des états prévus respectivement aux paragraphes 1 et 2 de l'article 28, les comptes de position sont crédités des recettes réalisées et débités des paiements effectués.

#### *Article 31*

1. La Commission inscrit au débit du compte de position de chaque État membre relatif au compte de compensation A, les montants des indemnités journalières d'immobilisation visées à l'article 26 paragraphe 1 dont il est redevable envers l'État membre ayant effectué le paiement.

En ce qui concerne les deux comptes de position de la France relatifs aux comptes de compensation A, les inscriptions sont effectuées compte tenu des relevés distincts visés à l'article 29 paragraphe 2.

2. Au vu des relevés spéciaux visés à l'article 29, la Commission communique, le cas échéant, à chaque État membre les montants dont il est redevable au titre d'indemnités journalières avancées par un autre État membre.

Les États membres règlent leurs dettes et créances résultant de l'application des dispositions de l'alinéa

ci-dessus dans un délai d'un mois à compter du jour de la réception de la communication.

### *Article 32*

1. La Commission arrête semestriellement, le 1<sup>er</sup> avril et le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année, et pour la première fois le ..., la situation de chaque État membre et dégage le solde créditeur ou débiteur du compte de compensation A.

2. Au cours des périodes de mise en œuvre des dispositions prises en vertu de l'article 22, la Commission arrête semestriellement, le 1<sup>er</sup> avril et le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année, et pour la première fois le ..., la situation de chaque État membre et dégage le solde créditeur ou débiteur du compte de compensation B.

3. Au vu des résultats des situations visées aux paragraphes 1 et 2, la Commission établit les compensations nécessaires selon les modalités ci-après :

#### *Bassin 1 :*

a) Si le ou les comptes de compensation accusent un solde créditeur, la Commission détermine la part de l'excédent à attribuer à chaque État membre en répartissant son montant proportionnellement au(x) crédit(s) des comptes de position respectifs.

Les sommes ainsi déterminées sont inscrites comme solde à nouveau au crédit des comptes de position ouverts aux États membres pour la nouvelle période semestrielle.

La Commission communique à chaque État membre le résultat de la répartition.

b) Si le compte de compensation accuse un solde débiteur, ce solde est réparti dans les conditions prévues à l'alinéa a).

#### *Bassin 2 :*

Le solde débiteur ou créditeur des comptes ouverts à la France au titre du bassin 2 est reporté comme solde à nouveau au débit, respectivement au crédit, des comptes ouverts à la France pour ce bassin, pour une nouvelle période semestrielle.

#### *Bassin 3 :*

Le solde débiteur ou créditeur des comptes ouverts à l'Italie au titre du bassin 3 est reporté comme solde à nouveau au débit, respectivement au crédit, des comptes ouverts à l'Italie, pour une nouvelle période semestrielle.

4. Lors de la communication des résultats des répartitions prévues au paragraphe 3, la Commission invite

les États membres à verser le montant qui résulte de la compensation des soldes des comptes A et B (contraction du crédit et du débit) au profit de l'État membre intéressé.

Les versements correspondants doivent intervenir dans un délai d'un mois à compter du jour de la réception de cette communication.

#### *Article 33*

Les formulaires de relevés visés au présent chapitre sont conformes aux modèles qui seront établis par la Commission, par voie de règlement, après consultation des États membres, dans les deux mois à compter de la date de mise en vigueur du présent règlement.

### Chapitre 6

#### Dispositions institutionnelles

#### *Article 34*

1. Il est institué un comité de péréquation des activités de la navigation intérieure, ci-après dénommé « Comité de péréquation ».

Le Comité de péréquation est composé de représentants des entreprises effectuant des transports de marchandises par voie navigable, à raison de trois membres titulaires et trois membres suppléants, par État membre. Il est présidé par un représentant de la Commission.

La composition du Comité doit assurer, par État membre, la représentation des transporteurs disposant de moins de quatre unités de matériel fluvial, de ceux qui disposent d'un nombre supérieur d'unités et des entreprises effectuant des transports pour compte propre.

2. Les membres du Comité de péréquation sont nommés par la Commission, sur la base d'une liste présentée par chaque État membre, et, pour la première fois, dans les trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

3. Le Comité de péréquation présente à la Commission, à la demande de cette dernière ou de sa propre initiative, des avis motivés dans les cas visés à l'article 35. Dans les cas où la Commission demande un avis au Comité de péréquation, elle lui fixe un délai.

La Commission peut, à tout moment, procéder à une consultation orale du Comité de péréquation.

Le comité de péréquation remplit également les tâches qui lui sont confiées en vertu de l'article 17 paragraphe 3.

4. Les dépenses de fonctionnement du Comité sont inscrites au budget des Communautés européennes, dans la section relative à la Commission.

5. Les règles d'organisation et de fonctionnement du Comité de péréquation sont arrêtées par la Commission dans les trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

#### *Article 35*

1. Sous réserve des dispositions prévues à l'article 36, la Commission arrête ses décisions, dans les cas visés aux articles 13, 15, 18, 19, 20 et 22, après avis du Comité de péréquation et après consultation du Comité de surveillance du marché institué en vertu du règlement du Conseil n° ... du ... <sup>(1)</sup>.

2. Le Comité de surveillance du marché est saisi par son président, soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande du représentant d'un État membre.

Le représentant de la Commission lui soumet un projet de mesures à prendre, accompagné de l'avis du Comité de péréquation.

Le Comité de surveillance du marché émet son avis sur ces mesures, dans un délai que le président peut fixer, en fonction de l'urgence des questions soumises à examen.

#### *Article 36*

Dans les cas visés aux articles 19, 20 et 22, la Commission arrête les mesures et les met immédiatement en application, lorsqu'elles sont conformes à l'avis du Comité de surveillance du marché. Si les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis ou en l'absence d'avis de ce comité, la Commission soumet aussitôt au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Si, à l'expiration d'un délai d'un mois, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, n'a pas arrêté de mesures, la Commission arrête les mesures proposées et les met immédiatement en application.

### TITRE IV

#### ADMISSION AUX TRANSPORTS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

#### *Article 37*

Toute personne physique ou morale, dont le matériel fluvial est enregistré dans un État membre, est admise

<sup>(1)</sup> JO n° .... (règlement du Conseil relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable).

à effectuer au moyen de ce matériel des transports de marchandises par voie navigable entre États membres ou traversant le territoire d'un ou plusieurs autres États membres, sans restrictions quantitatives, ni autres entraves, directes ou indirectes, résultant de dispositions législatives, réglementaires ou administratives ainsi que de pratiques administratives.

*Article 38*

A partir du .....<sup>(1)</sup>, toute personne physique ou morale, dont le matériel fluvial est enregistré dans un État membre, est admise à effectuer au moyen de ce matériel des transports nationaux de marchandises par voie navigable dans un autre État membre, sans restrictions quantitatives, ni autres entraves, directes ou indirectes, résultant de dispositions législatives, réglementaires ou administratives ainsi que de pratiques administratives ayant pour effet de leur appliquer un traitement différentiel par rapport à celui qui est appliqué aux transporteurs résidents.

TITRE V

INFORMATIONS STATISTIQUES

*Article 39*

*Article 39*

supprimé

1. Les personnes physiques ou morales dont le matériel fluvial est inscrit dans un registre des États membres tiennent, à partir du cinquième mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, pour chacun des bateaux porteurs enregistrés, un compte rendu mensuel des transports par voie navigable, ci-après dénommé « compte rendu ».

2. Le compte rendu est établi en double exemplaire sur un formulaire mis à la disposition des intéressés par les autorités désignées à cet effet par les États membres.

3. Avant chaque voyage, à charge ou lège, les renseignements afférents à ce voyage sont portés dans les rubriques correspondantes du formulaire.

4. Dans les huit jours suivant la période pour laquelle il a été établi, le compte rendu est adressé à l'autorité compétente désignée par l'État membre auprès duquel le matériel fluvial en cause est enregistré.

Les renseignements ainsi fournis ne peuvent être exploités que dans un but statistique. Il est interdit de les utiliser à des fins fiscales et de les communiquer à des tiers.

<sup>(1)</sup> Le 1<sup>er</sup> janvier de la sixième année suivant celle de l'entrée en vigueur du présent règlement.

5. Dans le mois suivant la période de référence du compte rendu, les États membres communiquent à la Commission, sous forme anonyme, les données recueillies sur la base du compte rendu.

6. Dans les trois mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission arrête, par voie de règlement et après consultation des États membres, le modèle de formulaire visé au paragraphe 2 ainsi que les modalités de son utilisation.

#### *Article 40*

1. Au cours du cinquième mois de l'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres adressent à la Commission un relevé du matériel fluvial inscrit dans leur(s) registre(s) à l'expiration du délai prévu à l'article 47, comportant, par unité de matériel fluvial, les mentions prévues à l'article 9 paragraphe 3.

2. A compter de l'expiration du délai fixé au paragraphe 1, les États membres adressent à la Commission un relevé trimestriel des nouveaux enregistrements et des radiations d'enregistrement, ainsi que des modifications survenues dans les indications figurant au registre. Ces relevés comportent, pour les nouveaux enregistrements, par unité de matériel fluvial, les mentions prévues à l'article 9 paragraphe 3.

3. A compter du jour de l'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres adressent à la Commission un relevé trimestriel des autorisations délivrées en vertu de l'article 12, en mentionnant, par unité de matériel fluvial, les indications fournies en vertu du paragraphe 2 dudit article.

#### *Article 41*

1. A partir du cinquième mois d'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres adressent à la Commission des relevés mensuels relatifs :

- au nombre et au port en lourd en tonnes ou à la force motrice en CV du matériel fluvial, classé selon les catégories déterminées à l'article 8 b), qui se trouve en attente d'emploi dans les ports et autres lieux d'affrètement réalisant un trafic annuel supérieur à un million de tonnes en ce qui concerne le bassin 1 et à 500.000 tonnes pour les bassins 2 et 3 ;
- à la durée de cette attente ;
- aux prix et conditions des transports de marchandises par voie navigable pratiqués en dehors des tarifs de référence et publiés dans les conditions



prescrites en vertu de l'article 14 du règlement du conseil n° ... du ...<sup>(1)</sup> ;

— au niveau des eaux relevé aux principales échelles.

2. Au cours des périodes d'immobilisation, décidées en vertu des dispositions de l'article 13, les renseignements visés au paragraphe 1 sont communiqués à la Commission, pour le bassin sur lequel l'intervention est opérée, tous les trois jours, à partir de la date d'entrée en vigueur de la décision d'immobilisation.

Les renseignements sur le nombre, la catégorie, le port en lourd en tonnes ou la force motrice en CV du matériel fluvial immobilisé sont communiqués à la Commission dans les mêmes conditions.

#### Article 42

La Commission communique au Comité de péréquation les éléments qui lui sont adressés en vertu des dispositions des articles 39, 40 et 41.

### TITRE VI

#### CONTROLE ET SANCTIONS

##### Article 43

1. La copie de la licence visée à l'article 6 et le certificat d'enregistrement visé à l'article 10 doivent se trouver en permanence à bord du matériel fluvial enregistré dans un État membre.

Le compte rendu des transports visé à l'article 39 accompagne en permanence les bateaux porteurs inscrits dans un registre des États membres.

2. Les documents visés au paragraphe 1 sont présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle par les États membres.

##### Article 43

1. La copie de la licence visée à l'article 6 et le certificat d'enregistrement visé à l'article 10 doivent se trouver en permanence à bord du matériel fluvial enregistré dans un État membre

2. inchangé

##### Article 44

Les autorités chargées du contrôle par les États membres vérifient, pendant les périodes d'immobilisation, que les dispositions de l'article 15 paragraphe 5 sont respectées.

##### Article 45

1. Les États membres arrêtent, dans les cinq mois de la date d'entrée en vigueur du présent règlement et dans les conditions prescrites en vertu de l'article 51,

##### Article 45

1. Les États membres arrêtent, dans les cinq mois de la date d'entrée en vigueur du présent règlement et dans les conditions prescrites en vertu de l'article 51,

<sup>(1)</sup> JO n° ... (règlement du Conseil relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable).

les mesures appropriées pour réprimer toute infraction aux obligations imposées par le présent règlement, et notamment aux dispositions des articles 3, 9, 12, 15, 21, 39 et 49.

2. La Commission adresse aux États membres toutes recommandations appropriées en vue de l'établissement, à un niveau adéquat, des sanctions applicables aux cas d'infractions aux dispositions du présent règlement.

les mesures appropriées pour réprimer toute infraction aux obligations imposées par le présent règlement, et notamment aux dispositions des articles 3, 9, 12, 15, 21 et 49.

2. inchangé

## TITRE VII

### DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

#### Chapitre 1

##### Dispositions transitoires

###### *Article 46*

Le matériel fluvial en service à la date d'entrée en vigueur du présent règlement est enregistré dans les conditions de l'article 9, sans avoir fait l'objet d'une autorisation préalable, dans un délai de quatre mois à compter de cette date.

###### *Article 47*

L'autorisation visée à l'article 12 est délivrée à toute personne physique ou morale qui fournit, dans un délai de quinze jours à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les contrats respectivement de nouvelle construction, d'achat ou de location conclus antérieurement à cette date.

###### *Article 48*

La licence visée à l'article 3 est délivrée, sans qu'il soit satisfait aux conditions prescrites en vertu du titre II, à toute personne physique ou morale dont le matériel fluvial est enregistré dans les conditions prévues à l'article 46, sur demande présentée lors de cet enregistrement.

#### Chapitre 2

##### Dispositions finales

###### *Article 49*

Il est interdit de conclure des contrats portant sur le transport de marchandises par voie navigable, à effectuer à l'intérieur d'un État membre et entre États membres de la Communauté économique européenne, par une personne physique ou morale non visée à l'article 2 paragraphe 1.

Tout contrat conclu en violation de cette interdiction est nul de plein droit, sans préjudice des sanctions applicables au contrevenant.

*Article 50*

Les États membres assurent aux personnes physiques ou morales effectuant des transports tombant dans le champ d'application du présent règlement la garantie d'un recours juridictionnel de droit administratif contre les décisions des autorités des États membres prises en application des dispositions du présent règlement, qui les concernent.

*Article 51*

Les États membres arrêtent, en temps utile et après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

Ces dispositions portent notamment sur :

- les modalités d'application des conditions d'admission à la profession ;
- la tenue du registre du parc fluvial ;
- la procédure d'enregistrement du matériel fluvial et de délivrance ou de prorogation du certificat d'enregistrement ;
- la procédure de délivrance de l'autorisation préalable de mise en service de matériel fluvial non inscrit dans un registre d'un État membre ;
- la perception des redevances d'enregistrement et des contributions ;
- l'organisation du déchirage ;
- la gestion des comptes de compensation ;
- l'information statistique ;
- la procédure de recours juridictionnel de droit administratif ;
- le contrôle et les sanctions.

*Article 52*

Le présent règlement entre en vigueur le trentième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Les dispositions du titre III chapitres 2, 3 et 4, ainsi que de l'article 49 sont mises en application le . . . . .

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

## B

### EXPOSÉ DES MOTIFS

#### I—Place du règlement dans la politique commune des transports

##### *Point de vue des institutions communautaires*

1. « Le complément indispensable, et nous dirons même la condition absolue d'efficacité d'une politique des prix et conditions de transport est une politique adéquate en matière de capacité. » C'est en ces termes qu'en 1963 déjà <sup>(1)</sup> la commission des transports répétait un avis qu'elle avait déjà formulé antérieurement dans le rapport fait par M. Kapteyn en 1961 <sup>(2)</sup>, et qu'elle a réaffirmé depuis en diverses occasions.

Après que le Conseil se fut promis, en juin 1965, de régler le problème des capacités dans un délai de trois ans, la Commission des Communautés européennes commença également à accorder une plus grande attention à cet aspect de la politique commune des transports. En juin 1966, après avoir examiné le plan visant la création d'une Union de la navigation internationale du Rhin, la Commission de la C.E.E. exposa ses conceptions d'une réglementation de la capacité des transports par voie navigable; elle le fit dans une communication au Conseil à laquelle celui-ci répondit, au mois d'octobre de la même année, en invitant la Commission de la C.E.E. à proposer des mesures à court terme en vue de la réglementation de la capacité des transports par route et par voie navigable.

En novembre 1967, la Commission européenne a présenté au Conseil une proposition concernant un règlement sur l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable. Au début de ce document, la Commission constate que « la réglementation de l'accès au marché constitue un des éléments de base de cette politique commune » (la politique commune des transports) <sup>(3)</sup>.

Il y a donc actuellement accord de principe entre les institutions de la Communauté sur l'importance d'une réglementation de la capacité.

<sup>(1)</sup> Rapport de M. Brunhes sur le programme d'action en matière de politique commune des transports, doc. 132/62, titre II, chapitre I, paragraphe 1.

<sup>(2)</sup> Doc. 106/61.

<sup>(3)</sup> Doc. 166/67, exposé des motifs, paragraphe 1.

##### *Capacité et tarification*

2. Le problème de la capacité et celui des prix sont étroitement liés. La liberté de fixation des prix pourra être d'autant plus grande que la capacité sera mieux adaptée à la demande de transports. Or, on envisage, pour les transports par voie navigable, une large liberté de formation des prix. Lorsque seront mis en vigueur les tarifs de référence prévus par la dernière proposition de la Commission européenne en matière tarifaire, seuls les prix situés en dehors d'une certaine fourchette devront être publiés. La réglementation de la capacité des transports par voie navigable revêt donc une grande importance du point de vue de l'organisation du marché.

3. La réglementation de la capacité, le système tarifaire et l'harmonisation des conditions de concurrence forment un tout. Il convient d'utiliser ces trois instruments de la politique des transports pour assurer une concurrence ordonnée dans le secteur des transports. Le Parlement et le Conseil ne peuvent cependant pas refuser d'approuver un règlement concernant un de ces éléments de la politique commune sous prétexte qu'aucun règlement n'a encore été arrêté pour résoudre les autres problèmes. En ce qui concerne la navigation intérieure, en tout cas, il n'y a aucune raison d'attendre, pour arrêter un règlement sur la capacité, que le système tarifaire ait fait l'objet d'une décision. Il est sans conteste plus urgent, dans ce secteur, de réglementer la capacité que d'arrêter un règlement tarifaire. La nécessité d'une tarification croîtra dans la mesure où l'efficacité de la réglementation de la capacité ira en diminuant. Les leçons à tirer de la réglementation de la capacité influenceront donc sur la nature du règlement tarifaire.

4. Votre commission estime qu'on peut très bien adopter un règlement sur les capacités avant que des dispositions aient été arrêtées en matière tarifaire.

##### *La navigation intérieure et les autres modes de transport*

5. Il est souhaitable que des mesures de réglementation de la capacité soient prises à peu près en même temps pour les transports par route et pour les transports par voie navigable <sup>(1)</sup>, car la limitation des capa-

<sup>(1)</sup> Rapport de M. Brunhes, op. cit., titre II, chapitre I, paragraphe 17.

cités d'un mode de transport donné pourrait inciter les usagers à se tourner vers les entreprises d'un autre mode de transport qui ne serait pas encore soumis à des dispositions en la matière. Il faut espérer que le Conseil ne tardera pas à statuer sur les deux propositions de règlement concernant la réglementation de la capacité des transports routiers et des voies navigables.

## II— Capacité et surcapacité dans la navigation intérieure

6. Dans le secteur des transports, la capacité est fonction de la charge utile globale, de la vitesse du moyen de transport et du temps nécessaire au chargement et au déchargement.

En outre, dans la navigation intérieure, le profil des voies navigables et les niveaux d'eau déterminent la capacité effectivement disponible. La capacité du parc fluvial varie surtout en fonction des fluctuations du niveau d'eau. Ces fluctuations déterminent toujours, lorsque les eaux atteignent une cote élevée, une certaine surcapacité. La Commission européenne fait remarquer à ce propos que si les variations du niveau des eaux se produisent principalement sur les cours d'eau naturels, « leur influence se répercute également sur les voies navigables artificielles ou régularisées, notamment en raison de l'interpénétration des trafics » <sup>(1)</sup>.

L'effet des fluctuations des niveaux d'eau ne peut être contrebalancé efficacement que par l'aménagement du profil des cours d'eau naturels, ce qui implique de longs et coûteux travaux. En attendant, le niveau des eaux continuera d'influer sur la capacité effective du parc fluvial et, par conséquent, les élévations du niveau des eaux continueront de provoquer l'apparition de surcapacités temporaires.

7. En outre, il existe dans la navigation intérieure une surcapacité permanente qui tient à ce qu'on a appelé les aspects particuliers des transports, que la Commission des Communautés européennes énumère une fois de plus dans l'exposé des motifs de sa proposition de règlement, ainsi qu'à certains facteurs qui caractérisent particulièrement la navigation intérieure. Voici ce qu'en dit l'exécutif : « Parmi ces facteurs, il convient de mentionner plus particulièrement que d'importants armements sont économiquement intégrés dans d'autres secteurs d'activité sous forme de concentrations verticales homogènes ou hétérogènes. De telles situations ont notamment pour effet que les entreprises industrielles, commerciales ou maritimes, dont dépendent ces armements, orientent leurs décisions d'investissement en tenant davantage compte des nécessités d'assurer un emploi satisfaisant aux branches principales de leur activité que de la situation générale du marché des transports ; dans les cas où l'exploitation des armements intégrés est déficitaire, ces entreprises sont à même de procéder à une compensation interne » <sup>(2)</sup>.

Il y a là, maifestement, un très important facteur de perturbation du marché, qu'on ne pourra pas éliminer par un règlement communautaire sur les capacités.

8. L'offre excédentaire temporaire et permanente dans la navigation intérieure a entraîné une sérieuse baisse des prix, tandis que les coûts de production augmentaient. Au cours des dernières années, le coût des salaires, de même que celui des réparations, a augmenté rapidement. Partout dans la Communauté se produit le même phénomène : il est fréquent que les bateaux restent longuement immobilisés, faute de fret, ce qui accroît encore les coûts de production. Ainsi est apparue une situation qui, étant donné les caractéristiques très particulières de la navigation intérieure, justifie et même rend indispensable une intervention dans l'évolution des capacités et dans leur utilisation.

9. A l'heure actuelle, les Pays-Bas et la France sont les seuls pays où l'accès au marché des transports nationaux de marchandises par voie navigable est réglementé. Il s'impose d'appliquer des dispositions similaires dans toute la Communauté, tout en réservant la possibilité d'une adaptation rapide des capacités à l'évolution de la demande de transport.

## III— Économie de la proposition de règlement

### *Système de réglementation de la capacité*

10. L'originalité du système de réglementation envisagé par la Commission européenne dans sa proposition de règlement consiste dans le fait qu'il prévoit une adaptation périodique de l'offre à la demande dans un secteur d'activité. Comment la Commission exécutive pense-t-elle réaliser cette adaptation ?

A court terme, en accordant une prime, en période de surcapacité temporaire, aux bateliers qui se déclarent disposés à retirer momentanément du marché leur offre de transports ou une partie de celle-ci (articles 13 à 16).

11. En outre, la Commission des Communautés européennes entend agir sur l'offre en appliquant certaines mesures à long terme :

— Il est établi tous les cinq ans un programme indicatif donnant un aperçu de l'évolution probable des transports de marchandises par voie navigable. Ce programme guide les autorités dans la mise en œuvre de leur politique et les entreprises dans leurs décisions concernant les investissements (article 17).

— Lorsque la Commission européenne constate la formation d'une surcapacité structurelle, les autorisations de construction, d'achat ou de location de matériel non enregistré dans un État membre ne sont plus délivrées que moyennant paiement (article 19).

<sup>(1)</sup> Doc. 166/67, exposé des motifs, paragraphe 2.

<sup>(2)</sup> Idem, paragraphe 3.

- Lorsque la Commission européenne estime qu'il y a surcapacité structurelle, la délivrance des autorisations est suspendue (article 20).
- Lorsqu'elle constate la formation ou l'existence d'une surcapacité structurelle, la Commission européenne peut en outre encourager, par l'octroi de primes, le déchargement de matériel fluvial (articles 22 à 24).

La prime d'immobilisation ainsi que la prime de déchargement sont financées par le secteur lui-même.

12. Si l'on veut qu'elle puisse intervenir au moment et à l'endroit voulus, il faut que la Commission des Communautés dispose des informations nécessaires. Aussi le titre V du projet de règlement contient-il des dispositions relatives à l'information statistique.

La Commission européenne est assistée, dans l'accomplissement de sa tâche, par un Comité de péréquation (article 34) et par le Comité de surveillance du marché qui doit être institué en vertu de la proposition de règlement concernant les tarifs à fourchettes (article 35).

#### *Champ d'application*

13. Le règlement est applicable aux entreprises établies sur le territoire de la Communauté qui effectuent sur les voies navigables des États membres des transports de marchandises tant pour compte d'autrui que pour compte propre (article 2).

Le réseau des voies navigables de la Communauté est subdivisé en trois bassins ; des mesures différentes peuvent être appliquées à chacun de ces bassins. Si cela apparaît nécessaire, un bassin peut, dans certains cas, être subdivisé en marché partiels (article 8).

#### *Accès à la profession*

14. Les bateliers doivent être en possession d'une licence qui est délivrée à ceux qui satisfont à certaines conditions de capacité professionnelle et de capacité financière (articles 3 à 7).

#### *Admission aux transports*

15. Les bateliers des États membres sont admis à effectuer des transports internationaux à l'intérieur de la Communauté (article 37). En fait, il en va déjà ainsi dès maintenant.

L'admission aux transports nationaux dans un État membre autre que celui dont le transporteur a la nationalité est pour ainsi dire acquise dans la Communauté, sinon en droit, du moins en fait. Il ne subsiste plus guère de restrictions qu'en France, mais elles devront être levées au plus tard six ans après l'entrée en vigueur du règlement.

Les dispositions nationales établissant une distinction entre les transports pour compte d'autrui et les transports pour compte propre restent en vigueur. À cet égard, la situation se présente comme suit :

En Belgique et en France, les transporteurs pour compte propre ne peuvent pas effectuer de transports pour compte d'autrui. Aux Pays-Bas également, il n'est pas délivré, sauf à titre exceptionnel, d'autorisations de transport pour compte d'autrui à ceux qui effectuent des transports pour compte propre. En revanche, en République fédérale d'Allemagne, les transporteurs pour compte propre peuvent également faire des transports pour compte d'autrui, pour autant, bien entendu, qu'ils se conforment aux dispositions qui y sont applicables.

Le règlement n'abroge pas ces dispositions. Cela signifie que, six ans après l'entrée en vigueur du règlement, toute possibilité de discrimination entre les transporteurs nationaux et les ressortissants d'un autre État membre sera exclue (article 38), mais que rien ne sera changé aux dispositions actuellement applicables dans les différents États membres quant à la distinction entre les transports pour compte propre et les transports pour compte d'autrui.

16. Nous examinerons, au chapitre IV, ce qu'apportent les propositions de la Commission des Communautés européennes, dont nous avons indiqué les grandes lignes.

#### **IV — Remarques sur quelques dispositions importantes de la proposition de règlement**

##### *Transports pour compte d'autrui et transports pour compte propre*

17. Votre commission a examiné dans le détail la question de savoir si le règlement devait porter uniquement sur les transports pour compte d'autrui ou, comme le propose la Commission européenne, s'appliquer à la fois aux transports pour compte d'autrui et aux transports pour compte propre.

Notons tout d'abord que certains pays de la Communauté établissent, du moins dans le secteur national, une stricte distinction entre les transports pour compte propre et les transports pour compte d'autrui, alors que dans d'autres pays les transporteurs pour compte propre peuvent aussi effectuer des transports pour le compte de tiers. Ces dispositions ne sont en rien affectées par le présent règlement <sup>(1)</sup>.

Une minorité des membres de la commission était d'avis que les transports pour compte propre ne devraient être soumis qu'aux dispositions d'ordre social, aux prescriptions en matière de sécurité et à des mesures analogues. Lesdits membres estimaient qu'il n'y

<sup>(1)</sup> Voir paragraphe 15 ci-dessus.

avait aucune raison de craindre une extension excessive de ces transports si on limitait l'application du règlement aux seuls transports pour compte d'autrui.

La majorité des membres de la commission était cependant d'avis que c'était avec raison que le règlement subordonnait les transports pour compte d'autrui et les transports pour compte propre à une même réglementation de la capacité. Les dispositions du règlement ne sont en rien de nature à porter préjudice aux transports pour compte propre. Les rendre exclusivement applicables aux transports pour compte d'autrui impliquerait une discrimination grave au détriment de ces derniers, lesquels, dans ce cas, seraient acculés à une position de réserve. En principe, le transporteur pour compte propre occupe déjà une position privilégiée par rapport aux transporteurs pour compte d'autrui. En effet, il a la possibilité de maintenir à tout moment la capacité de transport qui correspond à la moyenne de ses besoins calculés pour un niveau optimal de l'eau. En période de décrue exceptionnelle ou d'accroissement soudain et notable du volume à transporter, il peut toujours recourir aux transports pour compte d'autrui. Ce sont donc ces derniers qui doivent faire face aux moments de pointe. Toute distinction entre transports pour compte d'autrui et transports pour compte propre ne saurait être que fictive parce que ceux-ci influent sur le marché de ceux-là.

En outre, il est apparu comme douteux que le règlement puisse atteindre son but si les transports pour compte d'autrui ont la possibilité de se soustraire à des mesures de restriction de la capacité en cherchant refuge dans le secteur des transports pour compte propre. Enfin, il a été signalé que les transports pour compte propre au sens strict du terme ne se rencontrent que fort sporadiquement dans la navigation intérieure de la Communauté.

#### *Subdivision en trois bassins (1)*

18. La Commission des Communautés européennes subdivise le réseau de voies navigables de la Communauté en trois bassins. Cette subdivision joue un rôle important dans le projet de règlement. Il peut y avoir différenciation par bassin aussi bien pour le montant de la redevance annuelle d'enregistrement que pour les mesures d'immobilisation ou les mesures à long terme. Le choix du nombre et des limites des bassins est donc d'une grande importance pour l'application du règlement.

Votre commission estime qu'en principe le réseau communautaire de voies navigables ne devrait pas être subdivisé en plusieurs zones de navigation intérieure. Les voies navigables italiennes constituant un tout distinct et présentant des caractéristiques particulières, il pourrait toutefois être utile de les

traiter séparément. Mais on ne voit pas en quoi la subdivision en deux zones des voies navigables des autres États membres s'impose. Ces deux zones sont en liaison directe en plusieurs endroits et, de fait, il y a trafic entre les deux bassins, notamment entre le réseau néerlandais et le réseau belge, d'une part, et les voies navigables du bassin 2, d'autre part. De plus, ces deux zones ne sont pas nettement distinctes pour ce qui est du type de voie navigable. La plupart des voies navigables du bassin 2 appartiennent à la catégorie 1 (voies accessibles aux bateaux de 300 t au maximum), mais les voies navigables de cette catégorie sont aussi relativement nombreuses en Belgique, c'est-à-dire dans la zone 1 (1).

À elles seules, ces considérations montrent que le bassin 1 ne constitue nullement un tout homogène. La navigation fluviale au centre et dans le sud de la Belgique présente des caractéristiques différentes de celles de la navigation rhénane et la navigation sur les cours d'eau néerlandais et allemands, elle-même, n'est assimilable que partiellement à la navigation rhénane. De ce fait, la subdivision des réseaux belge, allemand, français, luxembourgeois et néerlandais en deux zones de navigation intérieure apparaît comme assez arbitraire. Si une subdivision du réseau de la Communauté en plus de deux zones est jugée nécessaire, il faudra en tout cas lui donner un caractère temporaire.

19. La Commission a réservé la possibilité d'articuler les différents bassins en sous-marchés, mais cette disposition n'est applicable qu'en matière d'immobilisation et non pas aux redevances d'enregistrement. L'exécutif s'inspire manifestement de l'idée que la mobilité de l'offre de capacité de transport n'est pas telle que le rapport entre l'offre et la demande puisse être presque identique partout, à un moment donné, dans l'ensemble du bassin (2). Cela étant et eu égard au caractère limité des ressources qui pourront être affectées aux mesures d'immobilisation, il pourra être indiqué de prendre ces mesures pour une ou plusieurs parties d'une zone de navigation intérieure et non pour toute une zone.

#### *Immobilisation*

20. L'article 13 donne à la Commission européenne la possibilité d'accorder des indemnités d'immobilisation lorsque dans un bassin ou dans une partie de bassin une surcapacité temporaire crée « de graves perturbations sur le marché ».

L'immobilisation est entièrement volontaire. Elle a en principe pour effet le maintien en service du matériel le plus rentable.

(1) Le choix du terme « bassin » n'est pas très heureux. Il s'agit en effet d'une notion géographique désignant une région dans laquelle les eaux sont drainées par un fleuve donné (par exemple, le bassin du Rhin). Il serait donc plus indiqué de parler de « zone de navigation intérieure ».

(1) C'est ce qui ressort de la carte des voies navigables de la Communauté jointe à la communication aux membres de la commission des transports, PE 18.850.

(2) La mobilité est également limitée par le fait que les transports nationaux dans un État membre autre que celui dont le transporteur a la nationalité n'ont pas encore été entièrement libérés.

On peut toutefois se demander si, dans la pratique, d'autres facteurs ne se révéleront pas plus déterminants. L'utilisation de matériel moderne entraîne généralement de lourdes charges financières, tandis que le plus souvent le matériel ancien est entièrement amorti. D'autre part, le batelier artisan craindra que la période d'immobilisation ne lui fasse perdre le contact avec sa clientèle. Ce problème se pose avec beaucoup moins d'acuité pour les grandes entreprises et il va de soi qu'il ne se pose pas du tout pour les entreprises qui effectuent des transports pour leur propre compte. Si, par conséquent, votre commission n'espère pas des mesures d'immobilisation une mise hors de circuit temporaire systématique du matériel fluvial vieilli, elle reconnaît que l'immobilisation volontaire doit être de règle en cas de surcapacité temporaire.

21. On peut cependant imaginer une persistance de la surcapacité dans la période qui suivra immédiatement l'entrée en vigueur du règlement, lorsque l'effet des mesures à long terme ne sera pas encore perceptible. Les possibilités de favoriser par des primes l'immobilisation volontaire seront limitées. On ne disposera, pour le financement de ces primes, que du produit des redevances d'enregistrement, qui pourrait se révéler insuffisant.

Cela étant, certains ont estimé qu'il conviendrait de réserver la possibilité d'imposer en cas de crise grave, du moins pendant les premières années d'application du règlement, une immobilisation temporaire obligatoire<sup>(1)</sup>. Votre commission est d'avis, quant à elle, qu'une telle disposition est superflue si l'on réduit fortement la surcapacité d'ordre structurel dans la navigation fluviale de la Communauté, qui est évaluée à un taux compris entre 15 et 17%. Les mesures à long terme — le programme indicatif et le régime de l'autorisation — sur lesquelles la Commission européenne insiste à juste titre dans sa proposition, associées à la possibilité d'immobilisation volontaire, se révéleront à coup sûr efficaces une fois que la surcapacité existante aura été éliminée grâce à une opération de déchargement<sup>(2)</sup>.

22. Les taux des redevances d'enregistrement varient selon le port en lourd ou la force motrice des unités de matériel fluvial. Ils sont toutefois multipliés par 1,5 pour les barges, les automoteurs et les pousseurs. Le matériel le plus moderne est donc frappé d'une imposition supplémentaire. Sans doute l'application de ce coefficient trouve-t-elle sa justification dans le plus haut degré de productivité de ce matériel de transport. Il n'appartient pas à votre commission d'approfondir la question. Elle constate cependant qu'aucun coefficient n'affecte les primes d'immobilisation. Il s'ensuit que le matériel vieilli bénéficie d'une aide qui lui est assurée par les bateaux modernes<sup>(3)</sup>. Peut-être cette mesure s'impose-t-elle à titre

transitoire, mais il faudra, tôt ou tard, que l'on calcule la redevance d'enregistrement uniquement en fonction du port en lourd ou de la force motrice.

23. Les primes d'immobilisation sont financées au moyen du produit des redevances d'enregistrement. D'un bout à l'autre, le règlement pose en principe, à juste titre, que la réglementation de la capacité doit être neutre du point de vue de la concurrence avec les autres modes de transport. Le financement des diverses mesures d'assainissement du secteur se fait au moyen de fonds provenant de prélèvements internes. Cette neutralité est de la plus haute importance.

Le financement de l'organisation du marché fait l'objet d'une comptabilité communautaire. Cependant, pour des raisons d'efficacité, ce sont les autorités nationales qui ont été chargées de percevoir les redevances et de verser les primes.

24. Il est assez curieux que dans son règlement, si détaillé au demeurant, la Commission européenne ne précise pas ce qu'elle entend par « de graves perturbations sur le marché » (article 13, paragraphe 1), alors que la nature de l'intervention sur le marché dépend, entre autres choses, du sens donné à cette notion. Le représentant de l'exécutif a déclaré à ce propos qu'à son avis il n'est pas possible de définir plus exactement cette notion. Il faudra apprécier la situation dans chaque cas d'espèce à la lumière de l'ampleur et de la durée probable de la surcapacité temporaire.

25. Dans son projet de règlement, la Commission européenne fait une distinction entre « surcapacité temporaire » et « surcapacité structurelle ». A ce sujet, l'exécutif a déclaré lui-même dans sa communication de juin 1966 : « Les études et enquêtes faites à cet égard n'ont pas permis jusqu'à présent de déterminer avec certitude si ces phénomènes de surcapacité sont seulement dus aux variations saisonnières ou sont la conséquence de conditions conjoncturelles ou structurelles »<sup>(1)</sup>. Cela n'empêche pas l'exécutif de recourir, dans son règlement, aux notions de surcapacité structurelle et de surcapacité temporaire et de baser sur elles les principales dispositions de sa proposition. Bien que, en application du règlement, des informations statistiques supplémentaires doivent être fournies à l'exécutif, il sera pratiquement souvent difficile de faire nettement la distinction entre la surcapacité structurelle et la surcapacité temporaire.

#### *Programme indicatif*

26. L'article 17 stipule qu'un programme indicatif de développement et de modernisation du parc fluvial sera établi tous les cinq ans. Ce programme exposera,

(1) Le « plan U.N.I.R. » contient une disposition en ce sens.

(2) Voir paragraphe 32 ci-dessous.

(3) La Commission européenne fait valoir à ce propos que les mesures d'immobilisation permettront aux transporteurs utilisant du matériel moderne de continuer à travailler à pleine capacité et à des prix rémunérateurs.

(1) Communication de la Commission au Conseil sur le plan U.N.I.R. et la réglementation de la capacité des transports par voie navigable, SEC (66) 1983, 22 juin 1963, II.



pour l'ensemble de la Communauté et pour chacun des bassins, l'évolution probable de la demande de transports de marchandises par voie navigable.

27. Il est certain que ce programme aura son utilité, mais sa portée sera forcément limitée, d'abord en raison de son caractère indicatif, ensuite parce qu'il est, en fait, extrêmement difficile de prévoir l'évolution de la demande de transports par voie navigable. Néanmoins, pour autant qu'il contienne des prévisions quantitatives, ce plan pourra constituer une précieuse source d'informations, tant pour les pouvoirs publics que pour les milieux économiques.

#### *Régime de l'autorisation*

28. On notera que l'essentiel de la proposition de la Commission européenne est constitué par les mesures à long terme. Non seulement les dispositions y relatives sont plus nombreuses et plus variées que les mesures destinées à éliminer une surcapacité temporaire, mais, dans certains cas, elles ont un caractère contraignant. Lorsqu'elle croit pouvoir conclure à l'existence d'une surcapacité structurelle, la Commission européenne peut suspendre la délivrance des autorisations, ce qui revient à arrêter temporairement les investissements. Une telle intervention peut certainement se justifier. En effet, si on laissait une entière liberté d'investissement, on serait fréquemment amené à recourir à des mesures d'immobilisation, qui impliquent toujours une perte et pour la branche d'activité intéressée et pour l'ensemble de l'économie. Mais cette action sur les investissements ne pourra suffire, à elle seule, à assurer l'équilibre de l'offre et de la demande dans la navigation intérieure. En raison des fluctuations de la capacité réellement disponible dues aux variations des niveaux d'eau, les mesures à court terme demeureront toujours un complément indispensable des interventions dans le domaine des investissements.

29. Les autorisations devront être délivrées en ayant égard à l'évolution de la demande de transports de marchandises par voie navigable. Les seuls critères à considérer doivent être les intérêts des usagers et ceux des entreprises de navigation intérieure. En aucun cas, il ne faudra pratiquer une politique de limitation de la délivrance des autorisations dans le but de protéger un autre mode de transport.

#### *Mesures de déchirage*

30. La Commission européenne estime à juste titre que le régime des autorisations pourrait ne pas suffire à assurer la résorption des surcapacités structurelles. C'est pourquoi elle propose d'encourager par des primes le déchirage de matériel lorsqu'une surcapacité existe ou est en voie de formation. Ces primes seront financées au moyen du produit des redevances perçues pour la délivrance des autorisations. Ce mode de financement limite nécessairement la portée des articles 22 à 24. L'article 20 prévoit, en

effet, la suspension de la délivrance des autorisations lorsque apparaît une surcapacité structurelle. Dans cette éventualité, il n'y aurait plus d'apport de fonds pouvant être affectés au déchirage <sup>(1)</sup>.

31. Actuellement, la situation de la navigation fluviale est telle dans certaines régions de la Communauté que la mise en œuvre du règlement ne suffirait pas à rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande. Une surcapacité de l'ordre de 15 à 17% ne s'élimine pas par une opération de déchirage qui doit être financée au moyen des recettes provenant de la redevance d'enregistrement. Il faudra donc qu'avant l'entrée en application du règlement le marché soit assaini. Deux États membres ont mis au point les plans d'une action de déchirage. Il serait bon que d'autres États membres procèdent eux aussi à la suppression de leur surcapacité structurelle avant que le règlement ne soit mis en vigueur <sup>(2)</sup>. Ces mesures devront être coordonnées au niveau de la Communauté pour éviter que la flotte d'un État membre soit avantagée par rapport aux entreprises de navigation fluviale d'un autre État membre.

Une fois le marché assaini, on n'aura plus qu'à prendre de temps en temps des mesures d'immobilisation d'une portée limitée. Il ne sera plus entrepris d'opérations de déchirage que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles. Cependant, rien ne s'oppose à ce que cette possibilité reste prévue dans le règlement.

32. Il n'est pas certain que les primes de déchirage puissent promouvoir dans une mesure considérable la modernisation de la flotte intérieure. Dans le cas du batelier artisan qui ne possède qu'un bateau, la prime, qui sera nécessairement assez modeste, ne suffira pas à l'inciter à renoncer à son exploitation ou à construire un nouveau bateau. C'est surtout pour le propriétaire de plusieurs bateaux, désireux de réduire sa capacité de transport ou de moderniser son entreprise, que la prime pourrait constituer un encouragement supplémentaire. Il est peu probable que les seuls mesures de déchirage puissent provoquer la disparition des petites entreprises vieillies au point de vue de leur structure aussi bien que de leur matériel. Il va de soi, cependant, que dans la mesure où le déchirage contribue à la stabilisation du marché il profite aussi au petit batelier.

#### *Conséquences sociales*

33. Il est incontestable que l'application du règlement pourra également se traduire par une amélioration de la situation sur le plan social, du fait qu'il

<sup>(1)</sup> A moins qu'il n'y ait surcapacité que pour certaines catégories d'unités fluviales.

<sup>(2)</sup> La Commission européenne a adressé aux États membres le 31 juillet 1968, alors que le présent rapport avait déjà été approuvé, une recommandation relative à l'assainissement structurel du marché des transports de marchandises par voie navigable (JO n° L 218 du 4. 9. 1968).

tend à assurer la stabilisation du niveau des prix. Cependant, l'assainissement du marché suscitera aussi certains problèmes sociaux, bien qu'actuellement le secteur de la navigation fluviale manque de main-d'œuvre.

De ce point de vue, le paragraphe 2 de l'article 22 présente un intérêt tout particulier. Il prévoit, en effet, que les États membres assureront aux membres du personnel navigant mis en chômage à la suite des mesures de déchargement le maintien de leur salaire pendant un an. Mais cela ne suffit pas. Il convient aussi d'accorder une attention toute spéciale à la rééducation professionnelle et à la réinstallation de ces travailleurs. La Commission européenne considère que ces problèmes devront être résolus par les autorités nationales, qui pourront faire appel, au besoin, au Fonds social européen. Elle se réserve cependant de réexaminer les dispositions à caractère social du règlement. Il y aurait lieu, à cette occasion, d'envisager la possibilité d'une mise à la retraite anticipée des travailleurs plus âgés, réduits au chômage à la suite d'opérations de déchargement.

#### *Procédure institutionnelle*

34. Les dispositions institutionnelles (articles 34 à 36) prévues par la Commission européenne s'inspirent à juste titre du souci d'associer les représentants des entreprises effectuant des transports de marchandises par voie navigable à la mise en œuvre du règlement, en réservant la supervision à l'exécutif. Celui-ci est, en effet, l'institution tout indiquée pour veiller à l'intérêt général. De plus, tout en ayant un effet d'assainissement, la régulation de la capacité est une forme de limitation de la concurrence. Il ne conviendrait pas que la nature et la portée de cette limitation soient laissées à l'appréciation exclusive du secteur intéressé. C'est pourquoi votre commission estime qu'en principe la Commission européenne a parfaitement raison de s'attribuer un rôle essentiel dans la mise en œuvre du règlement.

35. On a toutefois l'impression que l'exécutif n'a pas toujours réussi à traduire ce principe en des dispositions permettant une intervention rapide et efficace en cas de surcapacité temporaire. Avant de prendre des mesures, la Commission européenne consulte le Comité de péréquation, au sein duquel siègent des représentants des transporteurs. L'exécutif soumet le projet de ses mesures, accompagné de l'avis de ce comité, au Comité de surveillance du marché qui sera institué lorsque le règlement concernant les tarifs aura été arrêté. Ce n'est que lorsque ce Comité de surveillance se sera prononcé que la Commission européenne pourra prendre les mesures envisagées <sup>(1)</sup>.

Votre commission regrette de devoir se fonder, en ce qui concerne la procédure institutionnelle, sur

<sup>(1)</sup> La procédure sera encore plus compliquée lorsque la Commission européenne et le Comité de surveillance ne seront pas d'accord. Dans ce cas, c'est le Conseil qui tranchera.

des articles dont les dispositions sont en partie dépassées par la décision du Conseil de décembre 1967. En effet, au cours de sa séance des 13 et 14 décembre 1967, le Conseil s'est proposé de créer des comités spécialisés qui auront surtout pour mission de surveiller le marché. Le 18 juillet dernier, le Conseil a décidé l'institution d'un premier comité spécialisé chargé d'assister la Commission européenne dans la mise en œuvre du règlement concernant les tarifs à fourchettes applicables aux transports routiers. Ce Comité sera composé de représentants des États membres et présidé par le délégué de la Commission européenne. La création d'un comité particulier pour la surveillance du marché de la navigation intérieure est également envisagée. Dans son projet de règlement, l'exécutif s'est encore inspiré de l'idée que le « Comité de surveillance du marché », dont il est question dans le projet de règlement relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable, serait compétent également pour la navigation fluviale. Votre commission estime que plutôt que d'instituer divers comités spécialisés, il est préférable de créer un seul comité de surveillance du marché à compétence générale.

#### *Informations statistiques*

36. Le règlement n'atteindra son but que si les institutions et les autorités chargées de le mettre en œuvre peuvent fonder leur politique sur des données exactes, récentes et suffisamment détaillées. Actuellement, cette condition n'est pas encore remplie. C'est ce qui fait l'importance des articles 39 à 42, mais aussi des licences, des registres, des certificats d'enregistrement et des autorisations dont traitent les articles précédents.

A propos de ces dispositions, on peut dire également que, d'une manière générale, les renseignements ne parviendront pas assez rapidement à la Commission européenne pour qu'elle puisse, le cas échéant, se fonder sur eux pour prendre des mesures tendant à l'élimination d'une surcapacité temporaire.

Votre commission ne croit pas qu'on doive attendre beaucoup du « compte rendu » des transports qui doit être établi par les bateliers. Les renseignements ainsi fournis parviendront trop tard à la Commission européenne pour pouvoir lui être de beaucoup d'utilité dans sa politique à court terme (mesures d'immobilisation) et, pour ses mesures à long terme, la Commission européenne dispose d'autres sources d'information, probablement plus sûres. On peut se demander si la dernière phrase du paragraphe 4 rassurera complètement les transporteurs quant à l'utilisation qui sera faite des renseignements qu'ils auront fournis, eu égard surtout au fait que les autorités chargées du contrôle peuvent se faire présenter à tout moment le compte rendu des transports (article 43, paragraphe 2).

En outre, le règlement n'échappe pas à la nécessité d'imposer des formalités administratives : le transporteur doit se faire inscrire dans un registre, il

doit être en possession d'une licence, d'un certificat d'enregistrement et d'une autorisation et, pour couronner le tout, il doit encore établir un compte rendu des transports. Certes, ces documents sont indispensables à la mise en œuvre correcte du règlement ; il n'en est pas de même du compte rendu dont, semble-t-il, on pourrait se passer,

### *Navigation rhénane*

37. L'application du règlement à la navigation rhénane pose certains problèmes. Ce qu'il faut noter avant tout, c'est que pour le Rhin plus encore que pour les autres voies navigables de la Communauté une réglementation de la capacité s'impose d'urgence ; tous les intéressés en conviennent. En outre, il ne fait pas de doute qu'exclure la navigation rhénane du champ d'application du règlement, ce serait pour ainsi dire priver ce document de toute signification.

L'Acte de Mannheim stipule que les transports de personnes et de marchandises sont libres sur le Rhin, mais pour les transporteurs eux-mêmes ce principe n'est pas inviolable, ainsi qu'en témoigne le plan de création d'une Union internationale de la navigation du Rhin, qui prévoit notamment des immobilisations obligatoires.

Or, dans un arrêt de 1962, la Cour de justice déclare qu'il faut interpréter l'article 234 du traité en ce sens qu'un traité ou une convention conclus antérieurement à l'entrée en vigueur du traité ne font pas obstacle à des dispositions communautaires dérogeant par certains points aux dispositions d'un tel traité conclu antérieurement. Selon la Cour, l'article 234 n'a pour objet que la sauvegarde des droits des pays tiers.

Pour l'exécutif, la liberté de navigation inscrite dans l'Acte de Mannheim signifie liberté de navigation et liberté de passage, mais pas nécessairement liberté commerciale. On sait que c'est là une question controversée. La conclusion de la Commission européenne, d'après laquelle les transports en provenance ou à destination de pays tiers doivent rester libres, mais qu'il n'en va pas nécessairement ainsi pour les transports entre deux ports de la Communauté, n'est donc pas généralement admise. Mais même si l'on souscrit à cette conclusion, il n'en reste pas moins que si le règlement entre en vigueur avant qu'un accord ait été conclu avec la Suisse, tous les transports effectués entre Bâle et un port rhénan de la Communauté par des entreprises de transport suisses ou britanniques échapperont à l'application des dispositions du règlement. On peut considérer que cette lacune n'est pas très grave<sup>(1)</sup>, mais il pourrait en résulter des inconvénients réels si le règlement entre en vigueur avant qu'un accord ait été conclu avec la Suisse.

<sup>(1)</sup> Le parc fluvial suisse intervient dans la navigation rhénane pour moins de 4%.

Pour cette raison, et vu que la position de la Commission européenne n'est pas juridiquement inattaquable, il est heureux que les services de l'exécutif aient procédé, avec la Commission centrale de la navigation rhénane, à une discussion des problèmes communs. Lorsque le Conseil arrêtera le règlement, il devra mandater la Commission européenne à mener des négociations avec la Grande-Bretagne et la Suisse sur la conclusion d'un accord visant à étendre l'application dudit règlement au parc fluvial de ces pays. A cet égard, il ne faut probablement pas s'attendre à de graves difficultés étant donné que les transporteurs suisses eux-mêmes souhaitent une réglementation de la capacité sur le Rhin.

### V—Remarques sur divers articles du règlement

38. Après avoir procédé, dans les paragraphes qui précèdent, à une critique portant davantage sur le fond du règlement, votre rapporteur émet ci-après quelques remarques d'importance secondaire à propos de divers articles, en renvoyant, lorsqu'il y a lieu, aux commentaires faits au chapitre IV.

39. *Article 7* : Le délai de six mois prévu au paragraphe 2 est identique à celui que la commission des transports voudrait voir adopter dans l'article correspondant de la proposition de règlement concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route<sup>(1)</sup>.

40. *Article 8* : On peut se demander pourquoi la section luxembourgeoise de la Moselle n'est pas citée à l'article 8, a), premier alinéa.

41. *Article 11* : Le remboursement prévu au paragraphe 3 peut être considéré comme un supplément d'indemnité de déchirage.

Cf. également le paragraphe 18.

42. *Article 13* : Cf. les paragraphes 19, 20 et 23 à 25.

43. *Article 15* : Cf. les paragraphes 20 et 21.

44. *Article 17* : Cf. les paragraphes 26 et 27.

45. *Article 19* : Cf. les paragraphes 28 et 29.

46. *Article 21* : La technique de la navigation fluviale continuera d'évoluer au cours des années à venir. C'est pourquoi il ne paraît guère judicieux d'exiger que les automoteurs et les pousseurs soient remplacés uniquement par des bateaux de ces deux types. Il serait préférable de recourir à une formule plus générale, soulignant la nécessité de suivre l'évolution technique<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Cf. doc. 25/68.

<sup>(2)</sup> La Commission européenne s'est déclarée disposée à examiner la possibilité de définir une telle formule.

47. *Articles 22, 23 et 24* : Cf. les paragraphes 30, 31, 32 et 33.

On ne voit pas très bien pourquoi, à l'article 23, paragraphe 3, l'exécutif renonce d'avance à la possibilité de déroger à cette disposition en cas d'augmentation rapide de la demande de transports, pour délivrer avant l'expiration du délai de trois ans à comp-

ter du déchirage l'autorisation de construire un nouveau bateau.

48. *Articles 34, 35 et 36* : Cf. les paragraphes 34 et 35.

49. *Articles 40 et 41* : La Commission européenne estime que la mise en œuvre du règlement ne nécessitera qu'un renforcement très limité du personnel des services nationaux et de ses propres services.