

**Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable»**

COM(2006) 722 final — 2006/0241 (COD)

(2007/C 161/25)

Le 12 décembre 2006, le Conseil a décidé, conformément à l'article 171 du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la proposition susmentionnée.

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 21 février 2007 (rapporteur: M. SIMONS).

Lors de sa 434<sup>e</sup> session plénière des 14 et 15 mars 2007 (séance du 15 mars 2007), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 81 voix pour et 1 abstention.

## 1. Introduction

1.1 Dans le contexte de l'Europe des citoyens, il est essentiel de simplifier et de clarifier le droit communautaire afin de le rendre plus accessible aux citoyens en leur offrant ainsi de nouvelles opportunités et la faculté de faire usage des droits spécifiques qui leur sont conférés. Cet objectif ne pourra toutefois être atteint tant que subsisteront un grand nombre de dispositions qui, ayant été modifiées à plusieurs reprises et souvent de façon substantielle, se trouvent éparpillées en partie dans l'acte originaire et en partie dans les actes modificatifs ultérieurs. L'identification des dispositions en vigueur requiert un travail de recherche considérable dans le cadre duquel grand nombre d'actes doivent être comparés. De ce fait, la codification de la réglementation souvent modifiée est indispensable à la clarté et la transparence du droit communautaire.

1.2 L'objet de la proposition à l'examen est de procéder à la codification du règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil du 19 juillet 1968 portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Le nouveau règlement remplacera les différents actes qui y sont incorporés. La proposition à l'examen préserve totalement la substance des actes codifiés et se borne à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.

## 2. Remarques

2.1 Bien que la proposition respecte la lettre du paragraphe 2, le CESE estime urgent de se demander si l'article 5, paragraphe 2, tel que formulé actuellement, n'est pas obsolète. En effet, la période mentionnée — «dans les six mois qui suivent la date d'adhésion» — pour les pays cités (l'Autriche, la Finlande, la Suède et les dix pays qui ont adhéré «en bloc» ultérieurement)

est déjà terminée depuis longtemps. L'article 5, paragraphe 2 n'aurait encore un certain sens que dans le cas où les accords, décisions et pratiques concertées en question feraient encore l'objet d'un examen ou de discussion au sein d'une institution européenne, ce qu'il conviendrait d'abord de vérifier.

2.2 Il conviendrait en outre de reprendre la formulation littérale de l'article 81, paragraphe 1 du traité. En effet, seuls les accords «entre entreprises» et non tous les accords, et seules les décisions «d'associations d'entreprises» et non toutes les décisions sont susceptibles de tomber sous le coup de l'article 81, paragraphe 1.

2.3 Le CESE profite de cette occasion pour rappeler à nouveau aux institutions européennes que regrouper transport maritime et navigation intérieure sous le titre «transports par voies d'eau» — comme c'est le cas dans l'examen à mi-parcours du Livre blanc sur la politique européenne des transports, dans le programme législatif et de travail de la Commission européenne pour 2007, dans le programme de la présidence allemande du Conseil, y compris le programme pluriannuel des présidences allemande, portugaise et slovène, ou dans les discussions en cours au Parlement européen sur la proposition de la Commission relative à la responsabilité en cas d'accident dans le transport de passagers par voie navigable — peut être source de malentendus importants sur le plan de la politique. Le cadre juridique des voies et des bateaux de navigation intérieure est totalement différent de celui de la navigation maritime de courte et longue distance. La proposition à l'examen fait quant à elle référence au cadre adéquat — qui s'est avéré par le passé facilement utilisable sur le plan politique — en l'occurrence celui du transport intérieur, qui comprend le transport ferroviaire, le transport routier, la navigation intérieure ainsi que la co-modalité de ces transports.

Bruxelles, le 15 mars 2007.

Le Président  
du Comité économique et social européen  
Dimitris DIMITRIADIS