

**AVIS DE LA COMMISSION**

du 30 novembre 1995

**adressé au gouvernement belge concernant trois projets d'arrêtés ministériels relatifs aux modalités d'affrètement dans les transports de marchandises par voie navigable**

(95/532/CE)

Conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la décision du Conseil, du 21 mars 1962, instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires et administratives envisagées par les États membres dans le domaine des transports <sup>(1)</sup>, modifiée par la décision 73/402/CEE <sup>(2)</sup>, le gouvernement belge a communiqué à la Commission, par lettre du 28 mars 1995, trois projets d'arrêtés ministériels relatifs aux transports de marchandises à cargaison sèche par voie navigable. Le premier projet d'arrêté concerne les transports intérieurs et précise les modalités de l'intervention de l'Office régulateur de la navigation intérieure dans l'élaboration des contrats d'affrètement ainsi que les conditions et prix auxquels ces contrats doivent satisfaire ; le second projet d'arrêté ministériel régit les transports fluviaux de la Belgique vers la France et les Pays-Bas et le troisième projet vise à fixer les conditions auxquelles les bateaux affectés au transport de marchandises pour compte propre sont libérés de l'intervention de l'Office régulateur de la navigation intérieure.

La lettre du gouvernement belge est parvenue à la Commission le 3 avril 1995. Par lettre du 21 avril 1995, la Commission a demandé des renseignements complémentaires aux autorités belges. Leur réponse lui est arrivée le 8 juin 1995 et une réunion s'est tenue le 30 juin 1995 avec des représentants du gouvernement belge.

Au titre de l'article 2 de la décision précitée du Conseil, la Commission formule l'avis suivant.

1. La Commission a d'abord examiné le projet d'arrêté ministériel portant sur les transports intérieurs et celui concernant les transports au départ de la Belgique vers la France et les Pays-Bas.

Elle constate que le projet d'arrêté ministériel sur les transports exécutés entre deux ports belges, tout en maintenant le régime actuel de répartition du fret, modifie certains de ses éléments de fonctionnement afin d'accroître légèrement leur souplesse commerciale. Ainsi, le chargeur aura maintenant la possibilité de refuser un bateau non conforme sur le plan technique ou un transporteur ne lui ayant pas donné satisfaction dans le passé.

Certains transports pourront être librement affrétés moyennant le visa de l'Office régulateur de la navigation intérieure. De telles exemptions pourront être étendues par le commissaire de l'Office à des catégories supplémentaires de produits ou à d'autres types d'affrètements.

Si l'actuel système du tour de rôle n'admet en principe que l'affrètement pour des voyages simples, le projet d'arrêté ministériel sur les transports intérieurs rend possibles dans le cadre de ce système des affrètements pour cinq voyages consécutifs au maximum et des contrats à temps pour une période allant jusqu'à deux mois. Le gouvernement belge déterminera après l'entrée en vigueur de l'arrêté ministériel envisagé les modalités générales à appliquer aux transports de plus de cinq voyages consécutifs, aux contrats à temps pour une durée supérieure à deux mois et aux contrats au tonnage. Concernant les contrats au tonnage, le projet d'arrêté ministériel précise qu'ils pourront entièrement ou partiellement être conclus hors tour de rôle et que, dans le cas d'une libéralisation partielle, au moins 30 % du chargement total devront librement être affrétés.

<sup>(1)</sup> JO n° 23 du 3. 4. 1962, p. 720/62.

<sup>(2)</sup> JO n° L 347 du 17. 12. 1973, p. 48.

En ce qui concerne les prix et conditions de transports, le projet d'arrêté ministériel prévoit la mise en place d'un système général de tarifs dits de référence, sur les modalités duquel le Comité des frets, composé de représentants de l'autorité publique et des milieux concernés, émettra un avis consultatif. Le ministre statuera en dernier ressort en matière de prix et de conditions de transport. Des possibilités de s'éloigner de la tarification de référence sont prévues dans des conditions à déterminer ultérieurement par l'autorité publique.

Le projet d'arrêté ministériel réglementant les transports fluviaux vers la France et les Pays-Bas préconise pour ces relations de trafic respectivement le maintien ou l'instauration du système de répartition du fret avec des modalités de fonctionnement identiques à celles prévues dans l'arrêté ministériel sur les transports intérieurs. En conséquence de quoi disparaîtra le tour de rôle géré par la profession artisanale dans le trafic de la Belgique vers les Pays-Bas.

2. D'un point de vue économique, la Commission considère que l'introduction d'un nouveau système de répartition du fret obligatoire sur les relations de trafic au départ de la Belgique vers les Pays-Bas ne doit pas faire obstacle à la réalisation de la libéralisation du marché fluvial telle que préconisée dans sa proposition de directive du Conseil, du 23 mai 1995, concernant les modalités d'affrètements et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté<sup>(1)</sup>. Elle a d'ailleurs déjà souligné cet aspect dans son avis du 12 juin 1995 au gouvernement néerlandais concernant un projet de loi temporaire relative à la répartition du fret dans les transports Nord-Sud<sup>(2)</sup>.

Un tel système de répartition du fret ne saurait être envisagé qu'avec la garantie stricte de la transition du secteur du marché concerné vers un régime définitif de libre concurrence dans une période effectivement limitée. Tout en se rendant compte de l'extension envisagée de l'affrètement au tour de rôle à de nouvelles relations de trafic, la Commission accueille avec intérêt les éléments de libéralisation et de renforcement de la compétitivité de la batellerie artisanale que comprend le régime de répartition du fret tel qu'il est envisagé pour les transports exécutés à l'intérieur de la Belgique et les transports vers la France et les Pays-Bas ; elle note aussi le caractère provisoire de l'arrêté envisagé pour les transports vers ces deux États membres. L'arrêt définitif du régime de répartition du fret, prévu dans ce projet au 1<sup>er</sup> janvier 2000, serait compatible avec les objectifs de libéralisation du marché fluvial préconisés par la Commission dans sa proposition de directive précitée et s'harmoniserait avec le calendrier de libéralisation de ce marché envisagé dans deux autres États membres.

3. La Commission constate que, concernant les relations de trafic vers la France et les Pays-Bas dont les modifications relèvent de la compétence du ministre des transports, le projet d'arrêté ministériel en cause établit l'obligation d'affréter au tour de rôle comme étant la règle générale et ne présente les éléments de libéralisation que sous la forme d'une dérogation à celle-ci. Afin de mieux garantir la transition du secteur du marché concerné jusqu'à la date prévue de suppression du régime de répartition du fret, la Commission recommande au gouvernement belge de modifier le projet d'arrêté ministériel dans le sens qu'il établisse d'abord, comme principe général, la libéralisation du marché fluvial concerné et présente ensuite, comme dérogation à ce principe pour une période limitée jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2000, les modalités du système de répartition du fret envisagé.
4. Dans le souci de mieux assurer une transition effective vers un régime de libre concurrence dans le délai prévu, la Commission demande au gouvernement belge d'apporter les modifications suivantes aux projets d'arrêtés ministériels sur les transports intérieurs et les transports vers la France et les Pays-Bas :

— l'article 23 du projet d'arrêté ministériel sur les transports intérieurs stipule que les contrats au tonnage pourront entièrement ou partiellement être libérés de l'application du régime de répartition du fret conformément aux modalités générales d'affrètement que les autorités belges détermineront pour ces contrats

<sup>(1)</sup> COM(95)199 du 23 mai 1995.

<sup>(2)</sup> JO n° L 134 du 20. 6. 1995.

dans l'année suivant l'entrée en vigueur de l'arrêté. La Commission rappelle que, dans sa proposition de directive du Conseil du 23 mai 1995 sur la libéralisation progressive du marché fluvial, elle a préconisé comme première étape de cette libéralisation l'affrètement hors tour des contrats au tonnage. La Commission demande au gouvernement belge d'en tenir compte lors de l'élaboration desdites modalités générales et de lui communiquer préalablement le texte des dispositions envisagées en la matière,

- le même projet d'arrêté ministériel indique en son article 22 que les modalités générales d'affrètement pour les contrats à temps d'une durée supérieure à deux mois seront également déterminées ultérieurement. La Commission demande au gouvernement belge de tenir également compte dans l'élaboration desdites modalités générales des objectifs visés dans la proposition de directive précitée et de lui communiquer préalablement le texte des dispositions envisagées pour l'affrètement des contrats à temps,
- le projet d'arrêté ministériel sur les transports vers la France et les Pays-Bas prévoit l'obligation de l'arrêté au 1<sup>er</sup> janvier 2000. Dans son considérant, le projet souligne le caractère provisoire de l'arrêté en précisant que sa durée est limitée à la mise en œuvre d'une réglementation communautaire en matière de libéralisation du marché fluvial. Comme le Conseil est déjà saisi de la proposition formelle de la Commission pour statuer en la matière, la Commission demande au gouvernement belge de compléter la rédaction de cet article comme suit :

*« Article 7*

*Cet arrêté entre en vigueur le ..... et cesse de l'être le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou à une date antérieure fixée par arrêté ministériel si un acte législatif de l'Union européenne l'exigeait ».*

5. Le projet d'arrêté ministériel concernant le transport pour compte propre fixe les conditions auxquelles les bateaux affectés à ce transport peuvent être utilisés hors tour. Ce projet ne soulève pas d'observation particulière au regard du droit communautaire ; il consacre le principe de la non-intervention de l'Office régulateur de la navigation intérieure lors de l'affrètement, à condition toutefois que le bateau dispose d'un certificat de transport pour compte propre, délivré par l'autorité publique sur la base de critères permettant la distinction entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui.
6. Compte tenu des éléments et conditions susvisés, la Commission considère que les trois projets d'arrêtés ministériels ne sont pas incompatibles avec la politique générale des transports.
7. La Commission informe les autres États membres du présent avis.

Fait à Bruxelles, le 30 novembre 1995.

*Par la Commission*

Neil KINNOCK

*Membre de la Commission*

---