

Transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable: affrètement et formation des prix, modalités

1995/0121(SYN) - 12/02/1996

M. Leen van der Waal (EDN,NL), rapporteur, a rappelé que l'objectif des amendements déposés est celui de maintenir, après l'achèvement de la libéralisation, une saine concurrence dans le secteur de la navigation intérieure. C'est également dans cette optique que la commission des transports propose la mise sur pied d'un groupe de travail chargé d'aider la Commission dans sa réflexion sur la position future de la flotte intérieure. De cette façon, la Commission pourra examiner le moyen de parvenir à exploiter au maximum le potentiel de la navigation intérieure en tant que mode de transport écologique. Le groupe d'experts pourra également assister l'Exécutif dans la mise en oeuvre du programme de libéralisation et d'assainissement ainsi que dans la promotion de l'adoption au niveau national d'une politique sociale d'accompagnement. En rappelant que les petits opérateurs dans ce domaine doivent pouvoir s'adapter au marché libre, le commissaire Kinnock a déclaré qu'il ne serait pas utile, en vue de cet impératif, de limiter la période de transition au 1er janvier 1999 (selon l'amendement 6), parce que cela n'offrirait pas aux intéressés une marge de temps suffisante pour s'adapter. La Commission, en outre, ne peut pas accepter les amendements n.2,3,4,5,7,8 et 10. L'amendement 7, par exemple, propose une extension du régime "vieux pour neuf" et la constitution d'un fonds permanent pour le déchirage des navires. A cet égard, comme le système "vieux pour neuf" ne doit pas expirer avant le mois d'avril 1999, toute décision relative à un éventuel prolongement devrait se faire sur la base de l'évolution du marché entre-temps; ce qui exclut- selon Kinnock- toute anticipation en la matière. Le même argument vaut pour la création d'un fonds de réserve destiné à financer la mise au rebut.