Assainissement structurel dans la navigation intérieure (modif. règlement (CEE) n° 1101/89)

1995/0122(SYN) - 23/11/1995

Le Comité souscrit aux grandes lignes des propositions de la Commission qui ne vise pas seulement à une diminution de la surcapacité, mais améliore également l'infrastructure de la navigation intérieure et garantit la libéralisation du marché. Cela permet de créer des conditions de marché ouvertes, de renforcer la compétitivité - entre transporteurs du secteur de la batellerie, mais aussi entre la navigation intérieure et les autres modes de transport - et d'améliorer le transport intermodal. Cet objectif est un élément clef de la politique des transports menée par l'UE sur l'ensemble du territoire de la Communauté, et soutenue financièrement par elle. Dès lors qu'il apparaît que les transporteurs ne sont pas en mesure de financer entièrement par eux-mêmes un tel assainissement, le Comité ne peut qu'approuver le principe d'un cofinancement, pour autant que l'on reste dans le cadre du budget de l'UE tel qu'il a été fixé jusqu'en 1999. Pour pouvoir réagir en temps utile et de manière efficace aux déséquilibres qui pourraient survenir dans la navigation intérieure après l'an 2000, il faut, de l'avis du Comité, maintenir les réglementations qui visent à : - préciser les modalités du système d'observation du marché annoncé par la Commission; - constituer à charge du secteur un fonds de réserve pour mesures d'urgence; - appliquer en cas de crises inopinées les instruments utilisés jusqu'à présent (actions de déchirage, réglementations "vieux pour neuf"); - permettre le renforcement de la position des (petits) transporteurs via des accords de coopération.