

Transport maritime: cabotage et services internationaux de tramp

2005/0264(CNS) - 14/12/2005 - Document annexé à la procédure

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0651 du 14 décembre 2005 : règlement du Conseil abrogeant le règlement 4056/86/CEE déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes et modifiant le règlement 1/2003/CE de manière à étendre son champ d'application au cabotage et aux services internationaux de tramp.

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : la Commission a examiné 3 options :

1.1- Option 1 : maintenir en place l'exemption par catégorie en faveur des conférences maritimes actuellement en vigueur et la transformer en règlement de la Commission pour une période limitée de cinq ans. Une révision aura lieu ultérieurement, comme cela est le cas pour tous les autres règlements d'exemption par catégorie (Option « N'entreprendre aucune action »).

1.2- Option 2 : abroger l'exemption par catégorie actuelle et ne pas la remplacer par un autre instrument (Option « Abroger l'exemption ») : cette option placerait toute l'industrie des transports maritimes sur un pied d'égalité avec les autres secteurs industriels. Elle impliquerait que les membres de conférence, comme tout autre exploitant de navires de ligne, devront procéder à une autoévaluation afin de déterminer si leurs activités sont susceptibles de tomber dans le champ d'application de l'article 81 paragraphe 1 du traité. Si tel est le cas, les membres de conférence devront également déterminer si ces activités remplissent les conditions d'exemption en vertu de l'article 81 par. 3 du traité. Ce faisant, les compagnies maritimes de ligne pourraient s'appuyer sur la pratique décisionnelle de la Commission, les différentes lignes directrices publiées par la Commission et la jurisprudence de la Cour.

1.3- Option 3 : abroger l'exemption par catégorie actuelle, mais établir un régime alternatif permettant d'autres formes de coopération entre les compagnies maritimes de ligne qui fournissent des services de transport à destination et en provenance de l'UE (Option « Remplacer l'exemption »), en plus des formes actuelles de coopération pour lesquelles il existe un cadre juridique (les consortiums, alliances ou fusions, par exemple).

CONCLUSION : la Commission a identifié l'option qui suggère l'abrogation de l'exemption par catégorie actuelle (option 2) comme étant la meilleure possible d'un point de vue social et économique. L'abrogation de l'exemption par catégorie contribuerait aussi positivement à la réalisation des objectifs de Lisbonne. Elle aurait des effets bénéfiques substantiels pour l'industrie et pour les consommateurs de l'UE, en particulier en ce qui concerne les prix de transport, la fiabilité des services, la compétitivité de l'industrie des transports maritimes réguliers de l'UE et les petites lignes régulières de l'UE, quatre points qui ont revêtu une importance particulière lors de l'examen des différentes options.

IMPACT :

Effet sur les prix de transport : si l'option 1 est choisie, aucune action n'est entreprise et les transporteurs continuent à payer des prix de transport qui ne sont pas concurrentiels. Cette option a donc un impact négatif sur les prix de transport. En revanche, l'option qui suggère l'abrogation de l'exemption par catégorie en faveur des conférences a un impact positif sur les prix de transport, puisqu'elle donnera

lieu à des réductions des taux tarifaires mais aussi, et surtout, des surtaxes et des frais auxiliaires. Enfin, l'option selon laquelle l'exemption sera remplacée par un régime alternatif entraînera probablement une hausse des prix de transport totaux. Elle a donc un impact négatif sur les prix de transport.

Effet sur la stabilité des prix : l'impact de la première option n'est que légèrement négatif puisque l'instabilité des prix provient d'un problème fondamental. L'impact des deux autres options est neutre en ce qui concerne la volatilité des prix. Sur la base de l'analyse du cabinet de conseil ICF et de l'expérience d'autres industries de transport qui ont été libéralisées, la Commission prévoit des taux tarifaires moins volatils à plus long terme, si un système plus concurrentiel est mis en place.

Conséquences globales de l'option pour la croissance économique et l'emploi : à la fois l'option « N'entreprendre aucune action » et l'option « Remplacer l'exemption » auront un impact négatif en ce qui concerne la réalisation des objectifs de l'agenda de Lisbonne et en termes de croissance économique. L'option « Abroger l'exemption » aura par contre un impact positif en ce qui concerne la réalisation des objectifs de l'agenda de Lisbonne et en termes de croissance économique à long terme.

Effet sur le fonctionnement du marché intérieur :

- l'option « N'entreprendre aucune action » aura un impact négatif ;
- l'option « Abroger l'exemption » aura un impact positif ;
- l'option « Remplacer l'exemption » aura globalement un impact négatif.

Impact sur les petits transporteurs : globalement, l'option « N'entreprendre aucune action » et l'option « Abroger l'exemption » auront un impact neutre sur les petits transporteurs, voire positif selon certaines des parties concernées. On peut s'attendre à ce que l'option « Remplacer l'exemption » ait une incidence négative sur les petits transporteurs.

Impact sur l'emploi : l'impact de chacune des 3 options sur l'emploi est neutre.

Incidences sur l'environnement : les options « N'entreprendre aucune action » et « Remplacer l'exemption » auront probablement un impact quelque peu négatif sur l'environnement. Les incidences de l'option « Abroger l'exemption » sur l'environnement sont difficilement quantifiables, mais il est peu probable que celles-ci soient positives. On a donc considéré, lors de l'analyse d'impact, que l'option « Abroger l'exemption » n'a pas d'incidences sur l'environnement.

2- SUIVI : la Commission considère que la fixation collective des frais de manutention terminale des conteneurs ne tombe pas dans le champ d'application du règlement 4056/86/CEE et donc que l'intervention de la Commission pourrait être nécessaire à l'avenir. Enfin, les règlements d'exemption par catégories de la Commission font généralement l'objet d'une révision tous les 5 ans.