







Informations de base	
2005/0264(CNS) CNS - Procédure de consultation Règlement	Procédure terminée
Transport maritime: cabotage et services internationaux de tramp Modification Règlement (EC) No 1/2003 2000/0243(CNS) Subject 2.60.01 Restrictions aux échanges, ententes, positions dominantes 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret	

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	ECON Affaires économiques et monétaires		WORTMANN-KOOL Corien (PPE-DE)	17/01/2006
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		LE RACHINEL Fernand (NI)	15/02/2006
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)		2751	2006-09-25
Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire	
	Concurrence		KROES Neelie	

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
14/12/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0651 	Résumé
16/02/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
20/06/2006	Vote en commission		Résumé
22/06/2006	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0217/2006	

03/07/2006	Débat en plénière		
04/07/2006	Décision du Parlement	T6-0291/2006	Résumé
04/07/2006	Résultat du vote au parlement		
25/09/2006	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
25/09/2006	Fin de la procédure au Parlement		
28/09/2006	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2005/0264(CNS)
Type de procédure	CNS - Procédure de consultation
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EC) No 1/2003 2000/0243(CNS)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 083
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ECON/6/32795

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE371.844	28/03/2006	
Amendements déposés en commission		PE374.090	10/05/2006	
Avis de la commission	TRAN	PE371.856	07/06/2006	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0217/2006	22/06/2006	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0291/2006	04/07/2006	Résumé
Commission Européenne				
Type de document	Référence	Date	Résumé	
Document de base législatif	COM(2005)0651 	14/12/2005	Résumé	
Document annexé à la procédure	SEC(2005)1641 	14/12/2005	Résumé	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2006)3801	28/08/2006		
Document de suivi	SEC(2008)2151 	01/07/2008	Résumé	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0958/2006	05/07/2006	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

[Règlement 2006/1419](#)
[JO L 269 28.09.2006, p. 0001-0003](#)

[Résumé](#)

Transport maritime: cabotage et services internationaux de tramp

2005/0264(CNS) - 01/07/2008 - Document de suivi

La présente communication de la Commission porte sur **Lignes directrices relatives à l'application de l'article 81 du traité CE aux services de transport maritime**. Ces lignes directrices contiennent les principes que la Commission européenne suivra pour définir les marchés et évaluer les accords de coopération dans les secteurs des services de transport maritime directement concernés par les changements introduits par le règlement (CE) n° 1419/2006, c'est-à-dire les services maritimes de ligne, le cabotage et les services internationaux de tramp. Ces lignes directrices visent à aider les entreprises et les associations d'entreprises assurant de tels services, et surtout ceux assurés au départ et/ou à destination d'un ou de plusieurs ports situés dans l'Union européenne, à évaluer si leurs accords sont compatibles avec l'article 81 du traité CE. Les lignes directrices ne s'appliquent pas à d'autres secteurs.

Il faut rappeler que :

- le règlement (CE) n° 1419/2006 a étendu au cabotage et aux services de tramp le champ d'application du règlement n° 1/2003 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité et du règlement (CE) n° 773/2004 de la Commission relatif aux procédures mises en œuvre par la Commission en application des articles 81 et 82 du traité. Depuis le 18 octobre 2006, tous les secteurs des services de transport maritime sont par conséquent soumis au cadre procédural d'application générale ;
- le règlement (CE) n° 1419/2006 a abrogé le règlement (CEE) n° 4056/1986 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence aux transports maritimes qui contenait l'exemption de groupe en faveur des conférences maritimes autorisant les compagnies maritimes membres de telles conférences à fixer les prix et les autres conditions de transport. L'abrogation de l'exemption de groupe prend effet au 18 octobre 2008. Après cette date, les transporteurs de ligne assurant des services à destination et/ou en provenance d'un ou de plusieurs ports situés dans l'Union européenne devront cesser toute activité de conférence maritime contraire à l'article 81 du traité, même si d'autres États autorisent, explicitement ou tacitement, la fixation des prix par des conférences maritimes ou la conclusion d'accords de discussion. De plus, les membres des conférences devront veiller à ce que tout accord conclu dans le cadre du système de conférences soit conforme à l'article 81 dès le 18 octobre 2008.

Les présentes lignes directrices complètent les orientations déjà publiées par la Commission dans d'autres communications. Étant donné que les services de transport maritime se caractérisent par de vastes accords de coopération entre transporteurs concurrents, les lignes directrices sur l'applicabilité de l'article 81 du traité aux accords de coopération horizontale (les lignes directrices concernant la coopération horizontale) et les lignes directrices concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité sont particulièrement pertinentes.

Les accords de coopération horizontale dans le transport maritime de ligne relatifs à la fourniture de services communs sont couverts par le règlement (CE) n° 823/2000 de la Commission concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortiums). Ce règlement définit les conditions dans lesquelles l'interdiction visée à l'article 81, paragraphe 1, du traité ne s'appliquent pas aux accords entre deux ou plusieurs transporteurs exploitants de navires (consortiums). Il sera réexaminé à la lumière des modifications introduites par le règlement (CE) n° 1419/2006.

Les lignes directrices ne préjugent pas de l'interprétation de l'article 81 du traité pouvant être donnée par la Cour de justice ou le Tribunal de première instance des Communautés européennes. Les principes exposés dans les présentes lignes directrices doivent être appliqués à la lumière des circonstances propres à chaque cas. La Commission appliquera ces lignes directrices durant une période de cinq ans.

Transport maritime: cabotage et services internationaux de tramp

2005/0264(CNS) - 04/07/2006 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté, par 534 voix pour, 89 contre et 16 abstentions, le rapport de Corien **WORTMANN-KOOL** (PPE-DE, NL) soutenant une proposition de la Commission visant à faire entrer les services de cabotage et les services internationaux par navires de "tramping" dans le champ d'application des règles communes d'application du droit de la concurrence.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- Afin de garantir la sécurité juridique du secteur des services de transports maritimes réguliers et de contribuer à une transition en douceur vers un régime concurrentiel, la Commission devrait établir, en étroite coopération avec les parties prenantes et après consultation avec le Parlement européen, des lignes directrices avant l'expiration de la période transitoire. Ces lignes directrices doivent attacher une attention particulière aux intérêts des petits et moyens armateurs et des acteurs opérant dans des marchés spécialisés ;

- La Commission devrait également adopter des lignes directrices en ce qui concerne les services de tramp avant la date d'abrogation de l'art. 32 du règlement 1/2003/CE, et ce afin de prendre en compte les caractéristiques spécifiques du secteur, à savoir les accords d'exploitation en commun ;

- Etant donné que les conférences maritimes fonctionnent dans un contexte mondial, il convient de recueillir de plus amples renseignements sur la position des pays tiers et d'évaluer dans quelle mesure ces pays ont la volonté d'adapter leur système aux nouvelles politiques de l'Union européenne. Les députés proposent donc que la Commission présente au Parlement européen, outre des lignes directrices, un aperçu clair de la position des pays tiers (Chine, États-Unis d'Amérique, Canada, Japon, Singapour et Inde) à l'égard de la nouvelle politique de l'Union en matière de lignes régulières (acceptation, ajustement, opposition, effets négatifs, etc.) et sur leur volonté d'adapter leurs propres systèmes.

Transport maritime: cabotage et services internationaux de tramp

2005/0264(CNS) - 25/09/2006 - Acte final

OBJECTIF : faire entrer les services de cabotage et les services internationaux par navires de tramping dans le champ d'application des règles communes d'application du droit de la concurrence.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement 1419/2006/CE 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 n° 1/2003/CE de manière à étendre son champ d'application au cabotage et aux services internationaux de tramp.

CONTENU : le cabotage et les services internationaux par navires de tramping (services non réguliers de transport maritime de marchandises en vrac et en *break-bulk*) sont actuellement les seuls secteurs encore exclus des règles d'application du droit communautaire de la concurrence. L'absence de pouvoirs d'application effectifs pour ces secteurs est une anomalie d'un point de vue réglementaire. De plus, un examen approfondi du secteur réalisé par la Commission a démontré que le transport maritime régulier ne revêt pas un caractère unique étant donné que sa structure des coûts ne diffère pas sensiblement de celle des autres secteurs. Il n'existe donc aucun élément prouvant que ce secteur doit être protégé de la concurrence.

Le présent règlement vise donc à abroger le règlement 4056/86/CEE dans son intégralité et notamment l'exemption par catégorie en faveur des conférences maritimes. Toute l'industrie des transports maritimes sera ainsi placée sur un pied d'égalité avec les autres secteurs industriels.

Certaines dispositions redondantes sont également abrogées conformément à la politique globale d'allègement et de simplification de la législation communautaire

Le règlement modifie en outre le règlement 1/2003/CE du Conseil de manière à faire entrer le cabotage et les services de tramp dans le champ d'application des règles générales d'application du droit de la concurrence.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 18.10.2006. Certaines dispositions restent toutefois applicables aux conférences maritimes qui satisfont aux exigences prévues par le règlement 4056/86/CEE au 18 octobre 2006 pendant une période transitoire de 2 ans.

Transport maritime: cabotage et services internationaux de tramp

2005/0264(CNS) - 14/12/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : faire entrer les services de cabotage et les services internationaux par navires de tramping dans le champ d'application des règles communes d'application du droit de la concurrence.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Conseil.

CONTENU : le cabotage et les services internationaux par navires de tramping (services non réguliers de transport maritime de marchandises en vrac et en *break-bulk*) sont actuellement les seuls secteurs encore exclus des règles d'application du droit communautaire de la concurrence. L'absence de pouvoirs d'application effectifs pour ces secteurs est une anomalie d'un point de vue réglementaire. De plus, un examen approfondi du secteur réalisé par la Commission a démontré que le transport maritime régulier ne revêt pas un caractère unique étant donné que sa structure des coûts ne diffère pas sensiblement de celle des autres secteurs. Il n'existe donc aucun élément prouvant que ce secteur doit être protégé de la concurrence.

Le règlement proposé vise donc à abroger le règlement 4056/86/CEE dans son intégralité et notamment l'exemption par catégorie en faveur des conférences maritimes. Certaines dispositions redondantes sont également abrogées conformément à la politique globale d'allègement et de simplification de la législation communautaire.

En outre, il modifie le règlement 1/2003/CE du Conseil de manière à faire entrer le cabotage et les services de tramp dans le champ d'application des règles générales d'application du droit de la concurrence. La proposition visant à faire entrer ces services dans le champ d'application des règles communes d'application du droit de la concurrence n'entraîne pas de modification de fond pour le secteur étant donné que les règles concurrentielles de fond, édictées aux articles 81 et 82 du traité, sont déjà applicables.

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.