



Bruxelles, le 10.9.2013
COM(2013) 621 final

2013/0303 (COD) C7-0265/13

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil du 29 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Le règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil du 29 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable¹ a introduit un mécanisme de régulation de la capacité des flottes, dénommé la règle «vieux pour neuf», qui vise à éviter l'apparition ou l'aggravation des surcapacités des flottes sur le marché de la navigation intérieure dans l'Union européenne. En avril 2003, la règle «vieux pour neuf» a été convertie en un mécanisme de veille qui ne peut être activé qu'en cas de perturbation grave du marché au sens de la directive 96/75/CE².

Conformément à leurs politiques en matière de capacité des flottes, les États membres dont les voies navigables sont reliées à celles d'un autre État membre et dont le tonnage de la flotte est supérieur à 100 000 tonnes ont créé un fonds de la navigation intérieure (ci-après dénommé «fonds de réserve») sur la base de l'article 3 du règlement (CE) n° 718/1999.

Les fonds de réserve sont financés par les reliquats financiers des actions d'assainissement structurel organisées jusqu'au 28 avril 1999 et par les contributions spéciales reçues au titre de la règle «vieux pour neuf». Ils se composent uniquement de contributions financières provenant du secteur des transports par voies navigables et leur valeur cumulée avoisine actuellement 35 millions d'EUR.

Les fonds sont gérés par les autorités compétentes des États membres concernés, dans le cadre de leur législation nationale et avec leurs moyens administratifs propres. Les organisations nationales représentatives de la navigation intérieure sont associées à cette gestion conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 718/1999.

Conformément à l'article 3, paragraphes 4 et 5, du règlement, les fonds de réserve ne peuvent être utilisés que dans deux cas de figure³:

A. En cas de «perturbation grave du marché» sur le marché du transport par voies navigables, au sens de l'article 7 de la directive 96/75/CE, la Commission peut, à la demande d'un État membre, prendre les mesures appropriées, notamment des mesures visant à empêcher toute nouvelle augmentation de la capacité de transport offerte sur le marché concerné.

Au sens de l'article 6 du règlement (CE) n° 718/1999, les mesures appropriées consistent à réactiver la règle «vieux pour neuf» pour une période limitée dans le temps, en l'accompagnant éventuellement de mesures d'assainissement structurel, telles que le versement de primes de déchirage payées par les fonds de réserve.

B. Si les organisations représentatives de la navigation intérieure en font unanimement la demande, tout État membre peut prendre les mesures visées à l'article 8 du règlement (CE) n° 718/1999.

¹ JO L 90 du 2.4.1999, p. 1.

² Directive 96/75/CE du Conseil, du 19 novembre 1996, concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté (JO L 304 du 27.11.1996, p. 12).

³ Il faut toutefois noter qu'en Allemagne et aux Pays-Bas, les produits des fonds sont utilisés pour soutenir le transport par voies navigables, notamment pour encourager l'innovation (Pays-Bas) ou pour offrir une formation professionnelle sur un bateau-école aux travailleurs du secteur de la navigation intérieure (Allemagne). Le fonds de réserve proprement dit n'a cependant jamais été utilisé.

Dans le cadre de la modernisation et de la restructuration des flottes de l'UE, les mesures envisageables pour créer un contexte favorable à l'environnement et à la sécurité sont les suivantes:

- permettre aux transporteurs par voies navigables qui quittent le secteur d'obtenir plus facilement une pension de retraite anticipée ou de se reconvertir plus aisément dans une autre activité économique;
- organiser des actions de formation ou de reconversion professionnelles pour les membres d'équipage qui quittent le secteur;
- encourager le regroupement des bateliers artisans dans des associations commerciales,
- encourager l'adaptation des bateaux au progrès technique en vue d'améliorer les conditions de travail et promouvoir les exigences techniques de sécurité; et
- améliorer la qualification des bateliers pour assurer l'évolution et l'avenir de la profession.

À ce jour, les capitaux des fonds de réserve n'ont jamais été utilisés. En 2009, les Pays-Bas ont informé la Commission d'une présomption de perturbation grave du marché sur leur marché du transport par voies navigables et lui ont demandé de prendre des mesures appropriées conformément à la directive 96/75/CE (cas de figure A). Les informations communiquées n'ont toutefois pas permis à la Commission de confirmer l'existence d'une perturbation grave du marché au sens de la directive.

Les organisations représentatives à l'échelle de l'UE ont pris contact avec la Commission une seule fois, en 2003, pour s'informer des possibilités d'utilisation des fonds (cas de figure B). Il a cependant été estimé que les mesures envisagées n'entraient pas dans le champ d'application de l'article 8 du règlement (CE) n° 718/1999.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Le 11 avril 2013, la Commission a consulté les organisations représentatives sur les raisons pour lesquelles les fonds de réserve n'avaient jamais été utilisés, alors que le secteur connaissait un déclin, et sur les solutions possibles. Elles ont confirmé que le caractère limité du champ d'application de l'article 8 empêchait de déclencher l'utilisation des fonds. Elles se sont déclarées en faveur d'une extension du champ d'application de l'article afin que les mesures en vigueur concernant la formation et la reconversion professionnelles s'appliquent à tous les membres d'équipage qui quittent la profession. Le libellé de la disposition actuelle exclut les bateliers artisans, de sorte qu'un pourcentage considérable de membres du secteur n'est pas admis à recourir aux fonds à cette fin, alors que les besoins de formation sont les mêmes pour les employés et pour les autres membres d'équipage. Les parties intéressées ont également considéré que des mesures devraient être prises pour renforcer les associations professionnelles qui peuvent contribuer à atténuer la fragmentation du secteur. En outre, elles ont estimé qu'il serait utile d'ajouter une mesure visant à innover dans le domaine des bateaux et à les adapter au progrès technique à des fins environnementales, une nécessité pour le secteur car les autres modes de transport enregistrent de meilleures performances environnementales en matière d'émissions.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Les mesures visées à l'article 8 du règlement (CE) n° 718/1999 couvrent uniquement des aspects sociaux. Or, ces mesures pourraient être étendues en vue notamment d'élargir la portée des actions de formation, de renforcer l'organisation du secteur et de créer un contexte favorable à l'innovation et à une amélioration des performances environnementales.

Il est donc proposé que les mesures prévues à l'article 8 soient étendues comme suit:

- donner la possibilité d'organiser des actions de formation ou de reconversion professionnelles pour l'ensemble des membres d'équipage qui quittent cette profession, et pas uniquement pour les employés (ou travailleurs);
- autoriser un soutien pour renforcer les associations professionnelles à l'échelle de l'Union; et
- stimuler l'innovation dans le domaine des bateaux et encourager leur adaptation au progrès technique à des fins environnementales.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil du 29 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁵,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil établit la politique de capacité des flottes de l'Union pour les bateaux affectés au transport de marchandises sur les voies d'eau intérieures dans les États membres.
- (2) Dans le cadre de la modernisation et de la restructuration des flottes, il conviendrait d'envisager des mesures sociales au profit des personnes désirant quitter le secteur des transports par voies navigables ou se convertir dans un autre secteur d'activités, ainsi que des mesures visant à stimuler la création de groupements d'entreprises, à améliorer la qualification des bateliers et à promouvoir l'adaptation technique des bateaux,
- (3) À cette fin, le fonds de réserve créé dans chaque État membre dont les voies navigables sont reliées à celles d'un autre État membre et dont le tonnage de la flotte est supérieur à 100 000 tonnes pourrait être utilisé si les organisations représentatives de la navigation intérieure en font unanimement la demande.
- (4) Les fonds de réserve, constitués exclusivement de contributions financières provenant du secteur, n'ont jamais été utilisés.
- (5) Les mesures en lien avec la modernisation de la flotte de l'Union européenne visées à l'article 8 du règlement (CE) n° 718/1999 portent uniquement sur des questions sociales. Le règlement ne prévoit pas d'autres types de mesures appuyant la mise en place d'un contexte propice à l'innovation et favorable à l'environnement.
- (6) Les mesures prévues à l'article 8 du règlement (CE) n° 718/1999 en matière d'actions de formation ou de reconversion professionnelles concernent tous les membres

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

d'équipage qui quittent cette profession, y compris les bateliers artisans et pas seulement les employés.

- (7) L'article 8 du règlement (CE) n° 718/1999 mentionne des mesures encourageant le regroupement des bateliers artisans dans des associations commerciales mais ne prévoit pas de mesures renforçant les organisations représentatives du transport par voies navigables au niveau de l'Union, alors que des organisations plus fortes à l'échelle de l'Union peuvent contribuer à atténuer le morcellement du secteur.
- (8) L'article 8 du règlement (CE) n° 718/1999 devrait donc être complété par des mesures visant à établir des actions de formation ou de reconversion professionnelles pour les membres d'équipage n'ayant pas le statut d'employés qui quittent cette profession, à inciter les opérateurs à adhérer à des associations commerciales, à renforcer les associations professionnelles, à stimuler l'innovation dans le domaine des bateaux et à encourager leur adaptation au progrès technique à des fins environnementales. Il conviendrait de le modifier en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'article 8 du règlement (CE) n° 718/1999 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 5, tout État membre peut prendre des mesures visant notamment à:

- permettre aux transporteurs par voies navigables qui quittent le secteur d'obtenir plus facilement une pension de retraite anticipée ou de se reconvertir plus aisément dans une autre activité économique,
- organiser des actions de formation ou de reconversion professionnelles pour les membres d'équipage qui quittent le secteur,
- améliorer la qualification dans la navigation intérieure afin d'assurer l'évolution et l'avenir de la profession,
- encourager les bateliers artisans à adhérer à des associations commerciales et renforcer les organisations représentatives du transport par voies navigables intérieures au niveau de l'Union,
- encourager l'adaptation des bateaux au progrès technique en vue d'améliorer les conditions de travail et promouvoir la sécurité,
- stimuler l'innovation dans le domaine des bateaux et encourager leur adaptation au progrès technique à des fins environnementales.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président