



Bruxelles, 10.9.2013
COM(2013) 621 final

2013/0303 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 718/1999 del Consiglio per quanto riguarda una politica di capacità della flotta al fine di promuovere il trasporto per via navigabile

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Il regolamento (CE) n. 718/1999 del Consiglio, del 29 marzo 1999, relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie nella navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile¹ ha introdotto un regime di regolazione della capacità della flotta, il “vecchio per nuovo”, inteso ad evitare la sovraccapacità della flotta sul mercato della navigazione interna nell’UE o l’aggravarsi di tale sovraccapacità. Nell’aprile 2003, il regime “vecchio per nuovo” è stato convertito in un meccanismo di vigilanza da attivare in caso di gravi turbative dei mercati di cui alla direttiva 96/75/CE².

In linea con le rispettive politiche di capacità della flotta, gli Stati membri che dispongono di vie navigabili interne collegate a quelle di un altro Stato membro e la cui flotta dispone di un tonnellaggio superiore a 100 000 tonnellate istituiscono un “Fondo di navigazione interna” (il “fondo di riserva”) a norma dell’articolo 3 del regolamento (CE) n. 718/1999.

I fondi di riserva sono finanziati con i residui dei regimi di risanamento strutturale in essere fino al 28 aprile 1999 e con i contributi speciali erogati nell’ambito del regime “vecchio per nuovo”. Essi sono costituiti unicamente dai contributi finanziari degli operatori del settore della navigazione interna e il loro valore cumulativo ammonta attualmente a circa 35 milioni di euro.

I fondi sono gestiti dalle autorità competenti degli Stati membri interessati nell’ambito delle rispettive legislazioni nazionali e avvalendosi delle loro risorse amministrative. Le organizzazioni nazionali che rappresentano il settore della navigazione interna partecipano alla gestione dei fondi a norma dell’articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 718/1999.

In conformità all’articolo 3, paragrafi 4 e 5, del regolamento, i fondi di riserva possono essere utilizzati soltanto in due situazioni³:

A. In caso di “grave turbativa del mercato” del trasporto per via navigabile interna, di cui all’articolo 7 della direttiva 96/75/CE, la Commissione può, su richiesta di uno Stato membro, adottare misure adeguate, in particolare misure intese a impedire ogni aumento della capacità di trasporto offerta sul mercato di cui trattasi.

Ai sensi dell’articolo 6 del regolamento (CE) n. 718/1999, per adeguate misure si deve intendere la riattivazione del regime “vecchio per nuovo”, per un periodo limitato, corredandolo eventualmente di misure di miglioramento strutturale, ad esempio l’erogazione di premi per la demolizione delle navi versati dai fondi di riserva.

B. Su richiesta unanime delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna. In questo caso, gli Stati membri possono adottare le misure di cui all’articolo 8 del regolamento (CE) n. 718/1999.

Nel quadro del processo di ammodernamento e ristrutturazione delle flotte dell’UE, sono disponibili le seguenti misure per creare un contesto favorevole per l’ambiente e la sicurezza:

¹ GU L 90 del 2.4.1999, pagg. 1-5

² Direttiva 96/75/CE del Consiglio, del 19 novembre 1996, relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità, GU L 304 del 27.11.1996, pag. 12.

³ in Germania e nei Paesi Bassi, tuttavia, i proventi di tali fondi sono utilizzati a sostegno del trasporto per via navigabile interna, in particolare per favorire l’innovazione (NL) o per garantire una formazione professionale ai lavoratori della navigazione interna utilizzando una nave scuola (DE). Il fondo di riserva in quanto tale, tuttavia, non è mai stato utilizzato.

- facilitare il conseguimento del prepensionamento oppure la riqualificazione in un'altra attività economica per i lavoratori del settore della navigazione che si ritirano dall'attività;
- organizzare corsi di formazione o di riqualificazione professionale per i lavoratori che lasciano l'attività;
- promuovere il raggruppamento dei battellieri-artigiani privati in cooperative;
- incoraggiare l'adeguamento tecnico delle imbarcazioni per migliorare le condizioni di lavoro e rispettare le esigenze tecniche di sicurezza; nonché
- migliorare la qualificazione professionale degli operatori, per garantire l'evoluzione ed il futuro della professione.

Ad oggi, il capitale dei fondi di riserva non è mai stato utilizzato. Nel 2009, i Paesi Bassi hanno informato la Commissione in merito a una presunta grave turbativa del loro mercato del trasporto per via navigabile, invitandola ad adottare opportune misure conformemente alla direttiva 96/75/CE (situazione A). Tuttavia, le informazioni trasmesse non hanno consentito alla Commissione di confermare l'esistenza di una grave turbativa del mercato ai sensi della direttiva.

In un'occasione, nel 2003, le organizzazioni di rappresentanza a livello UE hanno contattato la Commissione, per chiedere informazioni circa le possibilità di utilizzo di fondi (situazione B). Tuttavia, le misure da loro previste sono state considerate al di fuori dell'ambito di applicazione dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 718/1999.

2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI DELL'IMPATTO

L'11 aprile 2013 La Commissione ha consultato le organizzazioni di categoria della navigazione interna sui possibili motivi del mancato utilizzo dei fondi di riserva, nonostante la fase di declino che interessava il settore, e sulle possibili soluzioni. Le organizzazioni di categoria hanno confermato che la portata limitata dell'articolo 8 ha costituito un ostacolo all'utilizzo dei fondi e si sono pronunciate a favore di un ampliamento dell'ambito di applicazione del citato articolo, al fine di poter applicare le misure in vigore per la formazione o riqualificazione professionale a tutti i membri dell'equipaggio che abbandonano il settore. La formulazione attuale della disposizione esclude le imprese individuali, precludendo così a una quota ragguardevole del settore l'utilizzo del fondo, per quanto le necessità di formazione dei lavoratori non siano differenti da quelle di altri membri dell'equipaggio. Le parti interessate hanno inoltre sostenuto la necessità di adottare misure per rafforzare le organizzazioni professionali che possano contribuire a ridurre la frammentazione del settore. Hanno inoltre sottolineato che sarebbe utile aggiungere una misura destinata a rendere le imbarcazioni innovative e al passo con il progresso tecnico per quanto riguarda la tutela dell'ambiente, un aspetto rilevante per il settore se ne confrontano le prestazioni ambientali (emissioni) con quelle di altri modi di trasporto.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Le misure di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 718/1999 riguardano esclusivamente aspetti sociali. Tali misure, tuttavia, potrebbero essere estese, in particolare per ampliare l'ambito di applicazione dei programmi di formazione, per rafforzare l'organizzazione del settore e creare un contesto favorevole all'innovazione e al miglioramento delle prestazioni ambientali.

Si propone pertanto che le misure di cui all'articolo 8 siano ampliate allo scopo di:

- dare la possibilità di organizzare corsi di formazione o riqualificazione professionale a beneficio di tutti i membri dell'equipaggio che abbandonano l'attività e non solo ai dipendenti (lavoratori);
- autorizzare un sostegno per rafforzare le associazioni professionali a livello dell'Unione; nonché
- incoraggiare l'innovazione delle navi e il loro adeguamento al progresso tecnico per quanto riguarda le prestazioni ambientali.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 718/1999 del Consiglio per quanto riguarda una politica di capacità della flotta al fine di promuovere il trasporto per via navigabile

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 718/1999 del Consiglio stabilisce la politica di capacità della flotta per le imbarcazioni adibite al trasporto di merci sulle vie navigabili degli Stati membri.
- (2) Nell'ambito dell'ammodernamento e della ristrutturazione delle flotte, è opportuno prevedere misure sociali a favore di coloro che intendono abbandonare il settore dei trasporti per via navigabile o riconvertirsi in un altro settore di attività, nonché misure intese a promuovere la creazione di associazioni o cooperative di imprese, a migliorare la qualificazione professionale degli operatori e a promuovere l'adeguamento tecnico delle imbarcazioni,
- (3) A tal fine, potrebbe essere utilizzato il fondo di riserva istituito in ciascuno Stato membro le cui vie navigabili interne sono collegate a quelle di un altro Stato membro e la cui flotta dispone di un tonnellaggio superiore a 100 000 tonnellate, a condizione che vi sia una richiesta unanime delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna.
- (4) I fondi di riserva, costituiti unicamente dai contributi finanziari degli operatori del settore, non sono mai stati utilizzati.
- (5) Le misure relative all'ammodernamento della flotta UE, di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 718/1999, riguardano esclusivamente aspetti sociali. Non sono previsti altri tipi di misure per creare un contesto favorevole all'innovazione e all'ambiente.
- (6) Le misure di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 718/1999, relativo formazione o di riqualificazione professionale, riguardano tutti i membri dell'equipaggio che

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

lasciano il settore, compresi i battellieri-artigiani, e non solo i membri qualificati come lavoratori.

- (7) L'articolo 8 del regolamento (CE) n. 718/1999 prevede misure per promuovere il raggruppamento dei battellieri-artigiani in cooperative ma nessuna misura per rafforzare le organizzazioni di rappresentanza del settore della navigazione interna a livello di Unione europea, benché tali organizzazioni, se rafforzate a livello dell'Unione, potrebbero contribuire a ridurre la frammentazione del settore.
- (8) È opportuno pertanto modificare opportunamente l'articolo 8 del regolamento (CE) n. 718/1999, integrandolo con misure intese a definire programmi di formazione o riqualificazione professionale per i membri dell'equipaggio diversi da quelli qualificati come "lavoratori", incoraggiando i battellieri-artigiani a raggrupparsi in cooperative, rafforzando le organizzazioni professionali del settore e promuovendo l'ammodernamento delle imbarcazioni e il loro adeguamento al progresso tecnico per quanto riguarda le prestazioni ambientali,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'articolo 8 del regolamento (CE) n. 718/1999 del Consiglio è sostituito dal seguente:

“Articolo 8

Fatto salvo l'articolo 3, paragrafo 5, ogni Stato membro può adottare misure intese in particolare a:

- facilitare il conseguimento del prepensionamento oppure la riqualificazione in un'altra attività economica per i lavoratori del settore della navigazione interna che si ritirano dall'attività;
- organizzare corsi di formazione o di riqualificazione professionale per i membri dell'equipaggio che lasciano l'attività;
- migliorare le capacità degli addetti del settore della navigazione interna, per garantire l'evoluzione e il futuro della professione;
- incoraggiare il raggruppamento dei battellieri-artigiani (lavoratori autonomi) in cooperative e rafforzare le organizzazioni di rappresentanza del settore della navigazione interna a livello di Unione europea;
- incoraggiare l'adeguamento delle imbarcazioni al progresso tecnico per migliorare le condizioni di lavoro e promuovere la sicurezza;
- incoraggiare l'ammodernamento delle navi e il loro adeguamento al progresso tecnico per quanto riguarda le prestazioni ambientali.”

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo
Il Presidente*

*Per il Consiglio
Il Presidente*