

# Compte rendu

## Délégation pour l'Union européenne

Mercredi 26 mars  
2008  
16 h 15

### Compte rendu n° 37

- I. Communication de M<sup>me</sup> Marietta Karamanli sur l'utilisation des biens à temps partagé (directive « *time share* ») (E 3557) ..... 3
- II. Communication de M. Gérard Voisin sur le « paquet routier » (E 3541, E 3542 et E 3543) ..... 6
- III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution ..... 10
- IV. Nomination d'un rapporteur ..... 13

**Présidence de  
M. Pierre Lequiller**  
*Président*





## I. Communication de M<sup>me</sup> Marietta Karamanli sur l'utilisation des biens à temps partagé (directive « *time share* ») (E 3557)

Après avoir rappelé que le temps partagé, qui concerne assez peu la France, était particulièrement développé dans les pays d'Europe du Sud, notamment l'Espagne, où les ressortissants des pays d'Europe du Nord passent souvent leurs congés, **M<sup>me</sup> Marietta Karamanli, rapporteure**, a précisé qu'une nouvelle directive était nécessaire. Le nombre des litiges transfrontaliers reste élevé et la directive actuelle 97/47/CE est dépassée par l'évolution du secteur.

Certes, son dispositif a apporté plusieurs améliorations pour le consommateur, notamment dans les pays qui, contrairement à la France, n'avaient pas prévu de dispositions protectrices propres au temps partagé. Tel a notamment été le cas en matière d'information du particulier, de langue des informations communiquées et du contrat, de délai de réflexion et d'interdiction de paiements d'avance. Néanmoins, étant d'harmonisation minimale, cette directive n'a pas abouti à un droit homogène et plusieurs lacunes sont apparues : elle ne couvre que les biens immobiliers, et non les biens mobiliers utilisés pour l'hébergement ; elle ne concerne pas les contrats de moins de trois ans. Des pratiques de contournement ont été développées. De nouvelles pratiques douteuses sont par ailleurs apparues.

La proposition de directive présentée par la Commission est dans l'ensemble adaptée. Elle prévoit une harmonisation maximale, ce qui garantit un droit plus homogène dans toute l'Europe, ainsi qu'un champ élargi aux biens mobiliers, tels que les bateaux et les caravanes, comme aux formules de vacances dites à long terme. Les contrats de plus courte durée, jusqu'à un an, seraient également couverts. Entreraient également dans son champ la revente et l'échange de droits, sources de nombreux litiges actuels.

Plusieurs mécanismes sont prévus pour être aménagés, notamment le délai de rétractation, porté de 10 à 14 jours, l'interdiction des paiements d'avance.

Au-delà des améliorations techniques que l'on peut apporter au dispositif proposé, certains sujets méritent une attention particulière. D'une part, il s'agit de la langue du contrat. Il importe que le consommateur puisse opter entre celle de sa résidence ou de sa nationalité, et que l'Etat membre compétent puisse disposer en cas de contrôle d'une version dans sa ou ses langues. D'autre part, il convient de bien prévoir la caducité du contrat en cas de refus du prêt sollicité pour l'acquisition du bien. Enfin, au-delà, il convient d'envisager la nullité du contrat en cas de non communication d'informations pertinentes, notamment sur les frais d'entretien, ainsi que d'engager une réflexion sur le statut de professionnels intervenant dans le secteur du temps partagé et de veiller à l'articulation des dispositions de la future directive sur le temps partagé avec la révision de l'acquis communautaire en matière de protection des consommateurs.

**M. Jacques Myard** a souligné l'intérêt que présente cette question du *time share* au regard du droit international privé, tout en exprimant deux inquiétudes. Tout d'abord, est-il acceptable de n'envisager ce problème que sous l'angle de la protection des consommateurs ? Il s'agit également d'un problème touchant le droit de propriété. Or le traité de Rome prévoit que ses dispositions ne sauraient remettre en cause le régime de la propriété dans les États membres. N'y a-t-il donc pas là une atteinte au principe de subsidiarité ?

D'autre part, quelles vont être la loi et la langue du contrat ? S'il s'agit de la loi et de la langue du lieu d'exécution, il s'agira du lieu où la personne ira passer ses vacances et non pas de son propre pays. En cas de contentieux, un tribunal français serait-il conduit à se prononcer sur un document rédigé dans une langue autre que le français ?

**M<sup>me</sup> Marietta Karamanli, rapporteure**, a souligné qu'elle demande justement, dans ses propositions de conclusions, qu'il soit établi une traduction dans la langue du pays où se trouve le bien mais aussi dans la langue du consommateur.

**M. Jacques Myard** a demandé si, en conséquence, le consommateur finnois achetant en *time share* un bien situé en France pourra obtenir une traduction du contrat en finnois.

**M<sup>me</sup> Marietta Karamanli, rapporteure**, a confirmé que tel serait bien le cas si sa demande était intégrée dans le dispositif de la directive.

**M. Jacques Myard** s'est élevé contre l'atteinte portée aux compétences des Etats. Il a considéré qu'au nom de la protection des consommateurs les autorités communautaires tendent à s'appropriier toutes les compétences nationales. Certes, les préoccupations mises en avant en l'espèce sont compréhensibles, au regard de l'importance du secteur du tourisme, mais cette évolution va trop loin.

Le **Président Pierre Lequiller** a fait valoir que dans cette matière le principe de subsidiarité ne s'applique pas, puisqu'il s'agit d'assurer la libre circulation des personnes, notamment.

**M. Noël Mamère** a souligné combien la libre circulation des personnes et le libre accès aux biens est un progrès considérable.

**M. Jacques Myard** s'est inquiété de ce que l'objectif de libre circulation et l'objectif de protection des consommateurs n'aboutissent à faire disparaître la subsidiarité.

*A l'issue de ce débat, la Délégation a approuvé les conclusions ci-dessous présentées par la rapporteure.*

*« La Délégation pour l'Union européenne,*

*Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des consommateurs en ce qui concerne certains aspects de l'utilisation des biens à temps partagé, des produits de vacances à long terme et des systèmes d'échange et de revente (document E 3557),*

*1. approuve son dispositif en ce qu'il permet de renforcer les garanties dont bénéficie le consommateur,*

*2. souscrit à l'objectif d'une harmonisation maximale, qui assure un niveau plus homogène de protection dans l'ensemble de l'Union européenne,*

*3. se félicite de l'intégration des biens mobiliers, comme des échanges et reventes de biens à temps partagé, des produits d'hébergement et de vacances à long terme et des contrats d'une durée de moins de trois ans dans son champ d'application,*

*4. souligne néanmoins que certaines améliorations doivent encore être apportées à son dispositif, s'agissant notamment de la langue du contrat,*

*5. estime également nécessaire de prévoir la caducité du contrat en cas de refus du prêt destiné à financer l'acquisition du bien concerné, et lorsque des informations précontractuelles et substantielles telles qu'une estimation réaliste et justifiée des charges n'ont pas été communiquées. »*

## **II. Communication de M. Gérard Voisin sur le « paquet routier » (E 3541, E 3542 et E 3543)**

**M. Gérard Voisin, rapporteur**, a déclaré que le paquet routier comportait trois textes que la Commission a présentés le 23 mai 2007, à savoir :

- une proposition de règlement relative à l'accès à la profession de transporteur par route (marchandises et voyageurs) ;

- une proposition de règlement en matière d'accès au marché du transport de marchandises ;

- une proposition de règlement en matière d'accès au marché du transport de voyageurs.

Tout en soulignant que l'objet de ces textes est de procéder à une simplification de la réglementation en vigueur, le rapporteur a relevé que l'initiative de la Commission était d'autant plus favorablement accueillie par la France tout particulièrement que cette dernière y voit une bonne réponse au mémorandum sur le transport routier qu'elle a présenté en décembre 2005 au Conseil « Transports ».

M. Gérard Voisin a indiqué que ses différents entretiens et déplacements lui avaient permis de constater que dix ans après la libéralisation du transport international de marchandises et de voyageurs, l'harmonisation répondait toujours à une nécessité du fait de la persistance de diverses disparités.

Exposant les grandes lignes des propositions de la Commission, le rapporteur a fait observer que celle concernant l'accès au marché du transport des marchandises s'efforçait d'introduire une définition plus précise du cabotage, c'est-à-dire le fait, pour tout transporteur non résident titulaire d'une licence communautaire de pouvoir effectuer à titre temporaire des transports par route dans un Etat membre sans y disposer d'un siège ou d'un établissement.

A la différence de la réglementation existante qui ne définit pas la notion de temporaire, la nouvelle proposition limite le cabotage à trois opérations de transport consécutives à un trajet international dans un délai de sept jours.

Une autre mesure importante touchant au transport routier de marchandises et de voyageurs prévoit la mise en place dans les Etats membres d'un registre national des entreprises de transport routier, dont l'interconnexion au plan européen est prévue d'ici à la fin 2010. Ce registre contiendra notamment toutes les infractions graves ainsi que les infractions mineures et répétées commises par les transporteurs et qui ont donné lieu à sanction de la part de tout Etat membre.

Pour ce qui est de la proposition de règlement relative au transport routier de voyageurs, elle vise également à la simplification du cadre législatif en vigueur, à travers notamment la réforme du régime d'autorisation des services réguliers.

S'agissant du volet touchant à l'accès à la profession de transporteur, M. Gérard Voisin a indiqué qu'outre le renforcement des exigences actuelles en matière d'honorabilité, de capacité financière et de formation professionnelle, la Commission avait proposé

l'introduction d'une quatrième condition tirée de la notion d'établissement effectif et stable. Celle-ci implique que les entreprises aient – entre autres – un bureau et des véhicules immatriculés, et ce, en vue de lutter contre les sociétés « boîtes aux lettres ». M. Gérard Voisin a noté que le renforcement ainsi prévu par la Commission pourrait inciter – par exemple – les autorités espagnoles à revoir leur législation actuelle qui n'impose pas la tenue d'une comptabilité dans les petites entreprises.

Evoquant les discussions intervenues sur ces textes au sein du Conseil et du Parlement européen, le rapporteur a tout d'abord souligné leurs positions opposées sur la question du *cabotage*.

S'agissant du Conseil, ce dernier a été longtemps traversé par les divergences entre les Etats libéraux – conduits par les Pays-Bas et la Belgique – favorables à l'ouverture totale du cabotage et les Etats, dont la France, plus réticents aux propositions de la Commission. Celles-ci sont, en revanche, soutenues, entre autres, par l'Allemagne et le Royaume-Uni.

Le rapporteur a indiqué que les réticences de la France – pays le plus caboté d'Europe – tenaient à ce que, selon elle, les propositions de la Commission ne préviennent pas, de façon suffisante, les risques de dévoiement. C'est pourquoi la France préférerait limiter l'autorisation à une seule opération de cabotage dans un délai de 72 heures, ce qui faciliterait davantage les contrôles. Mais du fait de son relatif isolement – n'étant soutenue que par l'Autriche, l'Italie et la Grèce – la France n'a pu faire adopter sa proposition.

Pour sa part, la Commission est parvenue à rallier le Conseil à son dispositif, qu'elle a présenté comme un compromis, et dans lequel elle a inséré une disposition prévoyant une évaluation en 2012 pour déterminer si les progrès de l'harmonisation autorisent une ouverture du cabotage.

Quant à la commission des transports du Parlement européen, elle s'est prononcée en faveur d'une libéralisation totale du cabotage au 1<sup>er</sup> janvier 2014, ce qui, pour la France, pourrait soulever la compatibilité d'une telle proposition avec la liberté d'établissement.

En ce qui concerne le volet relatif aux conditions d'accès à la profession de transporteur, le rapporteur s'est notamment félicité de la modification du régime des sanctions puisque, d'une part, seules les infractions graves seront prises en compte. D'autre part, le Conseil est revenu sur le caractère automatique du retrait de l'honorabilité en cas d'infractions graves.

Le rapporteur a également déclaré qu'en marge des discussions sur le paquet routier proprement dit, ses différents entretiens lui avaient permis d'aborder plusieurs autres thèmes qui y sont toutefois liés, tels qu'Eurovignette et la taxe sur les poids lourds, dont le Grenelle de l'environnement préconise l'instauration, la nécessité pour la France de ne pas négliger ses ports, le rôle de la logistique dans la mondialisation ou encore les difficultés des transporteurs à recruter des chauffeurs.

En conclusion, M. Gérard Voisin a déclaré regretter que le Conseil « Transports » du 7 avril prochain, contrairement aux prévisions dont il lui a été fait part initialement, n'adoptera vraisemblablement pas d'orientation générale, bien que le Conseil, selon lui, soit parvenu à des dispositions équilibrées. Il a indiqué que le compromis global reprenant ces dernières, que la présidence slovène a présenté au COREPER du 19 mars 2008, a été rejeté, à

la différence de la France, par de nombreuses délégations. Du fait, notamment, du nombre important de notes de bas de page dont le compromis de la présidence est assorti, le COREPER n'a pas été en mesure de le valider.

C'est pourquoi le rapporteur a proposé à la Délégation de réserver sa décision sur le paquet routier jusqu'au début de la deuxième quinzaine du mois de mai 2008, dans l'attente de l'évolution des discussions au sein du Conseil et du Parlement européen, celui-ci devant se prononcer en séance plénière dans le courant du mois d'avril, ce qui devrait permettre à la Délégation de prendre position avant le Conseil « Transports » des 12 et 13 juin 2008.

**M. Jacques Myard** s'est inquiété de l'indigence du paquet routier s'agissant du respect d'un droit du travail décent par les chauffeurs routiers. Il en va, bien sûr, de l'enjeu de la lutte contre la concurrence déloyale de la part de pays pratiquant des conditions de travail et de salaires très inférieures aux nôtres, mais, de manière plus importante encore, de la sécurité sur nos routes, qui implique de réglementer et de surveiller efficacement le respect d'un temps de travail dont l'excès met en danger l'ensemble des automobilistes.

**M. Gérard Voisin** a tout d'abord rappelé que, lors des discussions au Conseil, la France n'était pas parvenue à obtenir que la directive 96/71 concernant le détachement des travailleurs soit visée dans la disposition relative au cabotage. Quant aux deux questions soulevées par M. Jacques Myard, il a indiqué qu'elles étaient au cœur des préoccupations françaises et justifient sa proposition de réserver la position de la Délégation. Outre la traditionnelle crainte des professionnels d'une concurrence faussée par des conditions salariales par trop divergentes, la volonté parfois évoquée de relever de 6 à 12 le nombre de jours de conduite consécutifs autorisés pour un seul chauffeur pose clairement la question de la sécurité routière.

**M. Jérôme Lambert** a témoigné des évidentes difficultés que soulève l'existence de conditions de travail des transporteurs routiers parfois incompatibles avec la sécurité publique.

**M. Gérard Voisin** a acquiescé en relevant que beaucoup trop de libertés ont été prises jusqu'à ce jour, au nom de la liberté de circulation, avec les exigences de sécurité routière, ce qui justifient les évidentes réticences de la France, d'autant plus attachée à réguler efficacement le transport routier qu'elle est, du fait de sa situation centrale en Europe, en particulier au débouché de la péninsule ibérique, le pays qui connaît le plus fort cabotage.

En réponse à **M. Jérôme Lambert** qui, tout en évoquant la possibilité d'utiliser les autoroutes de la mer, a estimé pertinent de relier cette question à celle, plus large, de l'adéquation de l'ensemble des infrastructures de transport, **M. Gérard Voisin** a rappelé que l'intensité de la circulation du transport routier en France est aussi la conséquence des carences des autres infrastructures de transport. L'état des ports français est à cet égard un handicap certain. Les navires qui proviennent de l'Asie *via* le canal de Suez, plutôt que de décharger leurs marchandises par exemple à Marseille, dont les infrastructures portuaires sont notoirement insuffisantes, doivent le plus souvent se diriger vers des ports plus modernes et mieux équipés, comme celui de Barcelone, pour que les marchandises transitent ensuite par la route. De façon générale, il a estimé que la logistique souffrait, en France, de son développement insuffisant et de son inadaptation, en particulier en ce qui concerne « les ports secs ».

**M. Jacques Myard** a estimé que les carences des infrastructures françaises touchaient aussi le fret ferroviaire.

Le **Président Pierre Lequiller** a indiqué que le Gouvernement déposerait prochainement un projet de loi sur la réforme portuaire.

**M. Jérôme Lambert** a ainsi relevé la qualité médiocre des infrastructures ferroviaires de fret sur la côte atlantique de la France, sur lesquelles les trains ne dépassent pas souvent quarante kilomètres à l'heure. L'enjeu d'aménagement du territoire est encore plus vaste puisque manquent 150 kilomètres d'autoroutes à l'Ouest du pays pour relier efficacement la côte atlantique à l'Est et au Nord européen.

Après que **M<sup>me</sup> Marietta Karamanli** a remarqué que les tensions sur le fret ferroviaire sont d'autant plus vives qu'elles sont concomitantes à une augmentation de 8 % du tarif en un an seulement, la Délégation *a réservé sa position* sur le paquet routier.

### III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution

Sur le rapport du **Président Pierre Lequiller**, la Délégation a examiné des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

#### Point A

Aucune observation n'ayant été formulée, la Délégation *a approuvé* les textes suivants :

##### ➤ *Espace de liberté, de sécurité et de justice*

- proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2252/2004 du Conseil établissant des normes pour les éléments de sécurité et les éléments biométriques intégrés dans les passeports et les documents de voyage délivrés par les Etats membres (document **E 3670**).

##### ➤ *PESC et relations extérieures*

- proposition de décision du conseil relative à la signature et à l'application provisoire d'un protocole à l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République libanaise, d'autre part, visant à tenir compte de l'adhésion de la République de Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne. Proposition de décision du conseil relative à la conclusion d'un protocole à l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République libanaise, d'autre part, visant à tenir compte de l'adhésion de la République de Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne (document **E 3797**).

##### ➤ *Politique sociale*

- proposition de directive du Parlement et du Conseil relative à l'Année européenne de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2010) (document **E 3744**).

##### ➤ *Santé*

- proposition de décision du Parlement et du Conseil relative aux matières pouvant être ajoutées aux médicaments en vue de leur coloration (refonte) (document **E 3759**).

##### ➤ *Services financiers*

- proposition de règlement du Conseil portant modalités d'application de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée en ce qui concerne le traitement des services d'assurance et des services financiers (document **E 3735**) ;

- proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée en ce qui concerne le traitement des services d'assurance et des services financiers (document **E 3736**).

➤ *Transports*

- proposition de directive du Parlement et du Conseil relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer (document **E 3750**).

➤ *Questions diverses*

- proposition de directive du Parlement et du Conseil relative aux denrées alimentaires destinées à une alimentation particulière (refonte) (document **E 3768**).

**Point B**

La Délégation *a approuvé* le texte suivant :

➤ *PESC et relations extérieures*

- position commune du conseil renouvelant les mesures restrictives à l'encontre de certains fonctionnaires de Biélorussie (document **E 3810**).

➤ *Politique sociale*

- proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (document **E 3799**).

Le **Président Pierre Lequiller** a présenté cette proposition de décision, qui prévoit la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM), pour deux dossiers, présentés l'un par Malte et l'autre par le Portugal.

Malte sollicite une aide de l'Union à concurrence de 681.207 euros pour 675 licenciements intervenus dans deux entreprises du secteur textile, *VF Malta* et *Bortex*. Le lien entre ces restructurations et la mondialisation est manifeste. Le recours à la clause de sauvegarde, qui permet de prendre en compte moins de 1.000 licenciements, est justifié par l'impact de ces licenciements sur l'économie de Malte.

La demande du Portugal, qui s'élève à 2,43 millions d'euros, concerne le secteur automobile. Les 1.549 licenciements concernés résultent pour une large part de la réduction de l'effectif de l'usine *Opel* d'*Azambuja*.

En conclusion, le **Président Pierre Lequiller** a regretté que le FEM soit utilisé avec parcimonie, seulement quatre dossiers ayant été déclarés éligibles en 2007, dont deux pour la France (secteur automobile), un pour l'Allemagne (téléphone portable) et un pour la Finlande (téléphone mobile également).

**M. Jérôme Lambert** s'est associé à cette remarque en déplorant que le FEM n'ait pas, à ce jour, été sollicité au bénéfice des licenciés du groupe *Mittal* en Moselle. L'ampleur des conséquences de cette délocalisation sur le bassin d'emploi concerné semble justifier que l'on invoque la clause de sauvegarde et que l'on mobilise le FEM même si les licenciements sont inférieurs à 1.000 emplois. Il a ensuite constaté avec amertume que, dans les cas évoqués, les pertes sont « nationalisées », par intervention de fonds publics, alors que les bénéficiaires sont systématiquement « privatisés » par les groupes concernés. Il a demandé à la Délégation d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'opportunité de mobiliser le FEM en faveur des salariés du groupe *Mittal*.

Après que le **Président Pierre Lequiller** eut souhaité disposer d'un premier bilan des interventions du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation dont le principe doit cependant être salué, et considéré que le recours à son dispositif pour *Mittal* était *a priori* justifié, la Délégation a *approuvé* la présente proposition d'acte communautaire.

Enfin, la Délégation a *pris acte* de l'approbation, selon la procédure d'examen en urgence, des huit textes suivants :

➤ *Agriculture*

- proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1234/2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement OCM unique) (document **E 3784**) ;

- proposition de règlement du Conseil portant adaptation de l'annexe I du règlement (CE) n° 882/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif aux contrôles officiels à effectuer pour s'assurer de la conformité avec la législation sur les aliments pour animaux et les denrées alimentaires et avec les dispositions relatives à la santé animale et au bien-être des animaux (document **E 3796**).

➤ *PESC et relations extérieures*

- proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1210/2003 concernant certaines restrictions spécifiques applicables aux relations économiques et financières avec l'Iraq (document **E 3785**) ;

- projet de position commune 2008/.../PESC du Conseil modifiant la position commune 2003/495/PESC relative à l'Iraq (document **E 3789**) ;

- proposition de décision du Conseil relative à la conclusion d'un accord sous forme d'échange de lettres entre la Communauté européenne et l'Ukraine concernant la suppression par l'Ukraine des droits à l'exportation sur les échanges de marchandises (document **E 3791**) ;

- position commune du Conseil 2008/.../PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre du gouvernement illégal de l'île comorienne d'Anjouan (document **E 3792**) ;

- proposition de règlement du Conseil instituant certaines mesures restrictives à l'encontre des autorités illégales de l'île d'Anjouan dans l'Union des Comores (document **E 3803**).

#### **IV. Nomination d'un rapporteur**

Sur proposition du **Président Pierre Lequiller**, la Délégation a nommé :

- **M. Daniel Garrigue**, rapporteur d'information sur l'Union européenne et les fonds souverains.