



Bruxelles, le 15 avril 2005

Projet

NOTE DE PRESSE ¹

CONSEIL "TRANSPORTS, TÉLÉCOMMUNICATIONS ET ÉNERGIE"

Luxembourg, le 21 avril 2005

Le Conseil débutera à 10h00 sous la présidence de M. Lucien LUX, Ministre des Transports et de l'Environnement du Luxembourg.

Le Conseil abordera en premier lieu le point principal à l'ordre du jour, à savoir, la révision de la Directive "Eurovignette" sur la tarification des infrastructures routières.

Le Conseil tiendra ensuite un débat d'orientation sur les droits et obligations des passagers de voyages ferroviaires internationaux. Il prendra également note de l'information de la Présidence sur l'état des travaux concernant la proposition législative sur l'amélioration de la qualité des services de fret ferroviaire dans l'Union européenne.

Le Conseil tentera de parvenir à une orientation générale partielle sur Marco Polo II et il adoptera sans débat une orientation générale partielle sur la mise en des phases de déploiement et d'exploitation du programme européen de radionavigation par satellite (GNSS).

Dans le domaine de l'aviation, le Conseil entamera d'abord les points sur les relations extérieures: négociations avec les Etats-Unis, stratégie générale proposée par la Commission et relations avec la Chine et la Russie. Ensuite, le Conseil examinera les règles d'information des passagers sur l'identité du transporteur aérien effectif dans l'optique de parvenir à une orientation générale. En dernier lieu, le Conseil entendra la présentation de la Commission sur sa proposition relative aux droits des personnes à mobilité réduite qui voyagent en avion.

La Présidence tiendra une conférence de presse à l'issue des travaux du Conseil aux alentours de 17 h.

¹ Cette note n'engage que le Service de Presse. Les numéros de documents indiqués sont librement accessibles sur l'Internet.

TRANSPORTS TERRESTRES

1. Eurovignette

Le Conseil tentera à nouveau de parvenir à un accord politique sur la révision de la Directive 1999/62/CE "Eurovignette" relative à la tarification de l'utilisation des infrastructures de transport routier.

Cette proposition législative, qui modifie la directive 1999/62/CE "Eurovignette", vise à assurer un traitement équitable des opérateurs sur les réseaux routiers couverts et à promouvoir des systèmes de tarification selon lesquels les coûts liés à l'utilisation des infrastructures se reflètent dans les prix pour le transport payés par les usagers.

La proposition de la Commission prévoit un cadre permettant aux États membres de mettre en place un système de tarification des poids lourds de plus de 3,5 tonnes visant à recouvrer les coûts des infrastructures et les coûts non couverts des accidents, mais qui soit variable selon un certain nombre d'autres facteurs, tels que la distance parcourue, la localisation, les caractéristiques du véhicule (y compris ses émissions polluantes), le moment de la journée et le niveau de congestion de la route concernée.

Au Conseil Transports tenu le 7 octobre à Luxembourg, malgré les efforts de la Présidence Néerlandaise, le Conseil n'avait pas été en mesure d'arriver à un accord. Sous l'impulsion de la Présidence Luxembourgeoise, les travaux ont redébutés au sein du Conseil afin de trouver un texte de compromis qui puisse être soutenu par une majorité qualifiée.

Suite à la dernière réunion du Comité des représentants permanents (Coreper), la Présidence présentera un texte de compromis pour adoption au Conseil. Les principales questions qui restent ouvertes sont: a) la définition des coûts de construction, b) les règles sur la variation des péages, c) les dispositions en matière de surpéage et d) les réductions pour les voyageurs fréquents.

Voici un résumé des dispositions contenues dans la proposition de directive telles que proposées dans le texte de compromis de la Présidence:

- Routes couvertes par cette Directive: selon le cadre proposé par la Commission, les Etats membres devaient imposer un système de péage dans toutes les routes faisant partie des réseaux trans-européens de transport. Dans le texte actuel, les Etats membres pourront choisir quelles sont les parties de RTE où ils imposeront un système de péage.
- Définition des coûts de construction: cette définition est très importante car elle détermine quels sont les coûts que les Etats membres devront prendre en compte lors du calcul des péages. Selon le texte actuel, les Etats membres pourront tenir compte pour le calcul de péages des coûts de construction des routes qui ont été effectués pendant une période maximale de 30 ans avant le délai de transposition de la Directive. La Commission avait proposé une durée de 15 ans. La période de 30 ans peut être supérieure lorsqu'il s'agit des routes construites sur base des contrats de concessions existantes ou d'un autre acte juridique établi par loi. Toutefois la condition générale établie veut que les coûts répercutés sur les péages soient proportionnels à la durée de vie restante de la route.

- Variation des taux de péage: Le texte actuel ne modifie pas notablement la solution qui avait été trouvée par la Présidence Néerlandaise. Les Etats membres peuvent faire varier les taux de péages pour lutter contre les dommages à l'environnement et à l'infrastructure, réduire la congestion ou pour promouvoir la sécurité routière. Cela veut dire qu'ils pourront tenir compte des facteurs comme l'heure, le jour ou la saison de l'année ainsi du degré de pollution du véhicule pour faire varier les taux de péage, ces facteurs étant cumulatifs. Toutefois, les variations doivent être transparentes, non-discriminatoires et proportionnelles à l'objectif poursuivi. De plus, le texte établit un mécanisme approprié pour assurer que ces variations seront neutres du point de vue budgétaire.
- Surpéage (mark-up): Ce mécanisme avait été proposé par la Commission pour impulser la politique intermodale car il ouvre la possibilité aux Etats membres d'augmenter les recettes provenant des péages pour des raisons qui ne sont pas liées aux coûts. Le taux maximal proposé était de 25%. En même temps, la Commission avait assorti cette possibilité d'une série de conditions et garanties, notamment que les recettes ainsi obtenues devraient être investies dans des projets prioritaires des réseaux trans-européens.

Le texte actuel ne fait pas l'objet d'un accord, plusieurs questions sont ouvertes comme par exemple le type des zones couvertes par cette disposition (montagneuse et/ou urbaine), le taux maximal d'application et les conditions pour le financement croisé.

Une nouveauté par rapport au mois d'octobre 2004, est l'obligation faite à la Commission de réaliser une étude d'impact de ce mécanisme sur les régions périphériques de l'Union après trois ans de l'application de la directive.

- Affectation des ressources²: Après des longues discussions sur ce point, un consensus semble s'amorcer entre les Etats membres. En effet, le texte actuel prévoit que conformément au principe de subsidiarité, les États membres décident de l'utilisation des recettes provenant des péages. Cependant, le texte ajoute la recommandation de destiner ces recettes au secteur des transports et à l'optimisation du système des transports dans son ensemble
- Système de contrôle et calcul des péages: pour les nouveaux dispositifs de péage autres que ceux concernant des péages de concession et qui ont été mis en place par les États membres après la date limite de transposition de la présente directive, les États membres calculent les coûts en recourant à une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'annexe III.

Par contre, une solution spécifique a été trouvée pour les péages de concession, définis conformément au droit communautaire des marchés publics. Cette solution consiste à distinguer entre:

a) les nouveaux péages de concession instaurés après la date limite de transposition de la présente directive, pour lesquels une obligation de résultat est établie et non une obligation de méthode comme pour les autres systèmes. Cela veut dire que le niveau maximal des péages de concessions devra être équivalent ou inférieur au niveau qui serait obtenu en

² Dans la proposition faite par la Commission, toutes les recettes perçues par les États membres devraient être affectées au secteur des transports. Cela inclurait la possibilité de financements croisés d'infrastructures alternatives à la route. À cette fin, la proposition de la Commission établit que toutes les recettes provenant de la tarification doivent être réinvesties dans les infrastructures routières et dans le secteur des transports dans son ensemble en prenant dûment en considération le développement équilibré des réseaux de transport.

utilisant une méthodologie basée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'annexe III.

b) en ce qui concerne les dispositifs de péage déjà en place le jour de la date limite de transposition de la présente directive ou pour lesquels des soumissions ou, dans le cas d'une procédure négociée, des réponses à des invitations à négocier ont été reçues avant le jour limite de transposition de la présente directive dans le cadre d'une procédure de passation de marchés publics, ils ne sont pas soumis aux principes de calcul de l'Annexe III, aussi longtemps que ces dispositifs restent en vigueur et à condition qu'ils ne soient pas notablement modifiés.

La Commission dispose d'un délai de quatre mois à compter de la date de réception des informations sur les nouveaux systèmes de péages que les Etats membres veulent mettre en place, pour donner son avis sur leur respect vis-à-vis des dispositions de cette Directive.

Base juridique: Article 71 (1) du Traité CE (codécision avec le Parlement européen et majorité qualifiée au sein du Conseil)

2. Droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux

Le Conseil procédera à un débat d'orientation sur base du questionnaire présenté par la Présidence sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux (troisième paquet ferroviaire).

La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux vise à établir les droits et obligations de ces voyageurs afin d'améliorer l'efficacité et l'attrait du transport international de voyageurs par chemin de fer. La proposition fixe notamment des dispositions concernant:

- les exigences minimales applicables à l'information des voyageurs avant, pendant et après leur voyage,
- les conditions contractuelles,
- la responsabilité des entreprises ferroviaires en cas d'accident, de retard ou d'annulation de service,
- les conditions dans lesquelles les personnes à mobilité réduite sont assistées,
- les obligations des voyageurs, et
- les conditions dans lesquelles les entreprises ferroviaires coopèrent en vue d'atteindre les objectifs du règlement.

Le régime que la Commission souhaite mettre en œuvre s'inspire d'une part des dispositions de la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) et de son Appendice CIV (Règles uniformes concernant le Contrat de transport International ferroviaire des Voyageurs et des bagages), d'autre part des règles communautaires adoptées pour les passagers aériens, tout en proposant de nouvelles mesures.

L'objectif de ce débat est de donner des orientations politiques pour la poursuite des travaux qui sont menés par les instances du Conseil sur ce dossier.

Certaines des nouvelles mesures proposées par la Commission vont au-delà de ce qui est régi par la COTIF/CIV et supposent:

- l'instauration d'un système international et intégré d'information et de réservation, une plus

grande responsabilité de l'entreprise ferroviaire en cas de décès ou de blessure des voyageurs que dans le système de la COTIF/CIV,

- un régime d'indemnisation plus généreux en cas de retard, correspondance manquée ou annulation de services que dans la COTIF/CIV,
- l'assistance pour les personnes à mobilité réduite.

Dans l'attente de la première lecture du Parlement européen, les instances compétentes au Conseil ont avancé dans l'examen de la proposition. La Présidence estime qu'à ce stade de la procédure, il convient que le Conseil donne à ces instances des orientations claires pour la poursuite des travaux. À ce propos, les Ministres auront à se prononcer sur une série de questions clés de la proposition, à savoir, le champ d'application, les dispositions entraînant une coopération entre les entreprises ferroviaires, les relations entre la proposition et la COTIF/CIV et l'étendue de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire en cas de décès ou de blessure du passager.

3. *Amélioration des services du fret ferroviaire*

Le Conseil sera informé par la Présidence sur l'état des travaux concernant la proposition de règlement concernant les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire (troisième paquet ferroviaire).

En vertu de cette proposition, les entreprises ferroviaires et les clients de fret ferroviaire sont tenus de définir des exigences de qualité des services de fret ferroviaire et de fixer les compensations payables en cas de non-respect des exigences de qualité stipulées dans le contrat de transport. Elle s'appliquerait à tous les services nationaux et internationaux de fret ferroviaire dans la Communauté.

Le cadre réglementaire proposé constitue ainsi une base commune qui s'appuie sur les principes fondamentaux de la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) et des CIM (les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises" dans le cadre du protocole de Vilnius de 1999 à la COTIF). Il donne aux acteurs du marché la liberté contractuelle tout en définissant certaines dispositions conservatoires pour les responsabilités des transporteurs et des clients ainsi que les niveaux de compensation.

QUESTIONS INTERMODALES

4. *Marco Polo II*

Le Conseil adoptera une orientation générale partielle sur la proposition de règlement établissant le deuxième programme "Marco Polo" pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises³.

Il s'agit d'une orientation partielle car le Conseil n'adoptera une décision sur l'enveloppe budgétaire de ce Programme que lorsqu'une décision aura été prise concernant les perspectives financières pour la période 2007-2013.

Le nouveau programme Marco Polo qui est proposé - et qui couvre la période 2007-2013 - constitue une version élargie du programme actuel. L'enveloppe budgétaire totale, telle qu'elle est proposée

³ Le premier programme Marco Polo couvrait la période 2003-2006 et était doté d'un budget de 100 millions €.

par la Commission, s'élève à 740 millions d'euros pour toute la durée du programme, soit environ 106 millions d'euros par an. La couverture géographique du nouveau programme est plus large que celle du précédent et deux nouveaux types d'action sont proposés, à savoir les actions "autoroutes de la mer" et les actions de réduction du trafic.

L'objectif de la proposition de la Commission est de lutter contre la congestion du transport routier de marchandises et d'améliorer les performances environnementales du système de fret, grâce à une utilisation plus efficace du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire et de la navigation intérieure.

Les 5 actions suivantes sont éligibles pour un financement dans le cadre du Programme:

a) les actions à effet catalyseur, en particulier celles visant à améliorer les synergies dans les secteurs du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire et du transport par voies navigables intérieures, par un meilleur usage des infrastructures, méritent une attention particulière; Le seuil minimal indicatif de subvention par action à effet catalyseur est de 2 000 000 d'euros.

b) les actions "autoroutes de la mer"; au sein de l'Union européenne, ces actions devraient utiliser les réseaux transeuropéens au sens de la décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, telle que modifiée; Le seuil minimal indicatif de subvention par action en faveur des autoroutes de la mer correspond à 2 milliards de tonnes-kilomètres de transfert modal opéré ou, en fonction du montant indicatif par euro de subvention, un montant de 4 000 000 d'euros

c) les actions de transfert modal; Le seuil minimal indicatif de subvention par actions de transfert modal correspond à 250 millions de tonnes-kilomètres de transfert modal opéré ou, en fonction du montant indicatif par euro de subvention, un montant de 500 000 euros.

d) les actions de réduction du trafic; Le seuil minimal indicatif de subvention par action en faveur de la réduction du trafic correspond à 500 millions de tonnes-kilomètres ou à 25 millions de véhicules-kilomètres de réduction du trafic de fret ou, en fonction du montant indicatif par euro de subvention, un montant de 1 000 000 d'euros.

e) les actions d'apprentissage en commun. Le seuil minimal indicatif de subvention par action d'apprentissage en commun est de 250 000 euros.

Les priorités du programme de travail annuel et les appels d'offres relatifs aux actions à effet catalyseur et aux actions d'apprentissage en commun sont établis et, si nécessaire, révisés par la Commission, assistée par un comité composé des représentants des Etats membres.

Ces actions doivent concerner le territoire d'au moins deux États membres, ou le territoire d'au moins un État membre et le territoire d'un pays tiers proche.

Base juridique: Articles 71 (1) et 80 (2) du Traité CE (codécision avec le Parlement européen et majorité qualifiée requise au Conseil)

5. *Global Navigation Satellite System (GNSS)*

Le Conseil adoptera une orientation générale partielle concernant la proposition de Règlement sur la mise en œuvre des phases de déploiement et d'exploitation du programme européen de

radionavigation par satellite.

Ce règlement vise à assurer la poursuite des programmes relatifs au système mondial de navigation par satellite (GNSS) européen, en établissant les modalités de financement des phases de déploiement et d'exploitation du programme Galileo, y compris une contribution de la Communauté.

Il s'agit d'un accord partiel car le Conseil ne se prononcera pas sur le montant de la contribution communautaire, attendant pour se prononcer définitivement la fin du débat sur les prochaines perspectives financières 2007-2013. Pour rappel, la Commission propose une enveloppe financière de 1 milliard d'euros pour la période allant du 1er janvier 2007 jusqu'au 31 décembre 2013.

La phase de déploiement comprendra la construction et le lancement de satellites, ainsi que la mise en place de l'infrastructure terrestre nécessaire et la première série d'activités liées au lancement de la phase d'exploitation couvrira des activités telles que la gestion de l'infrastructure, qui est composée de satellites et des stations terrestres associées, ainsi que l'entretien et la modernisation de ce système.

Base juridique: Article 156 du Traité CE (codécision avec le Parlement européen et majorité qualifiée requise au Conseil)

AVIATION

6. Relations extérieures dans le secteur de l'aviation

a) Négociations EU-UE sur un accord concernant les transports aériens

Le Conseil prendra note de l'information que M. Jacques Barrot, Commissaire chargé des transports, transmettra concernant le voyage qu'il a effectué au mois de mars aux Etats-Unis afin de relancer les négociations en vue d'arriver à un accord UE-USA sur les transports aériens.

La Commission a reçu le mandat du Conseil pour négocier un accord aérien avec les Etats-Unis le 5 juin 2003. Depuis lors, six sessions de négociations formelles ont eu lieu ainsi que d'autres rencontres au niveau technique.

Cependant, il n'y a plus eu de séances formelles de négociation depuis le mois de juin 2004 lorsque le Conseil a refusé de donner feu vert à la Commission pour qu'elle finalise un accord "first step" avec les Etats-Unis et les négociations ont aussi stagnées à cause des élections présidentielles aux Etats-Unis.

b) Communication de la Commission concernant le développement de la politique extérieure aérienne de la Communauté

Le Conseil entendra la présentation de M. Jacques Barrot, Commissaire chargé des transports de la Communication "Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la

Communauté". Cette Communication répond à une demande de plusieurs Etats membres de fixer un cadre global plus stable pour l'évolution de cette politique extérieure.

c) Nouveaux mandats de négociation Chine et Russie

Le Conseil entendra la présentation de M. Jacques Barrot, Commissaire chargé des transports des initiatives prises par la Commission en vue d'établir des relations entre l'Union européenne avec la Chine et la Russie dans le domaine de l'aviation civile.

7. Information des passagers de l'identité du transporteur aérien

Dans l'attente de la première lecture du Parlement européen, le Conseil tentera de parvenir à une orientation générale sur la proposition de règlement concernant l'information des passagers sur l'identité du transporteur aérien effectif et la communication des informations de sécurité par les Etats membres.

À la suite de la catastrophe aérienne de Charm el-Sheik du 3 janvier 2004, la Commission a présenté, le 16 février 2005, cette proposition qui vise notamment à fournir aux passagers une meilleure information sur les transporteurs aériens auxquels il est interdit d'opérer dans un ou plusieurs États membres pour des raisons de sécurité, ainsi que sur l'identité des transporteurs aériens assurant les vols sur lesquels ces passagers voyagent.

Sous l'impulsion de la Présidence luxembourgeoise les travaux ont bien avancé dans les instances du Conseil. Suite à ces négociations, la Présidence a préparé un texte de compromis et à ce stade peu de questions restent ouvertes. Les délégations restent divisées sur la question relative à la manière et le contenu de la communication des informations aux passagers sur les transporteurs aériens qui se sont vus refuser par un Etat membre l'autorisation d'exploiter des services de passagers ou d'opérer dans le espace aérien de l'Etat membre en question. Il en est aussi question du rôle attribué à la Commission dans cette procédure.

Les principales modifications apportées dans le texte par rapport à la proposition originale de la Commission sont les suivantes:

- 1) l'article 3 "Communication des informations" a été rendu plus précis sur plusieurs points;
- 2) à l'article 6 "Entrée en vigueur", le délai pour l'entrée en vigueur du règlement a été allongé à un an.

Base juridique: Article 80(2) du Traité CE (codécision avec le Parlement européen et majorité qualifiée requise au Conseil)

8. Droits de personnes à mobilité réduite voyageant en avion

Le Conseil entendra la présentation de M. Jacques Barrot, Commissaire des Transports de la proposition de règlement concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Cette proposition vise à définir une réglementation communautaire stable et précise pour la prise en charge de personnes à mobilité réduite et le financement des coûts additionnels. En premier lieu le projet de règlement interdit aux opérateurs aériens de refuser la réservation ou l'embarquement d'une personne en raison de son handicap ou de son âge. En second lieu, il accorde aux personnes à

mobilité réduite le droit de bénéficier d'une assistance gratuite dans les aéroports et à bord des avions.

Ce sont les gestionnaires des aéroports qui devront assumer la responsabilité de l'assistance dans les aéroports et l'organiser, en recevant pour cela un financement de la part des compagnies aériennes. En revanche, pour ce qui est de l'assistance à bord des avions, celle-ci reste de la responsabilité des compagnies.

La proposition de règlement dispose aussi que les personnes à mobilité réduite auront des droits mieux protégés si elles informent préalablement les compagnies et les gestionnaires des aéroports de leurs besoins spécifiques. Enfin, elle demande aux Etats membres de prévoir des sanctions et de créer des instances habilitées à traiter les plaintes.
