



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 03 février 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du procès-verbal de la réunion du 20 janvier 2010
2. Examen des documents européens suivants :

COM (2009) 239 : Proposition de DECISION DU CONSEIL sur la position à adopter par la Communauté en ce qui concerne la proposition visant à modifier la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR 1975)

COM (2009) 217 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL sur les redevances de sûreté aérienne

C (2009) 3220 : AVIS DE LA COMMISSION sur les recommandations finales émises par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne à la suite de l'évaluation extérieure de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008

COM (2009) 279 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie

COM (2009) 434 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS « eCall: la phase de déploiement »

COM (2009) 416 : RAPPORT DE LA COMMISSION concernant la mise en œuvre en 2005-2006 du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (24e rapport de la Commission concernant l'application de la réglementation sociale dans le domaine des transports par route)

COM (2009) 415 : RAPPORT DE LA COMMISSION relatif à la mise en œuvre en 2005 et 2006 de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (1er rapport de la Commission concernant l'application de la réglementation sur le temps de travail dans le domaine du transport routier)

COM (2009) 464 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN relative à un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire et des directives sur l'interopérabilité ferroviaire

COM (2009) 446 : Proposition de DIRECTIVE .../.../CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du [...] concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route (version codifiée)

COM (2009) 518 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPEEN, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS – QUATRIEME RAPPORT CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DU REGLEMENT (CE) N° 2320/2002 RELATIF A L'INSTAURATION DE REGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

COM (2009) 490 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS – Plan d'action pour la mobilité urbaine

COM (2009) 482 : Proposition de DIRECTIVE AU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative aux équipements sous pression transportables

COM (2009) 611 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile

SEC (2009) 1589 : COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT GUIDANCE ON FINANCIAL INCENTIVES FOR VEHICLES

COM (2009) 676 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN- Deuxième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire

3. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Mill Majerus (remplaçant M. Marcel Oberweis), Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Frank Reimen, M. Sam Weissen, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, du Greffe de la Chambre des Députés

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. André Hoffmann,

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du procès-verbal de la réunion du 20 janvier 2010

Le procès-verbal de la réunion du 20 janvier 2010 est adopté.

2. Examen des documents européens

Le document COM (2009) 239 est une proposition de décision ayant pour objet l'adoption par la Communauté des dernières modifications de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), modifications convenues par le groupe de travail CEE-ONU chargé des problèmes douaniers intéressant les transports.

Pour rappel, la Convention TIR du 14 novembre 1975 a été approuvée au nom de la Communauté économique européenne par le règlement (CEE) n°2112/78 du Conseil et est entrée en vigueur dans la Communauté le 20 juin 1983. Cette Convention a établi un régime de transit douanier applicable aux mouvements internationaux de marchandises acheminées par route. Elle permet aux marchandises en suspension de droits et de taxes de franchir les frontières internationales avec une intervention minimale des autorités douanières. En réduisant les obstacles traditionnels à la circulation des marchandises entre différents pays, le système TIR favorise le développement du commerce international. En diminuant les retards dans le transit des marchandises, il permet de réaliser des économies substantielles en matière de coûts de transport. Le principal avantage du système est que, grâce à sa chaîne de garantie internationale, la Convention TIR permet un accès relativement simple aux garanties requises.

Le groupe de travail CEE-ONU chargé des problèmes douaniers intéressant les transports s'est accordé à dire qu'il était nécessaire d'apporter quelques modifications à la Convention TIR. Ces modifications concernent principalement des articles qui traitent de la responsabilité financière et du recouvrement de la dette douanière. La réorganisation et la clarification des articles concernés permettent de comprendre et d'appliquer plus aisément la procédure. Parmi les autres modifications qui ont été proposées figurent l'introduction dans le texte de la Convention de la définition de l'organisation internationale, ainsi qu'une explication claire de la procédure d'autorisation suivie par cette organisation pour établir la chaîne de garantie internationale.

La Commission, assistée par le groupe « Économie tarifaire », a procédé à un examen de l'ensemble des demandes de suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun qui lui ont été présentées par les Etats membres. La proposition COM (2009) 239 concerne certains produits industriels et agricoles pour lesquels la Commission estime que la suspension des droits est justifiée. La durée de validité de la mesure s'étend du 1er juillet 2009 au 31 décembre 2013, afin que des contrôles économiques des différentes suspensions puissent être effectués pendant cette période. Les suspensions seront prolongées ou supprimées après cette date si la Commission l'estime nécessaire.

Le document COM (2009) 239 ne soulève pas de question de la part des membres de la Commission du Développement durable.

*

Le document COM (2009) 217 est une proposition de directive sur les redevances de sûreté aérienne.

A l'heure actuelle, les mécanismes de recouvrement des coûts de sûreté aérienne sont réglementés au niveau national et ne sont pas toujours transparents pour les usagers. En effet, chaque Etat membre établit ses propres méthodes de financement de la sûreté aérienne. Il importe cependant de mettre en place un cadre commun réglementant les composantes essentielles des redevances de sûreté et leur mode de calcul.

La perception des redevances relatives à la prestation de services de navigation aérienne et de services d'assistance en escale fait déjà l'objet du règlement (CE) n°1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne et de la directive 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

Il est vital, pour les usagers d'aéroport, d'obtenir de l'entité gestionnaire d'aéroport des informations régulières sur les modalités et l'assiette de calcul des redevances de sûreté aérienne. Ces informations éclaireront les transporteurs aériens sur les frais induits par la prestation de services de sûreté et sur la productivité des investissements y afférents. Pour permettre à l'entité gestionnaire d'aéroport d'évaluer avec précision les besoins auxquels devront répondre ses futurs investissements, il faut que les usagers d'aéroport aient l'obligation de mettre en temps utile à sa disposition toutes leurs prévisions d'exploitation, leurs projets de développement et leurs exigences et souhaits particuliers.

Dès lors que les méthodes d'établissement et de perception des montants afférents à la couverture des frais de sûreté diffèrent dans la Communauté, il est nécessaire d'harmoniser la base de tarification des frais de sûreté dans les aéroports communautaires qui pratiquent leur recouvrement. Dans ces aéroports, la redevance doit être en rapport avec le coût des services de sûreté, en tenant compte de la participation éventuelle du secteur public au financement de ces frais.

Il importe d'assurer la transparence en ce qui concerne l'incidence économique de mesures nationales de sûreté plus strictes que les normes de base communes établies conformément au règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Cette proposition de directive est actuellement discutée à Bruxelles. Le Parlement européen veut réglementer le financement des mesures de sûreté et en particulier faire endosser une partie plus importante des coûts par les Etats membres et, parallèlement, une partie moins importante aux compagnies aériennes, et donc aux passagers. Aucun accord n'a pu être trouvé sur ce dossier au Conseil « Transports » de décembre 2009, car plusieurs Etats membres sont contre cette proposition de directive et les travaux continuent donc sous présidence espagnole.

Il faut noter que le Luxembourg ne lève pas de redevances de sûreté et que l'Etat prend à sa charge l'intégralité des coûts y afférents. Le Luxembourg n'est en conséquence pas concerné par ce texte et obtiendra une exemption pour la transposition de la future directive.

Il faut encore savoir que ce dossier est à traiter en parallèle avec la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires, selon laquelle les redevances s'appliquent aux aéroports

dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque Etat membre. Le Luxembourg a décidé d'attaquer ce second critère devant la Cour de Justice des Communautés Européennes, car l'aéroport du Findel est défavorisé par rapport à d'autres aéroports plus grands.

Suite à une question afférente, il s'avère encore que le Luxembourg est en train de renégocier une convention avec la Belgique concernant le partage des redevances entre les deux pays.

*

Le document C (2009) 3220 est un avis de la Commission sur les recommandations finales émises par l'Agence européenne de la sécurité aérienne suite à l'évaluation de la mise en œuvre du règlement (CE) n°216/2008.

La Commission est satisfaite de la conclusion selon laquelle ledit règlement a eu des effets positifs dans un certain nombre de domaines, dont la création d'une structure communautaire de réglementation pour la sécurité aérienne, l'adoption d'un ensemble de règles de sécurité juridiquement contraignantes, la contribution à la mise en place d'un marché concurrentiel pour les produits aéronautiques et la création de l'Agence. Certaines lacunes ont cependant été mises au jour en ce qui concerne la mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008 et l'efficacité de l'Agence. D'une manière générale, la Commission soutient les actions correctives correspondantes proposées et accorde notamment une importance particulière aux aspects suivants :

- une extension des missions de sécurité confiées à l'origine à l'Agence est en cours ;
- en ce qui concerne l'efficacité, la Commission insiste sur le fait que l'Agence doit s'efforcer de rationaliser et simplifier ses activités, se concentrer sur les priorités et chercher à réaliser des économies ;
- la Commission est préoccupée des constatations relatives à l'insatisfaction partielle des parties intéressées en ce qui concerne la facilité d'accès à l'Agence, notamment pour les petites entreprises, et leur participation au processus de réglementation. En effet, il est fondamental que toutes les parties intéressées soient associées d'une manière appropriée au processus de réglementation et que leurs observations soient dûment prises en compte.

Le document C (2009) 3220 ne soulève pas de question de la part des membres de la commission parlementaire.

*

La Commission européenne a lancé une consultation sur la politique dans le domaine des transports pour les dix prochaines années, qui sera formulée dans le cadre du prochain Livre blanc sur les transports prévu pour fin 2010.

Le document COM (2009) 279 est une synthèse des résultats de cette réflexion. Il porte notamment sur les récents développements de la politique européenne des transports et sur les questions en suspens. Il détermine les tendances futures en matière d'évolution du secteur des transports et les défis qu'elles pourraient représenter pour la société. Il propose des objectifs intermédiaires en vue de répondre aux nouveaux défis du secteur des transports. Il décrit quelques-uns des instruments existants et les axes d'intervention possibles pour atteindre les objectifs proposés. Les idées présentées dans la communication sous rubrique sont censées susciter un débat plus approfondi en vue de définir des

possibilités d'action, sans préjuger de la formulation de propositions concrètes dans le prochain Livre blanc de 2010.

Sous la présidence suédoise, le Conseil a travaillé sur les conclusions de ce document. Lors du Conseil « Transports » d'octobre 2009, Monsieur le Ministre Claude Wiseler a présenté des éléments relatifs au transfert modal vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement. Ces éléments ont pu être intégrés dans le texte, mais n'ont pas encore été adoptés, à défaut d'unanimité.

Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre donne à considérer que le Port de Mertert est en concurrence avec les ports fluviaux des régions limitrophes (notamment le Port de Thionville-Illange) au niveau de la navigation fluviale. Il explique cependant que le Port de Mertert ne possède pas de capacités de stockage suffisantes et est donc, de ce point de vue, à la recherche de complémentarité avec d'autres ports. Des investissements sont par ailleurs en cours afin d'améliorer ces capacités de stockage et moderniser l'infrastructure.

*

Le document COM (2009) 434 concerne la phase de déploiement du système eCall, qui est un système embarqué à bord des véhicules. Lorsqu'un accident grave se produit, des capteurs à bord du véhicule déclenchent automatiquement un appel eCall. Le système établit une connexion vocale avec le 112 et, en même temps, un message d'urgence comprenant des informations de base sur l'accident (heure, lieu, direction que prenait le véhicule et description de celui-ci) est envoyé avec l'appel vocal. Le système eCall peut aussi être activé manuellement. On estime que le service eCall permettra, lorsqu'il sera complètement déployé, de sauver jusqu'à 2.500 vies chaque année dans l'UE-27, de limiter la gravité des blessures, de faire faire à la société d'importantes économies en frais de santé.

Le service eCall bénéficie d'un large soutien de toutes les parties intéressées, y compris du Parlement européen, du Conseil, des Etats membres et du grand public. Les progrès ont néanmoins été trop lents et le déploiement du service eCall est très en retard. La communication sous rubrique vise à informer les institutions de l'UE des progrès accomplis et propose de nouvelles mesures pour commencer à déployer réellement le service eCall en Europe.

La Commission européenne estime en effet que ce système ne doit pas être retardé davantage. Elle envisage donc d'instaurer, en 2010, de nouvelles mesures réglementaires pour faire d'eCall un équipement standard dans les nouveaux véhicules réceptionnés en Europe, faire baisser le coût du système et garantir son déploiement dans tous les pays européens.

Les représentants gouvernementaux signalent que, depuis la publication de cette communication en août 2009, d'importants progrès ont été réalisés dans l'élaboration de la proposition de directive établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) dans le domaine du transport routier. Ce nouvel instrument législatif permettra de faire avancer les travaux sur eCall. Il faut, à cet égard, encore noter que la future directive sera entièrement basée sur le nouveau mécanisme des actes délégués, qui remplacera la procédure de comitologie, ceci suite à l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne. A l'heure actuelle, les modalités définitives du nouveau système ne sont pas encore décidées et un système de transition a été mis en place.

*

Le document COM (2009) 416 est un rapport de la Commission concernant l'application du règlement (CEE) n°3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ; il couvre les années 2005 et 2006. Le règlement fixe des limites maximales de durées de conduite et des limites minimales de pauses et de temps de repos pour les conducteurs professionnels et définit des procédures de contrôle.

Aux termes de la directive 88/599/CEE sur des procédures uniformes concernant l'application dudit règlement, les Etats membres sont tenus de veiller à ce qu'au moins 1 % du nombre total des jours de travail effectués par les conducteurs professionnels de camions et d'autobus soit contrôlé, soit dans le cadre d'inspections sur place dans les locaux des entreprises de transport, soit lors de contrôles sur route.

Sur base des informations soumises par les Etats membres, la Commission a pu observer une légère diminution du nombre d'infractions durant la période 2005-2006. En comparaison avec la période précédente, le nombre d'infractions signalées par rapport aux pauses et aux temps de repos a diminué, tout comme celui concernant les durées de conduite, alors que le nombre d'infractions relatives aux horaires et aux registres de service a augmenté. Le respect des pauses reste cependant le point le plus critique : ce type d'infraction représente en effet 41,81 % de la totalité des infractions.

Durant la période de référence, il n'était pas encore possible de mesurer les effets du nouveau règlement (CE) n°561/2006 relatif aux durées de conduite et aux temps de repos et de sa directive d'application 2006/22/CE, respectivement en vigueur depuis avril 2007 et mai 2006. Néanmoins, ces nouvelles dispositions devraient davantage faciliter la mise en œuvre des dispositions en matière sociale. Elles offrent une approche ciblée fondée sur des évaluations de risques. Elles renforcent la coopération entre les Etats membres et confèrent à la Commission des compétences d'exécution, en particulier en ce qui concerne les normes minimales en matière de contrôles sur route et dans les locaux des entreprises, d'équipement standard des unités chargées du contrôle et les points de fait qui doivent être considérés comme des infractions.

Il est primordial que les règles en matière de durées de conduite ainsi que de temps de pause et de repos soient scrupuleusement appliquées. Aussi, la Commission demande à tous les Etats membres qui ne respectent pas encore les nouvelles dispositions prévoyant d'intensifier les contrôles, d'augmenter la quantité des contrôles. Par ailleurs, l'augmentation du nombre de contrôles concertés et d'initiatives de coopération visant à encourager les échanges d'informations et de personnel entre les Etats membres est obligatoire. Ces actions permettront d'améliorer les contrôles et aboutiront à une mise en œuvre plus harmonieuse et plus efficace du règlement.

Le prochain rapport couvrira la période 2007-2008. Il s'agira du premier rapport établi dans le cadre du règlement (CE) n°561/2006 précité. Ce rapport montrera les effets de la nouvelle réglementation, et notamment de l'introduction du tachygraphe numérique.

La Commission européenne constate que tous les Etats membres n'ont pas atteint le niveau minimal prescrit de jours de travail contrôlés. Considérant que la majorité des Etats membres qui ont respecté leurs obligations en matière de contrôles ont à peine dépassé le seuil prévu, la Commission leur recommande d'intensifier leurs efforts, sachant que le nombre minimal obligatoire de contrôles va tripler d'ici 2010 pour atteindre les 3 %. Il est indispensable que tous les Etats membres respectent les dispositions fixant le nombre de contrôles afin de préserver le principe de la concurrence loyale, l'égalité des normes en matière sociale et la sécurité routière.

Suite à la présentation de ce document, les représentants gouvernementaux expliquent qu'entre 2005 et 2006, plus de 88.000 contrôles ont été effectués au Luxembourg, en comparaison avec les 51.000 exigés. Ils ajoutent que le triplement du nombre de contrôles obligatoires ne devrait pas poser de problème majeur, car les services compétents en la matière, à savoir l'Administration des Douanes et Accises en collaboration avec la Société Nationale de Contrôle Technique, sont adéquatement outillés.

En réponse à plusieurs questions afférentes, les services du Ministère du Développement durable et des Infrastructures établiront une note sur les contrôles effectués en 2009, et sur la répartition des infractions par type d'infraction et par nationalité du camion. En outre, des détails seront fournis sur le nombre d'accidents impliquant des camions.

*

Le document COM (2009) 415 est le premier rapport établi par la Commission concernant la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. Cette directive contient des dispositions précises concernant la durée maximale hebdomadaire du travail, les temps de pause minimaux et le travail de nuit. Elle a pour objectifs d'améliorer la sécurité routière, de prévenir les atteintes à la concurrence et d'assurer la santé et la sécurité des travailleurs mobiles. Cette directive complète les dispositions du règlement (CE) n°561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

L'un des principaux problèmes liés à la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE a été le retard avec lequel la plupart des Etats membres l'ont transposé. En conséquence, bien que les dispositions de l'article 13 de la directive imposent aux Etats membres de soumettre leur rapport national au plus tard le 30 septembre suivant la date de clôture de la période biennale couverte par le rapport (à savoir au plus tard le 30 septembre 2007 pour les années 2005 et 2006), la Commission n'a reçu que deux rapports nationaux dans le délai requis. Elle a donc entamé des procédures d'infraction à l'encontre de la majorité des Etats membres pour manquement à leurs obligations.

A la lecture des rapports transmis par les Etats membres, il est difficile d'évaluer si la directive a eu un effet sur le respect de la réglementation sociale dans le domaine du transport routier. La Commission exige donc que la qualité de l'information rapportée soit améliorée et demande aux Etats membres de fournir plus de renseignements sur la mise en œuvre pratique de la directive. En outre, les Etats membres auraient sans doute intérêt à intensifier leur coopération en matière d'échange d'informations sur les bonnes pratiques concernant le contrôle du respect de la réglementation.

La Commission constate encore que la plupart des Etats membres n'ont fait aucun commentaire sur le degré de conformité des conducteurs et des employeurs à l'égard des dispositions de la directive et de la législation nationale de transposition. La Commission suppose néanmoins, d'après les informations qu'elle a reçues, que les dispositions de la directive ne sont pas systématiquement respectées.

Suite à la présentation de ce document et à une question afférente, il est précisé que plusieurs Etats membres, dont le Luxembourg, ont formulé des commentaires à propos du champ d'application de la directive et, plus précisément, de la prise en compte des conducteurs indépendants et « faux indépendants ». A noter que ce point est encore en négociation et que les discussions n'ont, à ce jour, pas encore donné de résultats concrets.

*

Le document COM (2009) 464 est un rapport décrivant l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire et de la réalisation de l'interopérabilité du système ferroviaire européen.

Afin de préparer ce rapport, la Commission européenne a commandé une étude visant à analyser le degré de mise en œuvre de l'interopérabilité ferroviaire et de la législation en matière de sécurité, ainsi que les progrès réalisés dans ce domaine. Elle a en outre mené une consultation publique dont les résultats sont résumés dans l'annexe du rapport. En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, le rapport s'inspire également des conclusions du premier rapport bisannuel sur le développement de la sécurité ferroviaire dans la Communauté européenne qui a été élaboré par l'Agence ferroviaire européenne en 2008.

Le rapport indique que tous les Etats membres ont notifié à la Commission les mesures nationales qu'ils ont prises pour mettre en œuvre la directive sur la sécurité ferroviaire, à l'exception du Luxembourg, à l'encontre de qui une procédure d'infraction est en cours. A cet égard, il faut cependant noter que la communication sous rubrique n'est plus à jour, car la directive 2004/49/CE a été intégralement transposée en droit national par la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

La Commission contrôle actuellement si toutes les dispositions de la directive ont été correctement mises en œuvre. Cela comprend des contrôles de conformité et des analyses détaillées afin de vérifier, par exemple, la capacité des organismes nationaux à réaliser les tâches énoncées dans les directives. Ces analyses étant toujours en cours, il est prématuré de tirer des conclusions finales à cet égard. Des premiers résultats sont cependant disponibles en ce qui concerne la notification des règles de sécurité nationales et la création d'organismes nationaux. L'article 8 de la directive sur la sécurité ferroviaire prévoit en effet que les Etats membres arrêtent des règles de sécurité nationales et les notifient à la Commission européenne. Ces règles concernent des exigences en matière de sécurité imposées au niveau des Etats membres et applicables à plusieurs entreprises ferroviaires. Près de 5000 règles de sécurité nationales ont été notifiées. A la demande de la Commission, l'Agence a examiné ces notifications et a recommandé que la Commission demande à la plupart des Etats membres des précisions ou une nouvelle notification des règles de sécurité nationales.

Les Etats membres doivent également mettre sur pied des organismes indépendants qui ont pour rôle d'enquêter lorsque surviennent des accidents ferroviaires graves. L'Agence a mis en place des réseaux afin d'encourager la coopération et le partage d'idées et d'expériences entre ces organismes nationaux.

Concernant l'interopérabilité, tous les Etats membres ont notifié les mesures nationales mettant en œuvre les directives 96/48/CE (système ferroviaire à grande vitesse), 2001/16/CE (système ferroviaire conventionnel) et 2004/50/CE (alignement des directives sur le système ferroviaire à grande vitesse et sur le système ferroviaire conventionnel et élargissement de leur champ d'application).

Les progrès accomplis grâce au cadre réglementaire communautaire en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires devraient encourager de nouveaux développements du marché ferroviaire intérieur en favorisant l'émergence de nouvelles entreprises, la diminution des coûts d'entrée sur le marché et, enfin, la compétitivité du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. Les analyses menées dans ce rapport montrent des résultats mitigés pour le moment.

Pour ce qui est de la sécurité ferroviaire, les statistiques indiquent que le système ferroviaire de la Communauté est sûr et que les changements organisationnels issus du cadre communautaire devraient augmenter les niveaux de sécurité à court et à moyen terme.

Du point de vue du marché, les exigences de sécurité imposent toujours des barrières à l'entrée élevées. Celles-ci concernent principalement le coût et la durée des procédures concernées à l'échelle nationale, leur disparité à travers l'Europe et le manque de prévisibilité. D'importants progrès devraient être accomplis dans ce domaine, en partie grâce à l'harmonisation des certificats de sécurité délivrés aux entreprises ferroviaires et à l'introduction de méthodes de sécurité communes, et en partie grâce à l'acceptation croisée des règles nationales lors de l'autorisation de la mise en service de véhicules ferroviaires. Le succès de ces activités dépendra de deux conditions :

- la mise en place d'organismes récemment créés, surtout les autorités nationales de sécurité (ANS), qui fonctionnent à des niveaux similaires de compétences et d'efficacité ;
- le rôle majeur de l'Agence ferroviaire européenne dans l'harmonisation graduelle des procédures de sécurité et dans leur remplacement progressif par des méthodes communes.

Suite à cet exposé et à une intervention afférente, il est souligné que le rapport sous rubrique évoque uniquement l'harmonisation des systèmes de sécurité. Dans ce contexte, les membres de la Commission du Développement durable saluent le dépôt du projet de loi n°6107 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, qui a pour objet l'implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois.

*

Le document COM (2009) 446 est une proposition de directive concernant les procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route. L'objet de cette proposition est de procéder à une simple codification de la directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995.

La nouvelle directive se substituera aux divers actes qui ont été incorporés dans la directive 95/50/CE. Elle en préservera totalement la substance et se bornera à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.

En effet, déjà en 1987, la Commission avait décidé de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes législatifs au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que, dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de la législation communautaire, les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs. En 1992, les conclusions de la présidence du Conseil européen d'Edimbourg ont confirmé ces impératifs en soulignant l'importance de la codification qui offre une sécurité juridique quant au droit applicable à un moment donné à propos d'une question donnée.

Comme aucune modification de substance ne peut être introduite dans les actes qui font l'objet de la codification, la procédure accélérée a été utilisée en vue de l'adoption rapide. Les travaux sont en cours aussi bien du côté du Conseil que du Parlement européen et une adoption devrait intervenir au courant du premier semestre de cette année.

Le document COM (2009) 446 ne soulève pas de question de la part des membres de la commission parlementaire.

*

Le document COM (2009) 518 est le quatrième rapport de la Commission concernant la mise en œuvre de la réglementation communautaire dans le domaine de la sûreté aérienne ; il couvre l'année 2008. La Commission y présente la situation en ce qui concerne les

inspections, la législation, les essais de nouvelles technologies, les relations avec les instances internationales et les pays tiers, ainsi que le financement des mesures de sûreté aérienne.

L'année 2008 a été marquée par des avancées considérables vers la mise en place d'un régime efficace de sûreté aérienne dans l'UE. Le processus de réévaluation a montré de nombreux points positifs. Les principales exigences législatives ont été généralement mises en œuvre de manière satisfaisante dans les aéroports européens. Les degrés de conformité ont continué de s'améliorer. Selon le rapport, de nombreuses avancées législatives ont été accomplies en 2008, mais les modifications ont été peu nombreuses, ce qui a permis aux Etats membres de consolider les avancées réalisées les années précédentes, notamment en matière de fret aérien. Parallèlement, les recours juridiques ont donné lieu à une augmentation significative de la transparence, en communiquant avec le public et en offrant des occasions de débat. Le programme de travail n'a heureusement pas été perturbé par de nouvelles tentatives d'attentats majeures contre des aéroports européens ou par la découverte de nouvelles techniques terroristes susceptibles de constituer une menace pour l'aviation civile. De plus, le fait de traiter la question liée à la menace potentielle des explosifs liquides a permis de renforcer la coopération internationale.

Le rapport sous rubrique s'attarde également sur la question des scanners corporels à ondes millimétriques et à rétrodiffusion, qui sont revenus sur la scène de l'actualité après la publication du rapport, à savoir depuis l'attentat manqué du 25 décembre dernier sur la ligne Amsterdam-Detroit.

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à un échange de vues sur la question de ces nouveaux scanners corporels. Suite à plusieurs questions afférentes, les représentants gouvernementaux expliquent que de nombreuses discussions contradictoires ont actuellement lieu au niveau européen sur ce point et qu'il est très difficile de se positionner, car l'utilisation de ce type de scanners comporte autant d'avantages que de désavantages. Les questions qui restent en suspens sont notamment celles de la protection de la vie privée ou celles d'éventuels risques pour la santé des passagers. Le Grand-Duché n'est pas particulièrement demandeur de mettre en place ces scanners. En conclusion, il est retenu que la sécurité absolue n'existe pas et que les scanners à ondes millimétriques et à rétrodiffusion ou les fouilles corporelles ne sont pas la solution à tous les problèmes de sûreté, alors que leur efficacité reste à prouver.

Il est en outre rappelé que suite à des inspections effectuées par la Commission européenne en 2004 et 2005, cette dernière avait adressé en octobre 2006 un avis motivé au Luxembourg en relation avec certaines obligations dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Les représentants gouvernementaux expliquent que, depuis lors, la Commission européenne a procédé à de nouvelles inspections et n'a plus décelé de graves déficiences.

*

Le document [COM \(2009\) 490](#) est un plan d'action pour la mobilité urbaine.

La mobilité urbaine est un sujet qui a une incidence sur le futur développement urbain, sur le bien-être économique des citoyens et des entreprises, sur la lutte contre le changement climatique et sur la promotion de la cohésion. Le plan d'action est le premier paquet de mesures de soutien en matière de mobilité urbaine présenté par la Commission européenne. Les autorités locales, régionales et nationales sont libres de recourir à ces mesures de soutien et aux instruments dont elles sont assorties. Dans son plan d'action, la Commission essaye de définir un cadre cohérent pour des initiatives communautaires dans le domaine de la mobilité urbaine, tout en respectant le principe de subsidiarité. A cette fin, ce plan favorisera et stimulera la mise en place de politiques de mobilité urbaine contribuant à la

réalisation des objectifs généraux de l'UE, notamment en encourageant l'échange de meilleures pratiques et l'apport de fonds.

Le plan d'action propose des actions concrètes sur des aspects spécifiques de la mobilité urbaine qui vont être lancées de manière progressive par la Commission d'ici à 2012. La communication propose notamment les actions dans les domaines suivants :

- Amélioration de l'information : la Commission travaillera en collaboration avec des opérateurs de transport public et les autorités compétentes pour améliorer l'information aux voyageurs et faciliter la vie de ces derniers. Elle étudiera les différentes règles d'accès aux zones vertes ou aux zones de protection de l'environnement qui ont été mises en place dans l'UE et réfléchira à la nécessité de proposer d'autres actions.
- Protection des droits des passagers : la Commission travaillera afin d'élaborer un ensemble d'engagements volontaires sur les droits des passagers des transports urbains. Elle intégrera la mobilité urbaine dans la stratégie communautaire en faveur des personnes handicapées pour que ces dernières aient accès aux transports urbains dans les mêmes conditions que le reste de la population.
- Meilleure planification : la Commission préparera du matériel d'information et lancera des activités de promotion afin d'accélérer l'adoption de plans de mobilité urbaine durable pour les villes et les régions. Elle publiera également des documents d'orientation concernant des aspects importants de ces plans, notamment la distribution du fret dans les agglomérations et les systèmes de transport intelligent pour la mobilité urbaine.
- Respect de l'environnement : la Commission continuera de soutenir les projets de recherche et de développement, notamment sur les véhicules à émissions faibles ou nulles. Elle élaborera un guide sur les véhicules propres et efficaces en énergie et discutera avec les Etats membres des modalités envisageables pour l'intégration de la conduite économe en énergie dans les examens de conduite des conducteurs privés.
- Partage d'expériences : la Commission créera une base de données contenant des informations relatives à un large éventail de solutions éprouvées et déjà appliquées. Cette base donnera également une vue d'ensemble de la législation communautaire et des instruments de financement utiles pour la mobilité urbaine et proposera des outils didactiques. La Commission cherchera des moyens d'accroître l'accès aux données, de favoriser l'échange d'informations sur la tarification urbaine et d'encourager le dialogue international sur la mobilité urbaine avec les régions voisines de l'UE et ses partenaires mondiaux.
- Financement : la Commission cherchera à harmoniser les sources de financement communautaire disponibles et explorera les besoins de financement futurs. Elle préparera également un document d'orientation sur la mobilité urbaine durable et la politique de cohésion et étudiera l'efficacité des différentes solutions de tarification des transports urbains.

La présidence espagnole organise une rencontre informelle des ministres des transports à La Corogne le 12 février prochain lors de laquelle elle animera un premier échange de vues sur cette communication. Elle entend par la suite faire adopter des conclusions par le Conseil « Transports » du 24 juin prochain.

Le document COM (2009) 490 ne soulève pas de question de la part des membres de la commission parlementaire.

*

Le document COM (2009) 482 est une proposition de directive relative aux équipements sous pression transportables. Le transport des équipements sous pression (par exemple, des citernes, des récipients, des fûts et des bouteilles) est une composante importante du secteur du transport de marchandises dangereuses.

Une première directive sur les équipements sous pression transportables (directive 1999/36/CE) garantit un niveau élevé de sécurité pour le transport de ces équipements, tout en permettant leur libre circulation et leur utilisation sur le marché européen des transports grâce à des normes communes en matière de conception, de construction et de contrôles. En ce qui concerne les exigences techniques, la directive 1999/36/CE se base sur les directives 94/55/CE et 96/49/CE qui ont été abrogées par la directive 2008/68/CE. Cette dernière introduit dans la législation communautaire les dispositions des accords internationaux sur le transport de marchandises dangereuses :

- par route (ADR : accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route),
- par rail (RID : accord relatif au transport international ferroviaire des marchandises dangereuses),
- et par voie navigable (ADN : accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures).

Suite à ces récents changements législatifs, les règles en vigueur dans l'UE sont devenues très complexes. En outre, en ce qui concerne plusieurs points techniques, le chevauchement des règles européennes et internationales crée des incohérences. Il est donc nécessaire de simplifier et d'harmoniser les règles. Il en résultera notamment une réduction considérable du volume de la législation, qui profitera aux utilisateurs aussi bien qu'aux autorités nationales.

Le deuxième objectif de la proposition porte sur l'utilisation de l'équipement lui-même pour les opérations de transport dans le marché intérieur. Alors que la directive 1999/36/CE régit déjà la libre circulation et l'utilisation des équipements, il convient de tenir compte des évolutions récentes de la législation communautaire relative à la commercialisation des produits sur le marché unique européen. Ce nouveau cadre législatif comprend le règlement (CE) N°765/2008 et la décision N°768/2008/CE et définit un cadre général dont l'application devrait, dans la mesure du possible, être étendue à tous les secteurs industriels. Les principes qu'il énonce étant applicables au marché des équipements sous pression transportables, ils sont inscrits dans la proposition sous rubrique. Cette inscription, si elle n'introduit pas de changements fondamentaux, contribuera à l'harmonisation des règles du marché dans le plus grand nombre possible de secteurs industriels tout en simplifiant l'application de ces règles par l'industrie.

L'objectif affiché par la Commission est de rendre cet instrument applicable au plus tard pour le 1^{er} juillet 2011, date à laquelle entrera en vigueur la nouvelle convention ADR à laquelle les législations nationales et communautaires devront alors être conformes. Le Parlement européen et la Commission ont convenu d'adopter le texte via un accord en première lecture avec le Conseil. Les ministres des transports devraient être en mesure de finaliser la position du Conseil sur cette proposition de directive lors du Conseil « Transports » du 11 mars prochain.

Le document COM (2009) 482 ne soulève pas de question de la part des membres de la commission parlementaire.

*

Le document COM (2009) 611 est une proposition de règlement sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile. A cet égard, il faut savoir que tous les Etats membres sont signataires de la Convention de Chicago, qui prévoit l'obligation d'enquêter sur les accidents d'aéronefs civils. Cette convention définit des normes et recommande des pratiques au niveau international. Or, le système communautaire actuel d'enquêtes sur les accidents d'aéronefs civils et de comptes rendus d'événements ne fonctionne pas de manière optimale, notamment parce que le cadre réglementaire régissant les enquêtes sur les accidents, à savoir la directive 94/56/CE, n'est plus adapté ni aux

exigences de la Communauté et des Etats membres, ni aux réalités du marché de l'aviation civile et à la complexité du secteur aéronautique mondial. Le cadre institutionnel et juridique de l'UE a lui aussi changé, compte tenu notamment de la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), qui est responsable de la certification des aéronefs dans l'Union.

La proposition de règlement vise à moderniser le cadre réglementaire applicable aux enquêtes sur les accidents aériens. L'élément central de cette proposition est la création d'un réseau européen des autorités responsables des enquêtes dans l'aviation civile, qui sera chargé de renforcer la coopération entre les Etats membres, la Commission et l'AESA, et d'assumer un certain nombre de fonctions centrales, telles que la coordination des activités de formation ou le partage des ressources d'investigation disponibles dans l'Union européenne. La proposition prévoit la promotion de la coopération volontaire, dont les objectifs s'inscriraient dans un cadre juridiquement contraignant. Le groupe de travail « Aviation » au sein du Conseil a entamé un premier examen du texte. La présidence espagnole prévoit qu'un accord sur cette proposition de règlement soit adopté au Conseil du 24 juin prochain.

Le document COM (2009) 611 ne soulève pas de question de la part des membres de la commission parlementaire.

*

Le document SEC (2009) 1589 est un document de travail de la Commission. Etant donné que plusieurs Etats membres ont adopté ou ont l'intention d'adopter des encouragements financiers pour les véhicules qui respectent les limites d'émission de CO2 actuellement en vigueur, ce document a pour objectif de donner des lignes directrices à ces Etats membres. Il propose donc un guide afin que les mesures prises soient compatibles avec la législation communautaire y applicable. A noter que ce document ne concerne pas uniquement le secteur des transports, mais également celui de la lutte contre le réchauffement climatique.

Suite à une question afférente, les représentants gouvernementaux s'engagent à se renseigner de manière détaillée sur la compatibilité des aides financières avec les règles européennes de distorsion de concurrence

*

Le document COM (2009) 676 constitue le deuxième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. Ce rapport présente les principales tendances observées au cours des dernières années sur le marché ferroviaire de l'UE, et en particulier en 2008.

Pour ce qui concerne les tendances générales, alors que la part du rail dans le transport de fret avait connu au cours des décennies précédentes un déclin continu, une stabilisation est intervenue depuis le début des années 2000. Ainsi sa part mesurée en tonnes-kilomètres dans le transport de fret est passée, dans l'UE-27, de 12,6% en 1995 à 10,5% en 2002, avant d'atteindre 10,7% en 2007. Entre 2000 et 2007, la plupart des Etats membres, et en particulier la quasi-totalité des Etats de l'UE-15, ont enregistré un accroissement du trafic ferroviaire de passagers. Les tendances générales permettent à la Commission de confirmer que le développement d'un espace ferroviaire européen et l'ouverture progressive du marché à la concurrence ont permis une stabilisation de la part du rail dans les transports. De plus, ce document permet de faire un point sur les premiers effets tangibles de la crise qui affecte le secteur depuis mi-2008. Les effets sont plus marqués dans le domaine du fret ferroviaire que dans le secteur du transport de passagers. Par ailleurs, la crise affecte davantage le segment du matériel roulant que l'infrastructure, qui devrait bénéficier davantage des mesures de relance économiques prévues par les Etats membres. Les plans de relance annoncés devraient bénéficier au réseau ferroviaire à concurrence de 20 milliards d'euros,

concentrés principalement dans les Etats de l'UE-15. D'autre part, on observe à l'occasion de la crise actuelle une accélération du mouvement de consolidation du secteur du fret ferroviaire.

Le document COM (2009) 676 ne soulève pas de question de la part des membres de la commission parlementaire.

*

En conclusion, Monsieur le Président de la Commission demande aux représentants gouvernementaux de bien vouloir informer au plus vite la Chambre des Députés, au cas où ils estimeraient que cette dernière devrait rédiger un avis motivé concernant les principes de subsidiarité ou de proportionnalité.

3. Divers

Les représentants gouvernementaux distribuent, pour information, le programme de travail de la présidence espagnole dans le domaine des transports (voir annexe).

Monsieur le Président rappelle également qu'en date du 10 février prochain et dans le cadre de l'instruction du projet de loi 6065 relatif aux travaux de restauration et d'aménagement des installations industrielles des hauts-fourneaux A et B de Belval dans l'intérêt du Centre national de la Culture Industrielle, la Commission du Développement durable procédera à la visite des hauts-fourneaux A et B à Esch-Belval. Suite à un bref échange de vues, la commission parlementaire estime qu'il serait opportun que la Commission de la Culture se joigne à cette visite, étant donné que le projet comporte également un volet culturel. En outre, il est décidé de ne pas inviter l'Amicale des hauts fourneaux à participer à la visite, mais d'y convier la société AGORA.

Luxembourg, le 9 février 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

NOTE AU DOSSIER

PRESIDENCE ESPAGNOLE (1er semestre 2010)

Le programme de travail de la présidence espagnole dans le domaine des transports se caractérise plus par les dossiers qui font défaut que par ceux pour lesquels la présidence se serait fixée des objectifs.

Il faut notamment relever que la proposition de directive eurovignette a été écartée par la présidence espagnole.

A cause du retard de l'entrée en fonction du nouveau Collège des Commissaires, aucune nouvelle proposition n'est soumise au législateur communautaire actuellement. La conséquence en est que dans le domaine de l'aviation notamment aucun nouveau dossier ne pourra être examiné avant que la Commission européenne ne soit redevenue entièrement opérationnelle. Malgré le fait que la présidence ait affiché un véritable intérêt pour les sujets de sécurité routière, la communication de la Commission sur le plan d'action pour la sécurité routière 2011-2020 ne sortira pas avant avril et une nouvelle proposition de directive sur la poursuite transfrontière des infractions routières sera disponible au plus tôt au courant du second semestre 2010.

I) RENCONTRES MINISTERIELLES

12 février (La Corogne) - rencontre ministérielle informelle

Lors de ce rendez-vous, la présidence soumettra aux Ministres le plan d'action de mobilité urbaine pour une première réflexion. Ce document qui a été présenté par la Commission sous forme d'une communication en octobre 2009 rassemble pour la première fois de manière conjointe une série d'actions concrètes pour rendre le transport urbain plus efficace et écologique et mieux organisé. La présidence espagnole entend également aborder brièvement le sujet de la sûreté aérienne. En parallèle de la rencontre ministérielle aura lieu une réunion à haut niveau sur la sécurité maritime.

11 mars (Bruxelles) – premier Conseil « transports »

24 juin (Luxembourg) – second Conseil « transports »

Les projets prévisionnels d'ordre du jour des deux Conseils « transports » se trouvent en annexe à la présente note.

II) PRIORITÉS

La présidence a présenté ses orientations principales dans le domaine des transports qui s'articulent autour de trois axes : - la durabilité, - l'innovation et - la sécurité.

Concernant la durabilité, la présidence veut prêter une attention particulière :

- au rôle du transport en tant que secteur stratégique du nouveau modèle de production ;
- au développement d'une mobilité urbaine plus efficace ;
- à l'amélioration et l'expansion des réseaux des transports, et
- à l'accroissement de la compétitivité.

En vue d'encourager l'innovation, elle entend développer :

- la mise en œuvre du programme de la deuxième phase du Ciel Unique Européen ;
- les systèmes de navigation par satellite EGNOS et GALILEO, avec une attention particulière à la révision du programme à moyen terme, et
- les systèmes de transport intelligent.

Pour ce qui est de la sécurité, la présidence projette de travailler sur:

- la mise à jour de la réglementation européenne en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents aériens ;
- le développement d'initiatives s'adressant à l'amélioration de la sécurité routière, et
- l'incitation de réflexions au sujet de la sécurité maritime.

III) PROJETS D'ORDRE DU JOUR DES CONSEILS « TRANSPORT »

L'extrait ci-après provient d'un document circulé uniquement en Anglais par la présidence espagnole.

TRANSPORT, TELECOMMUNICATIONS AND ENERGY COUNCIL

11 MARCH 2010

TRANSPORT

1. Adoption of the agenda

LEGISLATIVE DELIBERATIONS

(public deliberation, pursuant to Article 16(8) of the TEU)

2. Adoption of the list of "A" items

LAND TRANSPORT

3. Revision of Directive 1999/36 on transportable pressure equipment
 - *Political agreement*
4. (poss.) Proposal for a Council Decision concerning the Community position regarding draft Decision 1/2003 and draft recommendation 1/2003 of the Joint Committee set up under the Interbus Agreement on the international occasional carriage of passengers by coach and bus
 - *Adoption*

AVIATION

5. (poss.) Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on possible aviation security charges
 - *Political agreement*
6. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Directive 94/56 on the investigation of civil aviation accidents and incidents and the Directive on the reporting of accidents
 - *Policy debate*

INTERMODAL QUESTIONS

7. Council decision to sign an agreement between the European Community and the Balkan countries for a Treaty on transport
 - *Adoption*

NON-LEGISLATIVE ACTIVITIES

8. Adoption of the list of "A" items

AVIATION

9. External relations: negotiation second stage EU-USA agreement
 - *Information from the Commission*
 - *Policy debate*
 10. Proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (recast)
 - *(poss.) Political agreement*
-

TRANSPORT, TELECOMMUNICATIONS AND ENERGY COUNCIL

24 JUNE 2010

1. Adoption of the agenda

TRANSPORT

LEGISLATIVE DELIBERATIONS

(public deliberation pursuant to Article 18(8) of the TEU)

2. Adoption of the list of "A" items

LAND TRANSPORT

3. Proposal for amendment of the Directives of the first railway package
- *Progress report / General approach*
4. Review of Directive 1999/36/EC on transportable pressure equipment
- *Political agreement*
5. Proposal for a Directive amending Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities
- *Political agreement*

AVIATION

6. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 94/56/EC on the investigation of accidents and the Directive on the reporting of incidents
- *Political agreement*
7. (poss.) External Relations: Council Decision granting the Commission a mandate to negotiate a comprehensive agreement between the European Union and Brazil
- *Adoption*
8. (poss.) Council Decision on the conclusion and signing of the "safety" agreement between the EU and Brazil
- *Adoption*

SHIPPING

9. (poss.) Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States of the Community and repealing Directive 2002/6/EC
- *Political agreement*

INTERMODAL QUESTIONS

10. (poss.) Galileo: Proposal for a Regulation on Public Regulated Services
- *Presentation by the Commission*
- *Policy debate*

NON-LEGISLATIVE ACTIVITIES

11. Adoption of the list of "A" items

LAND TRANSPORT

12. Communication from the Commission on a road safety action plan for the period 2011 - 2020
- *Adoption of Council conclusions*

INTERMODAL QUESTIONS

13. Communication on the mid-term review of the Galileo programme
- *Presentation by the Commission*
14. Communication from the Commission on the action plan on urban mobility
- *Adoption of Council conclusions*

15. ANY OTHER BUSINESS

- a) Road safety culture in companies
- *Information from the Presidency*
- b) ICAO Assembly: Preparation of documents for the 2010 Assembly
- c) Presentation of the work programme of the next Presidency
- *Information from the Belgian delegation*