

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 19 septembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Examen des documents européens suivants :

COM (2012) 355 : Proposition de DECISION DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision 2008/971/CE du Conseil en vue d'étendre son champ d'application aux matériels forestiers de reproduction de la catégorie « matériels qualifiés » et de mettre à jour la liste des autorités responsables de l'admission et du contrôle de la production

Le document précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai des huit semaines a débuté le 2 juillet et prendra fin le 1er octobre 2012

COM (2012) 380 : Paquet « contrôle technique » - Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE

COM (2012) 381 : Paquet « contrôle technique » - Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules

COM (2012) 382 : Paquet « contrôle technique » - Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE

Les dossiers précités relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai des huit semaines a débuté le 26 juillet et prendra fin le 22 octobre 2012

COM (2012) 393 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO2 des voitures particulières neuves

COM (2012) 394 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) n° 510/2011 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO2 des véhicules utilitaires légers neufs

Les dossiers précités relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai des huit semaines a débuté le 17 juillet et prendra fin le 12 octobre 2012

COM (2012) 426 : AVIS DE LA COMMISSION conformément à l'article 294, paragraphe 7, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sur les amendements du Parlement européen à la position du Conseil concernant la proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)

COM (2012) 459 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN - Troisième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire

COM (2012) 474 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION Mise en œuvre du service européen de télépéage

2. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz

M. Claude Franck, Mme Alessia Rossi, M. Sam Weissen, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Examen des documents européens suivants :

COM (2012) 355 : Proposition de DECISION DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision 2008/971/CE du Conseil en vue d'étendre son champ d'application aux matériels forestiers de reproduction de la catégorie « matériels qualifiés » et de mettre à jour la liste des autorités responsables de l'admission et du contrôle de la production

La directive 1999/105/CE sur la commercialisation des matériels forestiers de reproduction réglemente la mise sur le marché intérieur des matériels de reproduction appartenant aux espèces y visées. Cette directive a été transposée en droit national par la loi du 30 novembre 2005 concernant la production et la commercialisation des matériels forestiers de reproduction. Pour faciliter les échanges et répondre plus rapidement à la demande du marché, la directive donne la possibilité au Conseil de fixer des règles pour l'autorisation de l'importation de matériels de reproduction en provenance de pays tiers en vertu d'un régime d'équivalence.

La décision 2008/971/CE énumère les pays qui bénéficient du régime d'équivalence à l'importation et définit les conditions dans lesquelles les matériels forestiers de reproduction

relevant des catégories « Matériels identifiés » et « Matériels sélectionnés » produits dans ces pays peuvent être importés dans l'UE.

Une information récente de l'OCDE à propos de l'adoption d'une version mise à jour du « système de l'OCDE pour la certification des matériels forestiers de reproduction destinés au commerce international » indique que les matériels de la catégorie « Matériels qualifiés » officiellement certifiés par les autorités des pays tiers énumérés dans cette décision doivent également être considérés comme équivalents aux semences et aux plants conformes à la directive 1999/105/CE, pour autant qu'ils remplissent les conditions énoncées à l'annexe II de la décision. Il apparaît donc judicieux d'ajouter aux catégories « Matériels identifiés » et « Matériels sélectionnés » celle de « Matériels qualifiés ».

D'après les données du système de l'OCDE mentionné, les autorités responsables de l'admission et du contrôle de la production en Croatie, en Norvège, en Serbie, en Turquie et aux Etats-Unis, telles qu'indiquées à l'annexe I de la décision 2008/971/CE, ont changé de nom. Il y a donc lieu de modifier en conséquence l'annexe I de cette décision.

A l'annexe II, une condition spécifique doit être ajoutée pour la catégorie « Matériels qualifiés » aux fins d'harmonisation avec la directive 2001/18/CE relative à la dissémination volontaire d'organismes génétiquement modifiés dans l'environnement et abrogeant la directive 90/220/CEE. Il s'agit de garantir que, conformément à l'article 3, paragraphe 2 de la décision 2008/971/CE, les semences et les plants de cette catégorie officiellement certifiés par les autorités compétentes des pays tiers concernés seront bien considérés comme équivalents aux semences et aux plants conformes à la directive 1999/105/CE.

Suite à la présentation du document sous rubrique, les membres de la commission parlementaire concluent que la proposition de décision ne viole pas le respect du principe de subsidiarité et ne comporte donc pas de difficultés pour le Luxembourg.

*

COM (2012) 380 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE

COM (2012) 381 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL portant modification de la directive 1999/3 7/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules

COM (2012) 382 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE

Ces trois documents composent le Paquet « Contrôle technique ».

La Commission européenne ayant constaté que les défauts techniques des véhicules à moteur seraient à l'origine de nombreux accidents, elle a identifié deux causes fondamentales à ce problème :

- 1) le champ d'application de la législation de l'Union est trop limité et le niveau d'exigences qu'elle fixe est trop faible. Selon une analyse comparative des systèmes nationaux de contrôle technique périodique actuellement en place, les exigences définies par la législation de l'UE en ce qui concerne les sept piliers du contrôle technique dans l'UE sont insuffisantes pour permettre de ramener la fréquence des défauts à des niveaux raisonnables. Ainsi :
 - le nombre de points contrôlés n'est pas suffisant ;
 - les définitions des défauts sont obsolètes et l'évaluation n'est pas harmonisée ;

- les équipements utilisés pour effectuer le contrôle technique périodique ne sont pas assez performants ;
- les compétences des contrôleurs ne sont pas définies avec précision ;
- de nombreuses classes de véhicules ne font l'objet d'aucun contrôle ;
- la fréquence des contrôles est insuffisante ;
- la surveillance des centres de contrôle est insuffisante dans de nombreux Etats membres.

2) les informations et données essentielles pour l'efficacité des contrôles et de la prise en compte des résultats des contrôles ne sont pas échangées entre les acteurs concernés. En particulier :

- les données nécessaires au contrôle des composants électroniques de sécurité sont souvent indisponibles ;
- le kilométrage n'est pas relevé de manière centralisée ;
- les certificats de contrôle technique périodique ne sont pas protégés contre la fraude ;
- les données relatives aux résultats des contrôles techniques périodiques ne sont pas mises à la disposition des autorités de contrôle, telles que la police ou les autorités d'immatriculation.

Suite à l'identification de ces deux causes, la Commission européenne a pris l'initiative du Paquet « Contrôle technique » dont les objectifs généraux sont les suivants :

- contribuer à réduire de moitié le nombre total de tués sur les routes entre 2010 et 2020 dans l'UE et se rapprocher de l'objectif « zéro décès » dans les transports routiers d'ici à 2050 au moyen de mesures visant à améliorer la qualité des systèmes nationaux de contrôle routier et de contrôle technique périodique et à mieux les coordonner ;
- contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant du transport routier au moyen de mesures visant à détecter plus efficacement les véhicules qui polluent fortement en raison de défauts techniques et à les retirer de la circulation.

Ces objectifs généraux peuvent se décliner en deux objectifs particuliers :

- élargir la portée du contrôle technique et du contrôle routier dans l'Union européenne, et augmenter le niveau des exigences qui y sont liées ;
- créer le cadre propice à un flux continu d'informations entre les acteurs et les Etats membres concernés par la prise en compte des résultats des contrôles techniques périodiques.

De l'avis de la Commission européenne, deux objectifs opérationnels devront être atteints dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur de tous les éléments de la nouvelle législation :

- en ce qui concerne la réduction du nombre de tués dans des accidents provoqués par des défauts techniques, se rapprocher du chiffre de 1.100 qui, selon les estimations, correspond au potentiel maximal ;
- tendre progressivement vers le retrait des véhicules à émissions nettes du parc automobile actuel.

Concrètement, la proposition relative au contrôle technique périodique, dont le but premier est de mettre en place un socle minimal harmonisé pour la qualité du contrôle technique, prévoit les mesures suivantes :

- inspection des scooters et des motos obligatoire à l'échelle de l'UE ;

- fréquence accrue des inspections pour les voitures et les camionnettes dont le kilométrage est particulièrement élevé ;
- amélioration qualitative des inspections automobiles grâce à l'établissement de normes minimales communes en ce qui concerne les défaillances, les équipements et les inspecteurs ;
- inspection obligatoire des composants électroniques de sécurité ;
- lutte contre la manipulation du compteur kilométrique, grâce à l'enregistrement du kilométrage.

La proposition relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires a pour objectif principal d'instaurer un système de classification par niveau de risque visant à centrer les contrôles sur les véhicules exploités par des entreprises ayant un bilan médiocre en matière de sécurité, et donc de récompenser les entreprises qui, dans l'exploitation de leurs véhicules, sont attentives à la sécurité et à la protection de l'environnement. La proposition énonce également de nouvelles exigences concernant plusieurs aspects liés à la qualité des contrôles, à savoir les équipements, la qualification et la formation du personnel, et la surveillance du système de contrôle.

La proposition relative aux documents d'immatriculation des véhicules a pour but de modifier les exigences existantes figurant dans la législation actuelle. La proposition contient des définitions plus précises sur le lieu d'immatriculation des véhicules et la suspension et l'annulation des immatriculations. Elle établit également de nouvelles exigences en ce qui concerne les fichiers informatiques d'immatriculation des véhicules et le suivi des notifications relatives aux résultats des contrôles techniques, à la ré-immatriculation et à la destruction des véhicules.

Suite à la présentation de ce Paquet par un représentant du Ministère, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- d'une manière générale, plusieurs Etats membres ont critiqué le fait qu'il ait été retenu de légiférer par le biais d'un règlement plutôt que par celui d'une directive, car le règlement offre par définition sensiblement moins de flexibilité à l'Etat membre ;
- en ce qui concerne la fréquence du contrôle technique, la proposition de règlement prévoit que les véhicules sont soumis à un premier contrôle technique quatre ans après la date de la première immatriculation. Le Luxembourg est pourvu de normes plus strictes étant donné que les véhicules sont soumis à un premier contrôle technique trois ans et demi après leur première immatriculation. Suite à une question afférente, il est précisé que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, en collaboration étroite avec les responsables de la SNCT, est actuellement en train de réfléchir à l'éventualité de repousser la date du premier contrôle technique à quatre ans après la date de la première immatriculation. Il faut cependant savoir que la norme de quatre années imposée par la proposition de règlement européen est une norme minimale commune à l'échelle de l'UE et que les Etats membres sont libres d'être plus stricts s'ils le jugent utile ;
- le texte prévoit également que les contrôles techniques pourront être effectués par des organismes privés agréés. Dans ce cas, ces organismes de contrôle devront faire l'objet d'une surveillance par les autorités nationales ;
- la proposition d'extension du champ d'application au contrôle technique des scooters et des motocycles rencontre une vive opposition dans plusieurs Etats membres.

Suite à cet échange de vues, les membres de la commission parlementaire concluent que les trois documents sous rubrique ne violent pas le respect du principe de subsidiarité et ils décident donc de ne pas rédiger d'avis motivé en la matière.

Quant à l'opportunité de rédiger un avis politique, la décision sera prise à une date ultérieure à la faveur d'une prochaine réunion au cours de laquelle sera également abordée la demande de la sensibilité politique ADR du 7 septembre dernier.

*

COM (2012) 393 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n°443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO2 des voitures particulières neuves

COM (2012) 394 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) n°510/2011 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO2 des véhicules utilitaires légers neufs

L'Union européenne s'est fixée pour objectif de limiter le réchauffement de la planète à 2°C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. La réalisation de cet objectif nécessite un arrêt de la croissance des émissions mondiales d'ici à 2020 et une réduction de ces émissions d'au moins 50% d'ici à 2050 par rapport à leurs niveaux de 1990. Le Conseil européen a réaffirmé l'objectif de l'UE visant une réduction de 80 à 95% d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990 dans le cadre des réductions à réaliser collectivement par les pays développés.

Les politiques actuelles ne permettraient de réduire les émissions de gaz à effet de serre que d'environ 40% d'ici à 2050. Le document de la Commission intitulé « *Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050* » indique comment atteindre l'objectif de réduction des émissions intérieures de 80% d'ici à 2050 de la manière économiquement la plus avantageuse. La feuille de route montre que tous les secteurs de l'économie doivent participer à l'effort et qu'il est nécessaire que, par rapport à 1990, les émissions produites par les transports se situent entre +20% et -9% d'ici à 2030 et diminuent de 54% à 67% d'ici à 2050.

Alors que la tendance générale est à la diminution des émissions, le transport routier est l'un des rares secteurs où les émissions ont rapidement augmenté. Entre 1990 et 2008, les émissions imputables à ce type de transport ont augmenté de 26%. En 2008, environ 70% des émissions de CO2 dues aux transports étaient imputables au transport routier. Ce secteur représente ainsi la deuxième source d'émissions de GES dans l'UE et contribue environ pour un cinquième aux émissions totales de CO2 de l'Union.

Dans ce contexte, la Commission européenne a adopté, en mars 2011, le document intitulé « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* ». Ce document définit une stratégie des transports visant une réduction de 60% des émissions de GES provenant de ce secteur d'ici à 2050.

La proposition **COM (2012) 393** modifie le règlement n°443/2009 en vue de la mise en œuvre des modalités de réalisation de l'objectif de 95g de CO2/km pour les voitures particulières neuves d'ici à 2020. Les principales modalités mises en œuvre sont les suivantes :

- le paramètre de l'utilité reste la masse du véhicule en ordre de marche ;

- la courbe de valeurs limites reste linéaire avec une pente de 60% par rapport à la flotte de référence, qui continue de correspondre à la flotte de 2006 et est conforme à la courbe de valeurs limites pour 2015 ;
- entre 2020 et 2023, des bonifications sont introduites pour les voitures dont les émissions sont inférieures à 35g de CO₂/km, avec un coefficient multiplicateur de 1,3 et dans les limites d'un total cumulé de 20.000 véhicules par constructeur sur toute la durée du programme ;
- l'objectif en matière de dérogations pour les constructeurs spécialisés est mis à jour pour 2020 ;
- les constructeurs qui représentent moins de 500 immatriculations de voitures particulières neuves par an sont exemptés de l'obligation de respecter un objectif d'émissions de CO₂ ;
- une plus grande souplesse est autorisée quant aux délais relatifs aux décisions d'octroi de dérogations pour les petits constructeurs ;
- les éco-innovations sont maintenues lorsqu'une procédure d'essai révisée est mise en œuvre ;
- la prime sur les émissions excédentaires est maintenue à 95 EUR par g/km par véhicule ;
- les dispositions relatives à la procédure de comité sont actualisées afin de les rendre conformes au traité de Lisbonne.

Etant donné que l'industrie bénéficie d'indications relatives au régime réglementaire qui serait applicable après 2020, la proposition prévoit un réexamen, qui devra être effectué pour le 31 décembre 2014 au plus tard.

Quant à la proposition **COM (2012) 394**, sur la base d'une analyse des incidences économiques, environnementales et sociales des différentes modalités, les conclusions suivantes ont été retenues :

- la faisabilité à moindre coût de l'objectif de 147 g/km pour les camionnettes à l'horizon 2020 est confirmée ;
- la masse doit rester le paramètre de l'utilité ;
- la courbe de valeurs limites doit rester linéaire et la pente de la courbe doit être fixée à 100% ;
- la prime sur les émissions excédentaires doit être maintenue à 95 EUR par g/km par véhicule ;
- la procédure de dérogation doit être simplifiée par l'introduction, pour les plus petits constructeurs, d'une exemption *de minimis* de l'obligation d'atteindre l'objectif en matière d'émissions de CO₂. En outre, une plus grande souplesse doit être autorisée quant à la date d'octroi des dérogations pour les petits constructeurs.

Ces deux propositions font actuellement l'objet de discussions au groupe de travail « environnement » du Conseil. Les délégations les plus actives sont celles des Etats membres sur le territoire desquels des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers sont produits. Elles ont demandé à la Commission davantage d'informations et ont souligné les incertitudes des projections notamment en raison de la crise et de l'imprévisibilité des développements. Le Gouvernement luxembourgeois salue l'initiative de la Commission et appuie tous les efforts entrepris visant à mettre graduellement en place un parc à véhicules de plus en plus propres en termes d'émissions de CO₂.

Suite à la présentation des deux documents sous rubrique, les membres de la commission parlementaire concluent que ceux-ci ne violent pas le respect du principe de subsidiarité.

*

COM (2012) 426 : AVIS DE LA COMMISSION conformément à l'article 294, paragraphe 7, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sur les amendements du Parlement européen à la position du Conseil concernant la proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)

L'article 294, paragraphe 7, point c), du traité sur le fonctionnement de l'UE dispose que la Commission émet un avis sur les amendements proposés par le Parlement européen en deuxième lecture. La Commission formule son avis concernant l'amendement global et unique voté par le Parlement. Un certain nombre de contacts informels ont eu lieu entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission en vue de parvenir à un accord sur ce dossier en deuxième lecture. A la suite de ces contacts, la plénière a voté le 3 juillet 2012 un amendement de compromis global, que la Commission approuve en substance.

Dans ce contexte, il est rappelé que la Chambre des Députés a adressé un avis motivé à la Commission européenne au sujet de l'initiative législative précitée (document COM (2010) 475).

*

COM (2012) 459 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN - Troisième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire

Le document sous rubrique est un rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. En effet, la Commission européenne a mis en place un système de suivi afin de satisfaire aux exigences en matière d'observation du marché ferroviaire. Dans ses tâches de suivi, la Commission est assistée par un groupe de travail composé d'experts des ministères nationaux et de l'industrie ferroviaire, incluant les partenaires sociaux. Le présent rapport se fonde sur les travaux de ce groupe de travail, mais aussi sur des études récentes ainsi que sur des sources statistiques disponibles auprès de la Commission européenne.

Tous les Etats membres dotés de réseaux ferroviaires ont transposé les directives du premier paquet ferroviaire. Toutefois, une transposition incorrecte, à des degrés divers et sur des aspects parfois différents, a conduit la Commission à engager des procédures d'infraction contre la plupart des Etats membres, dont le Luxembourg. Les procédures sont à des stades différents selon les pays du fait de la spécificité de chaque situation. Les griefs récurrents concernent l'indépendance des fonctions essentielles, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et l'indépendance de l'agence de régulation.

Par ailleurs, la Commission a proposé une refonte du premier paquet ferroviaire :

- sur la forme, il s'agit de simplifier le cadre réglementaire dans le secteur ferroviaire en fusionnant, harmonisant, clarifiant et actualisant les trois directives du paquet en un seul texte ;
- sur le fond, trois objectifs sont poursuivis : assurer un financement et une tarification adéquats des infrastructures ferroviaires, garantir des conditions de concurrence égale entre opérateurs et renforcer l'effectivité des organismes de contrôle.

En outre, dans son Livre Blanc de mars 2011, la Commission a annoncé de nouvelles initiatives en faveur du transport ferroviaire. Ainsi, elle entend proposer un quatrième paquet ferroviaire ayant pour objectif une ouverture du transport domestique de passagers, l'amélioration de l'accès à l'infrastructure et aux services annexes ainsi qu'une extension des tâches de l'Agence Ferroviaire Européenne en matière de certification. Suite à une question afférente, il est précisé que l'éventuelle ouverture du transport domestique de passagers risquerait de poser des problèmes pratiques au Grand-Duché.

En bref, le rapport sous rubrique met en exergue les points suivants :

- en deux ans, la part de marché des opérateurs non historiques a augmenté de manière significative dans plusieurs Etats membres (Lettonie, Belgique et France), tandis qu'elle restait nulle ou proche de zéro en Finlande, en Irlande, en Lituanie et au Luxembourg ;
- dans le transport international de voyageurs, qui a été ouvert à la concurrence le 1er janvier 2010, les alliances entre opérateurs historiques restent le mode opératoire le plus fréquent. On observe toutefois l'apparition progressive de services qui s'inscrivent en concurrence avec ceux de l'opérateur historique de l'un des pays desservis sur plusieurs liaisons. Enfin en ce qui concerne les transports transfrontaliers régionaux, on observe une multiplication des nouveaux services, dont certains sont proposés par des opérateurs historiques et d'autres par de nouveaux entrants ;
- la crise économique de 2009 a eu un impact significatif sur le trafic de fret ferroviaire. Malgré un rebond important, les niveaux de 2010 sont restés inférieurs d'environ 15% à ceux qui avaient été observés en 2008 dans la majorité des Etats membres. Au niveau de l'Union, il semble toutefois que la part modale du ferroviaire soit aujourd'hui comparable avec les niveaux d'avant-crise ;
- les effets de la crise ont été beaucoup plus modestes dans le transport ferroviaire de passagers. De fait, la hausse du trafic observée dans la plupart des pays de l'UE-15 s'est poursuivie, alors le déclin amorcé dès les années 1990 dans l'UE-12 a pour sa part continué en 2010. Dans ce contexte, on note une corrélation entre l'évolution récente du trafic observée dans chacun des Etats membres et le degré de satisfaction des passagers tel qu'exprimé dans une enquête d'opinion réalisée pour la Commission ;
- le processus d'ouverture du marché s'est accéléré dans le fret ferroviaire à l'occasion de la crise, bien qu'à un rythme inégal selon les Etats membres. Certains opérateurs historiques ont désormais des parts de marché significatives dans d'autres pays européens grâce à des filiales qui opèrent sur place ;
- de manière générale, la crise n'a pas freiné la progression des nouveaux entrants sur les différents marchés nationaux. Dans ce contexte, il est important de noter que le renforcement de la présence d'opérateurs concurrentiels n'a pas eu d'impact négatif sur le niveau élevé de sécurité de ce mode de transport ;
- l'ouverture effective du marché des passagers se fait de manière progressive mais concerne désormais une majorité d'Etats membres. Une étude Eurobaromètre relative à l'ouverture du marché domestique du transport ferroviaire de passagers est en cours de réalisation pour la Commission et sera prochainement publiée. Les résultats de cette étude seront pris en compte dans l'élaboration de la proposition législative à venir sur l'ouverture du marché ferroviaire domestique des passagers.

*

COM (2012) 474 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION - Mise en œuvre du service européen de télépéage

Le document sous rubrique est une communication relative à la mise en œuvre du système européen de télépéage (SET).

La directive 2004/52/CE, qui vise à réaliser l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'UE, prévoit la mise en place d'un SET complétant les services nationaux de télépéage des Etats membres. Elle dispose que les Etats membres ayant des systèmes de

télépéage routier devront veiller à ce que les opérateurs proposent le service européen de télépéage aux poids lourds au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la décision définissant le SET et à toutes les autres catégories de véhicules au plus tard cinq ans après.

Les péages sont de plus en plus souvent utilisés. Vingt-deux Etats membres prélèvent des redevances routières sur les poids lourds sur certains tronçons de leur réseau et douze sur les voitures particulières. Les routes soumises à péage dans l'UE représentent une longueur totale d'environ 72.000 kilomètres, dont 60% sont équipés de systèmes de télépéage et 40% sont couverts par des systèmes de vignette. Aujourd'hui, plus de 20 millions d'utilisateurs de la route sont abonnés à des systèmes de télépéage routier. De ce fait, il existe de nombreux avantages à garantir l'interopérabilité totale des systèmes de télépéage à l'échelle européenne. En effet, celle-ci permettrait de :

- réaliser des économies d'échelle,
- réduire le coût des équipements de perception des péages,
- faciliter le paiement de redevances routières par les utilisateurs transfrontaliers,
- entraîner une meilleure acceptation parmi les utilisateurs.

Malgré ces avantages, la communication sous rubrique constate que l'état d'avancement du déploiement du SET est décevant. Nonobstant l'adoption de la décision 2009/750/CE, qui définit les spécifications techniques et les exigences nécessaires ainsi que les règles contractuelles s'appliquant à la prestation du SET, les efforts de la Commission européenne et la maturité des technologies de perception des péages, le service européen de télépéage n'est pas encore une réalité dans la vie quotidienne des usagers de la route. Les Etats membres et les parties prenantes n'ont pas tous fait preuve de la détermination nécessaire pour finaliser le cadre réglementaire et opérationnel du service à leur niveau. Jusqu'en 2009, la plupart des Etats membres qui ont mis en place des systèmes de télépéage nationaux ou locaux l'ont fait sans prêter l'attention voulue à la dimension européenne de ce service afin de respecter le calendrier fixé dans la directive.

La Commission européenne a donc l'intention d'accélérer la mise en œuvre uniforme de la décision. La Commission et les Etats membres intensifieront les travaux du comité du télépéage institué par la directive 2004/52/CE. Les Etats membres devront s'acquitter d'urgence de leurs obligations prévues par la décision 2009/750/CE et la Commission engagera, le cas échéant, des procédures d'infraction.

A la suite de la présentation de ce document, les membres de la Commission du Développement durable concluent que le Luxembourg n'est pas concerné par cette communication, étant donné qu'il ne prélève pas de redevance autoroutière. Ils sont cependant d'avis que la mise en place d'un système unique de télépéage au niveau UE serait bénéfique à tout point de vue.

Luxembourg, le 27 septembre 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden