

Un point de contact unique pour le Service Europe :

vous pouvez désormais adresser vos questions, remarques ou suggestions à l'adresse suivante : europe@fntp.fr

Actualité européenne

Enfin un accord sur le budget 2007-2013...

Un montant global de 863 milliards d'euros

Après plusieurs mois de négociations difficiles, les Etats membres sont finalement parvenus à un compromis sur les perspectives financières pluriannuelles pour la période 2007-2013. Lors du Conseil européen du 17 décembre 2005, ils se sont accordés sur **une contribution globale aux politiques européennes de 863 milliards d'euros, soit 1,045% du revenu national brut (RNB) européen**. Ce sont certes 9 milliards de moins que le compromis proposé par la présidence luxembourgeoise en juin 2005, mais 13 milliards de plus que la somme avancée par la présidence britannique. La proposition initiale de la Commission s'élevait quant à elle à un peu plus de 1025 milliards d'euros. Ce compromis, pour être validé, doit encore obtenir l'accord du Parlement européen.

Un réexamen en 2008

Selon une clause de révision insérée à l'accord, le Conseil européen invitera la Commission à procéder en 2008-2009, à un réexamen exhaustif des dépenses et recettes de l'Union européenne, ce qui signifie que le budget européen pourrait être modifié avant la fin de la période de programmation, c'est-à-dire avant 2013.

Une déception relative pour les Travaux Publics

En termes de volumes de dépenses, l'accord du 17 décembre 2005 se révèle plutôt décevant pour le secteur des Travaux Publics : la politique de cohésion ne recevra que 308 milliards d'euros, contre 336 proposés par la Commission en juillet 2004, et l'enveloppe « Compétitivité pour la croissance et l'emploi », qui couvre, entre autres,

les dépenses liées à la recherche et aux réseaux transeuropéens (RTE), ne s'élèvera qu'à 72 milliards contre les 121 proposés initialement par la Commission, soit une réduction des dépenses prévues d'environ 40%. En outre, la priorité étant donnée à la recherche, il est fort probable que la partie de cette enveloppe allouée aux RTE, initialement proposée à hauteur de 20,3 milliards d'euros, soit réduite de plus de 40 %.

Si l'accord n'est pas à la hauteur de ce que l'on aurait pu espérer, il présente le mérite de dégager des marges de manoeuvre pour la Présidence autrichienne, qui, dans l'hypothèse d'un échec des négociations, aurait été contrainte d'y consacrer une grande partie de sa présidence, au détriment des dossiers de fonds.

Une relance du débat sur le Traité constitutionnel

La procédure actuelle d'adoption des perspectives financières n'est pas prévue par les Traités. Instituée par la pratique, l'adoption se traduit par un simple accord interinstitutionnel entre Parlement et Conseil.

Le projet de Traité constitutionnel prévoyait quant à lui de pérenniser le système des perspectives financières sous l'appellation de « cadre financier pluriannuel » et en fixait la procédure. Celle-ci reviendrait à accroître les pouvoirs du Parlement européen, traditionnellement en faveur d'un programme de dépenses plus ambitieux, et à réduire les éventuels blocages des Etats membres en introduisant à terme le vote à la majorité au Conseil. **Ce changement mérite d'être souligné, avec la relance du débat sur le Traité constitutionnel et en vue du bilan sur l'avenir de l'Union prévu pour la fin du premier semestre 2006.**

Dossiers importants

Vote du Parlement sur la révision de la directive « Eurovignette »

A la suite d'un compromis dégagé entre le Parlement européen et le Conseil, les députés ont adopté, le 15 décembre dernier, la recommandation pour la deuxième lecture de Corien WORTMANN-KOOL (PPE-ED, Pays-Bas) sur la révision de la directive « Eurovignette » de 1999.

La nouvelle tarification de l'usage des infrastructures a **un champ d'application élargi** : visant originellement à taxer les véhicules ayant un poids en charge autorisé de 12 tonnes et plus, **elle concernera en fait les véhicules de plus de 3,5 tonnes à partir de 2012**, avec toutefois certaines exemptions. Sur le plan géographique, son champ d'application est également plus

étendu puisqu'**elle s'appliquera à l'ensemble du réseau routier transeuropéen** contre les seuls axes prioritaires prévus dans le texte d'origine.

Le texte sur lequel le Parlement s'est prononcé vise à mettre en place une tarification plus juste de l'usage des infrastructures par :

- une harmonisation des tarifs de transports dans tous les Etats membres afin de consolider le marché intérieur,
- la mise en place d'un système de tarification équitable pour l'utilisation des infrastructures, basé notamment sur les principes d'« utilisateur payeur » et de « pollueur payeur »,

- l'introduction de méthodes homogènes de calcul pour le coût des différents modes de transport,
- la promotion de modes de transport plus respectueux de l'environnement,
- l'encouragement de nouveaux investissements dans les infrastructures de transport.

L'élément crucial de ce texte pour le secteur des travaux publics réside dans la possibilité **de dégager des moyens supplémentaires de financement des infrastructures de transport, par la possibilité d'une affectation des bénéfices de la nouvelle tarification à l'entretien de l'infrastructure concernée.**

La position du Parlement est globalement favorable à cette attente, les députés ayant accepté les amendements proposant une affectation plus stricte des recettes. Selon le texte adopté au Parlement, **les recettes**

des péages ou les taxes sur l'utilisation des routes des réseaux transeuropéens devraient en effet être affectées par les Etats membres à l'entretien de l'infrastructure concernée et du secteur des transports dans son ensemble.

Il est toutefois regrettable qu'il soit laissé aux seuls Etats membres la faculté de réaffectation des recettes pour le financement des infrastructures.

Accord entre le Parlement et le Conseil sur la rationalisation de la directive « Machines »

La rationalisation de la directive 98/37/CE, dite « Machines », entrera prochainement en application : le Parlement européen a en effet adopté le 15 décembre dernier en deuxième lecture une résolution approuvant la position commune à laquelle le Conseil était parvenu en juillet dernier.

La directive modifiée suit le même objectif que la directive « Machines » initiale, à savoir **l'harmonisation de la conception et de la fabrication des machines afin de protéger la sécurité des personnes qui les utilisent et**

d'assurer la libre circulation des machines dans le marché intérieur. Elle s'applique à un très large champ de biens, des produits de petite taille destinés aux consommateurs aux équipements de grande puissance à usage professionnel. Les éléments essentiels sur lesquels elle s'appuie sont : des exigences obligatoires en matière de sécurité et de santé, des normes harmonisées volontaires, des procédures d'évaluation de la conformité ou encore le marquage CE (les machines portant ce marquage peuvent circuler librement dans l'Espace économique européen).

Le texte approuvé par les deux institutions **accroît la sécurité juridique en précisant le champ d'application et la signification de la directive originale de 1998.** Il réduit certaines ambiguïtés du texte de 1998 pouvant conduire à des divergences d'interprétation, et à le démarquer clairement d'autres directives en vigueur, telles que la directive « Ascenseurs » et la directive « Basse tension ». Il étend le champ d'application aux ascenseurs de chantier – qui n'étaient donc pas couverts par la directive « Ascenseurs » - et aux appareils à charge explosive.

La Commission européenne propose de réviser la directive-cadre relative aux déchets

La Commission a présenté le 21 décembre une nouvelle stratégie sur la prévention et le recyclage des déchets. Cette stratégie de long terme met l'accent sur le recyclage, la limitation de la production de déchets et l'utilisation des déchets comme source d'énergie.

Première étape de cette stratégie thématique, la Commission propose d'améliorer la directive-cadre « déchets » de 1975 (75/442/CEE). La proposition de révision (COM(2005)667), présentée le 21 décembre en même temps que le lancement de la stratégie thématique, répond à trois exigences :

- D'abord, la stratégie thématique pour la prévention et le recyclage des déchets introduit une **nouvelle approche consistant à fixer un objectif environnemental.** Dans le cas de la

proposition de révision de la directive-cadre « déchets », l'objectif poursuivi est la réduction des effets environnementaux résultant de la production et de la gestion des déchets, en tenant compte de l'ensemble du cycle de vie des produits.

- Ensuite, la révision vise à **simplifier le cadre juridique existant**, en abrogeant notamment la directive 75/439/CEE concernant l'élimination des huiles usagées et en incorporant dans la directive-cadre « déchets » les dispositions de la directive 91/689/CEE relative aux déchets dangereux.

- Enfin et surtout, la révision vise à une **clarification de la directive-cadre « déchets » de 1975**, dont certaines définitions sont sources d'incertitudes dans l'interprétation d'un

Etat membre à l'autre. L'impératif de clarification est notamment nécessaire pour la **définition de la notion de déchet et la distinction à faire entre la valorisation et l'élimination.** La révision introduit des définitions plus claires. Afin de trancher à quel moment les déchets cessent de l'être, la proposition de révision prévoit le recours à la procédure de comitologie, c'est-à-dire la réunion de comités composés de représentants des Etats membres et présidés par la Commission. Ces comités permettent à la Commission d'instaurer un dialogue avec les administrations nationales avant d'adopter les mesures d'exécution de la directive-cadre. Ils seront composés, pour la France, d'experts issus du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable.

La FNTF élabore une réponse à la consultation sur la révision du Livre Blanc sur les Transports

Comme annoncé dans le dernier numéro de la Lettre « Europe, le Point sur... » (n° 49 – décembre 2005), la FNTF a très largement inspiré la réponse de la FIEC à la consultation à mi-parcours sur la révision du Livre Blanc sur les Transports.

Sa contribution insiste sur :

- **Une meilleure coordination des projets, notamment avec la création d'un fonds**

dédié à chaque projet prioritaire du RTE-T,

- **La concentration des ressources publiques, avec une révision des critères d'allocation et d'engagement,**

- **Une approche cohérente et pragmatique en matière de partenariats public-privé,**

- **La mise en place de nouvelles ressources, avec notamment la relance du projet d'emprunt européen.**

Validée par l'ensemble des Fédérations membres de la FIEC, cette contribution a été envoyée par la FIEC à la Commission européenne le 31 décembre. Pour mémoire, la contribution de la FIEC à la consultation préalable au Livre blanc sur les Transports en 2001 avait été largement prise en compte par la Commission européenne.

Brèves

Directive Services : FNTF et FFB plaident pour la déclaration préalable au détachement auprès du député Malcolm HARBOUR (GB, PPE)

La FNTF et la FFB ont remis au député européen Malcolm HARBOUR (Grande-Bretagne, PPE), rapporteur sur le texte pour son groupe politique, une proposition d'amendement permettant de maintenir l'exigence d'une déclaration préalable au détachement de travailleurs en provenance d'une entreprise établie à l'étranger. La déclaration préalable est le seul moyen d'assurer un contrôle effectif de la prestation de services, et constitue donc un enjeu essentiel de la proposition pour le secteur de la construction.

Matthias RUETE remplace M. LAMOUREUX à la tête de la Direction générale Energie et Transport (DG TREN)

Matthias RUETE (de nationalité allemande) a été nommé le 21 décembre directeur général de la direction générale de l'Energie et des Transports, en remplacement de François LAMOUREUX. A la Commission depuis 1993, il occupait depuis janvier 2005 le poste de directeur « Coordination de la compétitivité » à la DG Entreprises et Industrie.

Matthias RUETE a déjà travaillé à la DG TREN entre 1998 et 2000 comme directeur « Relations internationales, réseaux transeuropéens d'infrastructures de transports ». La FNTF a eu l'occasion de développer des contacts avec lui dans le cadre de ses précédentes fonctions.