



Session plénière du 14 au 17 février

Focus

En se réunissant pour la deuxième fois en plénière en ce mois de février, les députés européens débattront de l'accord de libre-échange avec la Corée du Sud et de son impact sur l'industrie automobile européenne. Ils étudieront les progrès faits par la Croatie en vue d'une adhésion à l'UE et voteront leur position concernant les événements en Egypte. Ils approuveront ensuite de nouvelles règles défendant les droits des passagers voyageant en bus.

Ce dossier présente les grands sujets inscrits à l'ordre du jour (première section) et les comptes-rendus détaillés des débats et votes principaux, mis à jour en cours de session.

Pour accéder aux différentes sections, cliquez sur les liens ci-dessous.

Les grands sujets à l'ordre du jour

Les droits des passagers de l'UE étendus aux bus et autocars Grâce aux députés qui ont bataillé ferme pour assurer les droits des passagers dans tous les modes de transport, les exploitants d'autocars et de terminaux de bus devront se conformer dans toute l'UE aux nouveaux standards de qualité concernant l'information et l'assistance fournies aux voyageurs et une politique de compensation. Le vote final du Parlement européen, mardi, viendra compléter la législation de l'UE qui couvre déjà les transports aérien, ferroviaire et maritime.

Médicaments falsifiés : mieux protéger les patients Pour lutter contre les faux médicaments, une nouvelle législation européenne inclura les ventes sur Internet afin d'empêcher les médicaments "falsifiés" de pénétrer dans la chaîne d'approvisionnement légale, ont convenu les députés avec le Conseil, juste avant Noël. Mercredi, les députés voteront le projet de loi qui introduit également de nouveaux dispositifs de sécurité, pour éviter que des médicaments dangereux puissent atteindre les patients, et des sanctions à l'encontre des faussaires.

Les utilitaires légers passent au vert Le Parlement franchira une nouvelle étape vers des utilitaires légers plus propres et plus économes en carburant, mardi, lorsqu'il se prononcera sur les limites des émissions de CO2 pour les utilitaires légers dans l'UE. Les nouvelles règles approuvées par les États membres prévoient des incitants à la construction de véhicules à haut rendement et des sanctions à l'égard des constructeurs qui ne respectent pas les objectifs.

Des systèmes de retraite durables Les réformes des pensions sont en cours partout en Europe, en réponse au vieillissement de la population de l'UE et au ralentissement économique. La durabilité de systèmes de retraite assurant des revenus appropriés doit être maintenue, selon une résolution non législative qui devrait être votée par les députés mardi.

La Croatie, prochain État membre de l'UE ? Les négociations d'adhésion la Croatie à l'UE pourraient s'achever au premier semestre de 2011, à condition que Zagreb procède aux réformes nécessaires, affirment les députés dans un projet de résolution soumis au vote mercredi. Parmi les défis restant à relever par le pays, les députés pointent la lutte contre la corruption, l'aide au retour des réfugiés et la restructuration des chantiers navals.

Le Parlement va débattre des troubles en Egypte Les députés vont tenir un autre débat sur la situation politique actuelle en Egypte, après avoir débattu des manifestations politiques dans le sud de la Méditerranée, le 2 février. Une résolution sera mise aux voix, jeudi.

Le Parlement débattira de la loi hongroise controversée sur les médias La question de la nouvelle loi hongroise sur les médias fera l'objet d'un débat mercredi qui sera suivi d'un vote jeudi. La Commission européenne a demandé au gouvernement hongrois des éclaircissements sur certains aspects de la loi entrée en vigueur le 1er janvier 2011. La Commission s'interroge sur la conformité de la loi à la directive européenne sur les services de l'audiovisuel. Les commissions des libertés civiles et de la culture du PE ont déjà tenu un débat sur la question le 17 janvier.

L'accord de libre-échange UE-Corée du Sud en voie d'être adopté Après avoir réussi à obtenir des mesures de sauvegarde et des garanties de Séoul quant à l'absence d'impact négatif de la nouvelle législation coréenne relative aux émissions de CO2 des voitures sur les constructeurs automobiles européens, les députés européens devraient donner leur feu vert à la ratification de l'accord commercial le plus ambitieux que l'UE ait négocié jusqu'ici.

Brevet unique : vote sur une procédure limitée aux États désireux d'avancer Les propositions concernant le recours à la coopération renforcée pour avancer sur un brevet unitaire dans l'UE seront votées la semaine prochaine. Si le Parlement dans son ensemble et le Conseil approuvent le recours à cette procédure, la Commission devra déposer deux propositions législatives – l'une sur le régime linguistique et l'autre sur l'établissement du brevet unique.

Immigration: un permis unique pour vivre et travailler dans l'UE Un projet de "permis unique", permettant aux immigrants d'obtenir un permis de séjour et de travail, via une seule procédure, et leur conférant un ensemble de droits comparables à ceux des citoyens de l'UE sera mis aux voix mercredi.

Les députés se prononcent sur l'accord de libre-échange UE-Corée du Sud

Ayant obtenu une clause de sauvegarde garantissant que la nouvelle loi coréenne sur les émissions de CO2 des véhicules ne nuirait pas aux constructeurs automobiles de l'UE, la commission du commerce international a recommandé que le Parlement européen donne son feu vert à la ratification de l'accord commercial le plus ambitieux jamais négocié par l'UE. Les députés en débattront mercredi 16 février et voteront le lendemain.

L'accord de libre-échange (ALE) vise à supprimer près de 98 % des droits à l'importation, ainsi que d'autres barrières commerciales, pour multiplier par deux les échanges commerciaux de l'UE avec la Corée. L'accord couvrira également les marchés publics, les droits de propriété intellectuelle, la réglementation du travail et les questions environnementales.

Le 26 janvier, la ratification a fait un pas en avant avec l'accord de la commission du commerce international sur le compromis final relatif aux mesures de sauvegarde, conclu avec le Conseil. Ces mesures permettront à l'UE de réaugmenter les droits de douane aux niveaux précédents au cas où des taux plus bas entraîneraient un préjudice grave pour les producteurs de l'UE.

Une large majorité des membres de la commission a voté en faveur de la ratification de l'ALE qui devrait apporter de nouveaux débouchés commerciaux évalués à 1,9 milliard d'euros, ainsi qu'une économie annuelle de 1,6 milliards d'euros pour les exportateurs européens.

"Il s'agit clairement d'une situation win-win pour l'Union européenne" a déclaré Robert Sturdy (ECR, UK) chargé du dossier au Parlement. L'élimination des obstacles aux échanges est vitale pour les trois secteurs les plus concernés du côté de l'Union, à savoir l'automobile, l'électronique grand public et le textile, secteurs dans lesquels la Corée jouit d'un avantage comparatif, indique-t-il.

Secteur automobile

Conformément à l'accord, les droits de 8 % prélevés sur les voitures européennes exportées en Corée seront supprimés, soit 2 000 euros pour un véhicule de 25 000 euros. Les constructeurs automobiles seront également en mesure de vendre en Corée des voitures qui auront été produites conformément aux spécifications de l'Union européenne sans devoir les soumettre, à leurs frais, à des essais supplémentaires.

En outre, l'accord de libre-échange met en place un comité de suivi pour éviter que soit instauré un protectionnisme déguisé sous la forme de nouveaux obstacles techniques.

Textiles

Étant donné que les tarifs douaniers sud-coréens pour les vêtements et les textiles s'élèvent à 10 %, un marché sud-coréen libéralisé est considéré comme une excellente perspective pour les entreprises européennes.

L'accord prévoit la suppression immédiate d'une grande partie des 60 millions d'euros de taxes prélevées annuellement aux exportateurs européens. En outre, le chapitre concernant les droits de propriété intellectuelle protégera les marques européennes pour leurs dessins ou modèles.

Selon le rapporteur, la demande de produits européens de marque augmente sur le marché sud-coréen et ces dispositions permettront de garantir une concurrence libre et loyale.

Produits électroniques grand public

En supprimant toutes les exigences qui font double emploi, l'ALE élimine les obstacles au commerce de produits électroniques grand public et d'équipements électroménagers tels que téléviseurs et ordinateurs, fours micro-ondes, téléphones portables et équipements de télécommunications.

En outre, la reconnaissance des normes européennes en matière de technologies de l'information et la suppression des droits de douane à l'exportation devraient permettre un accès au marché sud-coréen dans des conditions équitables.

Les droits des passagers de bus

Plus de 70 millions de citoyens voyagent en autocar ou en bus chaque année en Europe. Pourtant, ce mode de transport reste le seul sans disposition spécifique de l'Union européenne en matière de protection des passagers. Après trois ans de négociation, les députés voteront l'accord conclu avec le Conseil cette semaine à Strasbourg. Le rapporteur Antonio Cancian (PPE, IT) explique ce qui va changer pour les citoyens européens.

La Commission européenne a proposé ce règlement en 2008. Nous sommes en 2011 et ce n'est toujours pas terminé. Pourquoi?

Les autobus et autocars ne sont généralement pas gérés par de grandes entreprises, comme les compagnies d'avion ou de train, mais souvent par des entreprises familiales. Les Etats membres estimaient que le moment n'était pas le plus opportun pour imposer de nouvelles règles à des PME, afin de ne pas réduire leur compétitivité. Cela est compréhensible, mais nous devons tenir compte du fait que les passagers d'autobus sont souvent "vulnérables" en termes de revenu ou d'éducation. Ils ne peuvent pas résoudre leurs problèmes en portant l'affaire en justice. Il faut se concentrer aussi sur les personnes à mobilité réduite, non seulement les handicapés mais aussi la population de plus en plus âgée. Par conséquent, un ensemble commun de règles était absolument nécessaire.

Qu'est-ce qui va changer pour les passagers européens voyageant par autobus et autocar ?

Une charte des droits des passagers sera mise en place pour tous. En outre, pour les services dépassant les 250 kilomètres, une indemnisation sera incluse pour les retards. Il y aura une assistance en cas de retard ou d'annulation, une protection en cas d'accidents ou de décès, un remboursement des bagages perdus ou endommagés et l'information devra être accessible. En outre, les passagers à mobilité réduite auront droit à une aide spéciale, comme dans le transport aérien.

Quels ont été les principaux points de désaccord avec le Conseil ?

Nous voulions que les règles soient applicables pour les distances de plus de 50 km alors que le Conseil ne les considérait utiles qu'à partir de 500 km. Le chiffre de 250 km a donc été un compromis. Il a été très difficile de trouver un accord et la dernière nuit de négociations, nous avons terminé à 1h30 du matin. C'était le premier acte de conciliation depuis le traité de Lisbonne et ce fut un débat enflammé.

Les passagers sur les petites distances n'auront pas de droit ?

Le règlement prévoit une série de 12 droits fondamentaux, valables pour toutes les distances et centrés en particulier sur les besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Et après?

Avec ce règlement, nous en avons fini avec le dossier sur les droits des passagers. Quel que soit le mode de transport que les citoyens utilisent maintenant, ils sont protégés au niveau européen. La Commission européenne s'est engagée, dans les années à venir, à réviser et à placer dans un cadre commun tous les règlements en vigueur pour tous les modes de transports. Il sera ainsi plus facile pour les passagers d'être informés de leurs droits. Cela offrira la possibilité de réduire le nombre des autorités qui ont à surveiller la mise en œuvre. Nous allons également proposer un billet unique pour tous les modes de transport. Cela simplifiera grandement les choses dans le cas où un même voyage comprendrait différents types de transports.

Les passagers de bus recevront :

- Indemnisation et assistance en cas d'accidents (le cas échéant, la fourniture de nourriture et de vêtements, le transport, et l'hébergement pour un montant maximum de 80 € par nuit et par passager et un maximum de 2 nuits)
- Si un service d'autobus ou autocar est annulé ou retardé plus de deux heures ou en cas de sursréservation, les passagers auront immédiatement la possibilité de choisir entre la poursuite du voyage ou un réacheminement.
- Si un voyage de plus de trois heures est annulé ou retardé de plus de 90 minutes, des collations, repas ou boissons devront être fournis ainsi que des chambres d'hôtel d'un montant allant jusqu'à 80 € par nuit et par personne.
- Bus et compagnies d'autocars sont tenus de fournir une assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. S'ils ne le peuvent pas, le passager pourra être accompagné sans frais supplémentaires par une tierce personne.

Un coup d'accélération à la directive "services"

La directive services est un élément important et volumineux de la législation, qui vise à ouvrir le secteur des services à la libre circulation dans l'Union européenne. Si nous pouvons voyager, commercer librement d'un pays à l'autre, pourquoi ne pourrions-nous pas faire de même avec les services ? Cela semble logique, mais un rapport sur la mise en œuvre de la directive services, qui doit être examiné et adopté en séance plénière cette semaine, souligne que le chemin est encore long.

Le rapporteur allemand Evelyne Gebhardt (groupe des socialistes et démocrates) qui fut à l'origine de la directive services et qui est également en charge du rapport de sa mise en œuvre, nous a expliqué les principaux points.

Qu'est ce qui coince?

La directive services a été adoptée en décembre 2006. Trois ans plus tard, un moniteur de ski allemand devrait pouvoir enseigner les secrets de la godille en Autriche, et une compagnie de transports routiers Lettone prendre en charge des clients en Belgique. Mais pour beaucoup de prestataires de services, ce n'est toujours pas le cas : même si la directive services est entrée en vigueur, la mise en œuvre n'en a été que partielle et mal réalisée par de nombreux États membres en raison de la transposition tardive par plusieurs d'entre eux.

Ce rapport est la première évaluation du Parlement sur l'état d'avancement et il se concentre sur les principales questions soulevées dans les États membres : le champ d'application de la directive, les points de contact uniques (PCU), la coopération administrative et le processus d'évaluation mutuelle.

Il est rare que le Parlement rédige un rapport sur la mise en œuvre d'une directive. "Nous avons travaillé pendant des années sur ce projet de loi très important et nous voulons qu'il soit mis en place correctement ; nous avons constaté que dans certains pays il y avait un retard considérable", explique Evelyne Gebhardt. "Pendant longtemps, il était encore exigé qu'un guide touristique à Rome soit romain, et un moniteur de ski allemand n'était pas en mesure d'enseigner en Autriche, car on lui demandait un papier de sa banque qui n'existait même pas en Allemagne", ajoute-t-elle.

Beaucoup d'arrêts et pas de guichets?

L'une des préoccupations les plus importantes concerne le retard dans la mise en place des "points de contact uniques" (PCU), prévus dans la directive "services", guichets administratifs où toute personne souhaitant fournir des services dans un autre pays pourrait obtenir les informations nécessaires : cet excellent outil conçu pour faciliter la prestation de services transfrontaliers a été soit mal, soit pas du tout établi. "Sans ces guichets uniques, cela devient un parcours du combattant...droit du travail, droit de l'environnement...il ya tellement de choses à respecter. C'est pratiquement impossible."

Le rapport souligne que le PCU doit être doté de moyens financiers pour assurer la disponibilité et la qualité de l'information, sans oublier la question des langues: "Les informations ne peuvent pas seulement être disponibles dans la langue du pays, elles doivent absolument être fournies en plusieurs langues, notamment dans les zones proches des frontières, et en anglais, bien sûr", insiste Evelyne Gebhardt. Elle souligne de plus que le PCU ne doit pas être seulement un portail électronique, mais un contact humain doit être proposé dans le but de fournir aux utilisateurs des réponses complètes à leurs questions.

Elle insiste sur le maintien de la pression sur les États membres afin de parvenir à une transposition complète: "Après tout, les États membres ont aussi souhaité cette directive. C'est vraiment dommage qu'elle ne soit pas mise en place." D'autant plus que, comme le souligne le rapport, les activités couvertes par la directive services comptent pour 40% du PIB de l'Union européenne, autant pour les emplois, et pourraient donc être cruciales pour la croissance économique et la lutte contre le chômage.

Focus

Le rapport et les débats en commission IMCO ont également porté sur le champ d'application de la directive et l'incertitude quant à certains domaines de services exclus, notamment les services sociaux, services de santé et des services d'intérêt économique général.