



NOTE D'INFORMATION¹
Bruxelles, le 29 novembre 2017

Conseil Transports, télécommunications et énergie
(Questions relatives aux transports)
Bruxelles, le 5 décembre 2017

Présidence: Kadri Simson, ministre estonienne de l'économie et des infrastructures

La **session débutera** à 9 h 30.

Le Conseil fera le point sur les progrès accomplis concernant les propositions relatives à l'**accès au marché** et aux **aspects sociaux dans le secteur du transport routier** présentées en juin par la Commission dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité. Ces propositions comprennent de nouvelles règles relatives au détachement des travailleurs dans le secteur du transport routier, des restrictions en matière de cabotage, la mise en place de règles pour les transporteurs routiers et des règles relatives au temps de conduite et au temps de repos pour les conducteurs.

Les ministres tiendront un débat d'orientation sur les propositions en matière de **tarification routière** du même train de mesures, y compris la proposition de directive relative à l'eurovignette et au télépéage.

Le Conseil se penchera sur les progrès réalisés concernant la proposition de règlement **visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien**.

Le Conseil devrait également adopter trois séries de conclusions sur les sujets suivants: les progrès réalisés en ce qui concerne les **réseaux transeuropéens de transport** (RTE-T) et le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) dans le domaine des transports; **la numérisation des transports**; et l'évaluation à mi-parcours de **Galileo**, d'EGNOS et de l'Agence du GNSS européen.

Parmi les autres points à l'ordre du jour figure la présentation par la Commission du **deuxième ensemble de propositions sur la mobilité**, adopté en novembre. Ces propositions concernent les véhicules de transport routier propres, les transports combinés de marchandises et l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Un plan d'action correspondant vise à promouvoir une infrastructure pour carburants alternatifs.

Enfin, la future présidence bulgare présentera son **programme de travail**.

Conférence de presse: +/- 19.30

* * *

[Les conférences de presse et manifestations publiques peuvent être suivies par transmission vidéo à l'adresse suivante:](#)

[La transmission vidéo, téléchargeable en format "diffusion" \(MPEG 4\), et la galerie de photos seront accessibles à l'adresse suivante:](#)

¹ La présente note a été élaborée sous la responsabilité du service de presse.

Transport routier: accès au marché et aspects liés à la politique sociale

Le Conseil fera le point sur les progrès accomplis concernant les propositions relatives à l'**accès au marché** et aux **aspects liés à la politique sociale** dans le premier train de mesures sur la mobilité présenté par la Commission en juin. Ces propositions concernent le transport routier et comprennent, entre autres, de nouvelles règles relatives au détachement des travailleurs dans le secteur du transport routier et au cabotage.

Propositions de la Commission

Les propositions de la Commission concernant l'**accès au marché** visent à durcir et à harmoniser les conditions d'établissement des opérateurs de transport et à instaurer une coopération plus efficace des États membres afin de lutter contre les sociétés-écrans. Elles permettraient d'effectuer des transports de cabotage en nombre non limité dans un délai de cinq jours à compter de la livraison internationale.

Les règles de l'UE concernant le **détachement des travailleurs** ont pour but de garantir un même salaire pour un même travail au même endroit. Les règles spécifiques au secteur proposées pour les travailleurs dans le domaine des transports routiers visent à assurer un équilibre entre des conditions de travail appropriées pour les conducteurs et la liberté donnée aux transporteurs de fournir des services transfrontières. La proposition clarifie les règles actuelles et avance certaines règles spécifiques pour le détachement des travailleurs.

En vertu de la proposition de la Commission, certaines règles concernant le détachement des travailleurs – relatives au salaire minimum et aux congés annuels payés du pays d'accueil – entreraient en vigueur dès lors que le conducteur aurait effectué, dans le pays d'accueil et pendant trois jours d'un même mois civil, des opérations de transport international de marchandises. Ce seuil de durée ne s'applique pas au cabotage, puisque, dans ce cas, toute l'opération de transport se déroule dans l'État d'accueil et que toutes les règles en matière de détachement s'appliquent à compter du premier jour.

Le **respect des règles** serait mieux contrôlé, notamment par le recours à des données tachygraphiques aux fins du détachement et à des règles en matière de cabotage. La proposition renforce également l'échange d'informations entre les États membres afin d'améliorer ledit respect des règles.

Le règlement de l'UE relatif au **temps de conduite** fixe des durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire ainsi que la durée minimale des pauses et des temps de repos pour les conducteurs de camions et de bus. Le but de ces règles est de garantir des conditions de travail appropriées pour les conducteurs et d'assurer une concurrence loyale entre les transporteurs, ainsi que d'améliorer la sécurité pour tous les usagers de la route.

La proposition de la Commission vise à créer les conditions permettant aux conducteurs qui le souhaitent de passer davantage de temps à leur domicile. Une répartition plus souple du repos hebdomadaire permettrait aux conducteurs d'accumuler du temps de repos, leur donnant ainsi la possibilité, après trois semaines sur la route, de rester chez eux pendant une semaine entière. Les périodes minimales de repos et les durées maximales de conduite resteraient inchangées.

La proposition accorde aussi de la souplesse aux conducteurs, leur permettant de continuer à rouler jusqu'à un lieu d'hébergement approprié même lorsque leur horaire de travail est dépassé, sauf si cela est de nature à compromettre la sécurité routière.

Les nouvelles règles devraient préciser que le temps de repos hebdomadaire normal (45 heures au moins) ne saurait être pris dans un véhicule. L'employeur prendra à sa charge le coût d'un d'hébergement approprié, sauf si le repos est pris à domicile.

Une proposition relative aux **véhicules loués** vise à assouplir les restrictions concernant l'utilisation de véhicules loués dans le cadre du transport international, étant donné que ces véhicules ont tendance à être plus modernes, plus sûrs et moins polluants.

Travaux au sein du Conseil

La présidence a élaboré un [rapport d'avancement](#) détaillé relatif aux discussions qui se sont tenues jusqu'à présent et où figurent un certain nombre de scénarios de compromis envisageables.

Les travaux techniques portant sur les propositions relatives à l'accès à la profession (en ce qui concerne les critères d'établissement et les véhicules utilitaires légers), aux véhicules loués et aux tachygraphes sont bien avancés.

Des travaux complémentaires sont nécessaires en ce qui concerne la proposition relative au temps de repos afin de trouver un compromis acceptable par tous.

Les propositions interdépendantes concernant le détachement des travailleurs du secteur du transport routier et l'accès au marché sont celles qui demanderont le plus de travail.

La proposition de directive générale relative au détachement de travailleurs fait actuellement l'objet de négociations avec le Parlement européen.

Comment ces propositions acquerront-elles force de loi?

Le Conseil et le Parlement européen doivent marquer leur accord sur les textes avant que ceux-ci ne puissent entrer en vigueur. Le Parlement n'a pas encore arrêté sa position sur ces propositions.

[L'Europe en mouvement](#) (Informations concernant les propositions de la Commission)

Tarification routière

Les ministres tiendront un **débat d'orientation** sur les propositions relatives à la **tarification routière** du premier train de mesures sur la mobilité, y compris une révision de la directive "Eurovignette" visant à renforcer les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur.

La tarification routière est une compétence nationale dans l'UE et les États membres sont libres de l'introduire ou non sur leur territoire. L'actuelle directive "**Eurovignette**" énonce certaines règles communes qui doivent être suivies par les États membres qui souhaitent imposer de telles taxes. Ces règles concernent les péages fondés sur la distance et les droits d'usage fondés sur la durée (vignettes) destinés aux poids lourds (de plus de 3,5 tonnes) pour l'utilisation de certaines infrastructures. L'idée est que les fonds nécessaires à la construction, l'exploitation et le développement de l'infrastructure peuvent être mobilisés par l'imposition de péages et de vignettes aux usagers de la route.

Dans sa proposition, la Commission propose de stipuler que pour les pays qui décident de taxer l'utilisation des infrastructures routières, la taxation devrait plutôt être fondée sur la distance parcourue, afin de tenir compte de l'utilisation et de la pollution réelles. Le champ d'application de la directive serait élargi pour inclure les autobus et autocars, les utilitaires légers et les voitures particulières.

La Commission propose aussi de réviser la directive relative au **service européen de télépéage** (SET) pour permettre aux usagers de régler, dans l'ensemble de l'UE, sur la base d'un seul contrat et d'une seule facture, les péages à l'aide d'un seul appareil embarqué. Les nouvelles règles faciliteraient également le recouvrement des redevances routières impayées par les conducteurs de véhicules immatriculés dans un autre pays de l'UE.

En outre, parmi les initiatives du train de mesures sur la mobilité figure une proposition au champ d'application très limité relative à la **taxation des véhicules**, qui est étroitement liée à la tarification routière. Toutefois, il n'est pas prévu de débattre de cette proposition en détail lors de cette session du Conseil.

Débat d'orientation du Conseil

La présidence a élaboré un document d'information (13772/17) en vue du débat au sein du Conseil. Il comprend les questions suivantes à l'intention des ministres:

Eurovignette:

- L'extension du champ d'application de la directive "Eurovignette" afin d'englober tous les véhicules se justifie-t-elle en termes d'objectifs politiques, notamment de finances publiques, d'équité sociale, d'égalité des conditions entre les modes de transport et de juste répartition des coûts entre tous les usagers? Tous les véhicules doivent-ils être traités de la même manière?
- Les objectifs à long terme de financement durable des infrastructures, de réduction des émissions et de la congestion seraient-ils mieux atteints en passant au fil du temps à un système fondé sur la distance? Quel serait l'horizon temporel? Quels sont les avantages et les inconvénients d'un système fondé sur la distance? Les recettes générées devraient-elles être réinvesties au profit des usagers?

Service européen de télépéage:

- Les ministres sont-ils d'accord pour estimer que le paiement des péages à l'étranger devrait être simplifié en améliorant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et en facilitant l'accès des prestataires du service européen de télépéage au marché de la perception par télépéage? Quels seraient, de l'avis des ministres, les instruments législatifs les plus appropriés pour apporter ces modifications?

Les points de vue exposés par les ministres **fourniront des orientations pour la suite des travaux** du groupe de travail du Conseil sur les propositions.

Comment les textes acquerront-ils force de loi?

Pour être adoptés, les textes doivent être approuvés à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

[Europe en mouvement](#) (Informations sur les propositions de la Commission)

Préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien

Le Conseil se penchera sur les progrès réalisés concernant la proposition de règlement **visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien**. La [proposition](#) présentée par la Commission en juin vise à garantir une concurrence loyale entre les compagnies aériennes de l'Union et les transporteurs aériens des pays tiers tout en maintenant des conditions propices à un niveau élevé de connectivité. Elle fait partie de la stratégie de l'aviation pour l'Europe présentée par la Commission en décembre 2015.

Les conditions d'une concurrence loyale entre les transporteurs aériens peuvent être prévues dans des accords de transport aérien ou de services aériens. Toutefois, la plupart de ces accords conclus avec des pays non membres de l'UE ne prévoient pas à ce jour de règles de concurrence loyale.

L'UE dispose d'un règlement (n° 868/2004) qui était destiné à régler ces questions par l'action unilatérale de l'UE, mais il n'a jamais été appliqué en pratique. Le règlement comporte plusieurs défauts: par exemple, les pratiques visées sont limitées, les constatations sont difficiles à établir et les règles d'ouverture des enquêtes sont restrictives. Il est donc peu probable qu'il soit jamais appliqué.

La Commission a proposé un nouveau règlement pour remplacer le règlement actuel. La proposition énonce des règles de procédure communes, notamment pour l'ouverture et la conduite des enquêtes. Elle définit également les deux objectifs possibles de l'enquête, à savoir, 1. la violation des obligations internationales en vigueur ("violation") ou 2. les pratiques adoptées par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers qui entravent la concurrence et causent un préjudice ou une menace de préjudice aux transporteurs aériens de l'Union (le "préjudice").

Le groupe du **Conseil** a travaillé activement sur cette proposition, mais un certain nombre de questions nécessitent encore des clarifications. La présidence a élaboré un rapport sur l'état d'avancement des travaux (13848/17) présentant les discussions qui se sont tenues à ce jour et contenant des observations sur certains points.

Comment le texte acquerra-t-il force de loi?

Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

Progrès accomplis en ce qui concerne le RTE-T et le MIE

Le Conseil adoptera des conclusions sur les progrès accomplis en ce qui concerne le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les transports. Ces conclusions font le point sur la mise en œuvre tant du RTE-T que du MIE dans le domaine des transports jusqu'à présent et examinent les futurs besoins d'investissement ainsi que les priorités des infrastructures de transport de l'UE.

Mutation numérique des transports

Le Conseil adoptera des conclusions sur la mutation numérique des transports. Dans ces conclusions, le Conseil soulignera l'importance que revêt cette question pour l'économie et la compétitivité européennes et confirmera que l'UE a pour ambition de devenir un acteur de premier plan au niveau mondial dans ce domaine. Le Conseil y proposera l'élimination des obstacles afin de mettre en place un système de transport multimodal homogène et plus efficace en Europe. La Commission y sera invitée à mettre au point au cours du premier trimestre de 2019 une stratégie de mutation numérique globale du secteur des transports.

Évaluation à mi-parcours de Galileo, d'EGNOS et de l'Agence du GNSS européen

Le Conseil adoptera des conclusions sur le rapport de la Commission contenant une évaluation à mi-parcours de Galileo, d'EGNOS et du fonctionnement de l'Agence du GNSS européen. Dans ces conclusions, le Conseil soulignera l'importance stratégique que revêtent les systèmes européens de radionavigation par satellite et formulera un certain nombre de recommandations concernant leur mise en œuvre et leur évolution.

Divers

- a) Propositions législatives en cours d'examen
 - i) Deuxième train de mesures sur la mobilité
 - a) Directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie
 - b) Directive relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises
 - c) Règlement établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus
 - d) Communication connexe de la Commission: plan d'action relatif à l'infrastructure pour carburants alternatifs
Présentation par la Commission
 - ii) Règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires
Informations communiquées par la présidence sur l'état d'avancement des travaux
- b) Groupe de haut niveau sur les voitures connectées et automatisées
Informations communiquées par la délégation allemande
- c) Mise en œuvre de la stratégie de l'aviation
Informations communiquées par la Commission
- d) Journées mondiales de la mer (Szczecin, Pologne, juin 2018)
Informations communiquées par la délégation polonaise
- e) Déclaration dans le domaine maritime appelant l'OMI à adopter en 2018 une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime
Informations communiquées par la délégation française
- f) Programme de travail de la prochaine présidence
Informations communiquées par la délégation bulgare