



Conseil Transports, télécommunications et énergie
(Questions relatives aux transports)
Luxembourg, le 7 juin 2018

Président: Ivaïlo Moskovski, ministre bulgare des transports, des technologies de l'information et des communications

La **session débutera** à 9 h 30.

Le Conseil adoptera une orientation générale concernant la proposition de règlement visant à **préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien**.

Le Conseil sera également invité à adopter une orientation générale sur un projet de directive relative aux **installations de réception portuaires** pour le dépôt des déchets des navires.

Les ministres dresseront le bilan des progrès réalisés sur les principales propositions relatives à **l'accès au marché et aux aspects sociaux** dans le secteur du transport routier qui font partie du premier train de mesures sur la mobilité. Ces propositions comprennent de nouvelles règles relatives aux **temps de conduite et de repos des conducteurs**, à la localisation au moyen de **tachygraphes**, au **détachement** de conducteurs dans d'autres États membres où ils exercent leurs activités, au **cabotage** et à **l'établissement** des transporteurs routiers.

Le Conseil sera invité à adopter une orientation générale sur deux autres propositions qui font partie du même train de mesures: les projets de directive relative au **télépéage routier et à l'échange d'informations** ainsi que de celle relative à l'utilisation de **véhicules loués**.

Les ministres évalueront les progrès réalisés en ce qui concerne les deux projets de directives dans le cadre du deuxième train de mesures sur la mobilité, qui vise à promouvoir le **transport combiné** et des **véhicules de transport routier propres**.

Les ministres feront également le point sur l'état d'avancement des travaux relatifs à une proposition visant à actualiser les **droits des passagers ferroviaires**.

Parmi les autres sujets à l'ordre du jour figure la présentation par la Commission de sa **troisième série de propositions sur la mobilité**, adoptée en mai.

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

Au cours du déjeuner, les ministres discuteront du financement de l'UE dans le domaine des transports et de l'amélioration de la connectivité des transports dans l'UE et dans la région des Balkans occidentaux grâce un dispositif de financement viable.

Conférence de presse: +/- 19 heures

* * *

[Transmission vidéo des conférences de presse et manifestations publiques](#)

[Transmission vidéo, téléchargeable en format "diffusion" \(MPEG 4\), et galerie de photos](#)

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

Préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien

Le Conseil adoptera sa position (une "**orientation générale**") sur la proposition de règlement visant à **préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien**. La [proposition](#), présentée par la Commission en juin 2017, 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.

Il n'existe pas actuellement de cadre international régissant la concurrence entre les transporteurs aériens. Les services de transport aérien ont en grande partie été exclus des accords passés par l'Organisation mondiale du commerce (OMC), tel que l'accord général sur le commerce des services (AGCS), et aucune règle spécifique sur ces questions n'a été élaborée au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

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 que l'UE ou ses États membres ont 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](#) 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, y compris pour l'ouverture et la conduite de l'enquête, et pour la conclusion de l'enquête avec ou sans mesures de réparation.

Dans sa [proposition de compromis](#), la présidence propose d'apporter un certain nombre de modifications à la proposition originale. Ainsi, la même procédure s'appliquerait quelle que soit la nature de l'accord de transport aérien (accords globaux ou accords bilatéraux de transport aérien). L'évaluation de l'intérêt de l'Union, pour déterminer s'il est de l'intérêt de l'Union que des mesures soient prises, est également renforcée dans le texte. La Commission serait autorisée à ouvrir une enquête même quand un accord bilatéral de transport aérien prévoit un mécanisme de règlement des différends, mais l'enquête peut être suspendue pendant douze mois à la demande de tous les États membres concernés, afin de donner aux États membres la possibilité de chercher des solutions sur une base exclusivement bilatérale.

En outre, la présidence propose que la notion de "menace de préjudice" soit supprimée comme motif pour engager une procédure.

En ce qui concerne la procédure d'adoption de mesures de réparation, la présidence propose que l'on procède par la voie d'un acte d'exécution de la Commission en ce qui concerne les obligations financières, et par la voie d'une décision du Conseil en ce qui concerne toute mesure de réparation d'ordre opérationnel. Par ailleurs, les droits de trafic sont explicitement exclus du champ des mesures de réparation envisageables.

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 a arrêté sa position en mars 2018.

Installations de réception portuaires

Le Conseil sera invité à adopter une **orientation générale** sur des règles actualisées relatives aux **installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires**.

La proposition de directive vise à renforcer la protection de l'environnement marin en réduisant les rejets de déchets en mer et à améliorer l'efficacité des opérations maritimes dans les ports grâce à un allègement de la charge administrative.

Les rejets opérationnels à partir de navires constituent une menace importante pour l'environnement marin. Afin d'inverser cette tendance, l'UE a adopté en 2000 une [directive sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison](#), qui vise à assurer la disponibilité d'installations de réception portuaires et le dépôt des déchets dans ces installations. Bien que cette directive ait joué un rôle crucial dans la réduction des rejets de déchets en mer, le problème persiste. Des installations de réception portuaires adéquates ne sont pas toujours disponibles dans les ports, le contrôle de l'application est souvent insuffisant et les incitations à déposer les déchets à terre ne sont pas assez nombreuses.

La directive sur les installations de réception portuaires met également en œuvre les normes internationales pertinentes figurant dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Toutefois, depuis l'adoption de la directive, la convention MARPOL a été modifiée pour inclure des règles plus strictes en matière de rejets provenant des navires.

La [proposition de directive révisée](#), que la Commission a présentée en janvier 2018, prévoit des mesures d'incitation au dépôt des déchets à terre. En particulier, les navires devraient verser une redevance indirecte, qui leur donnerait le droit de déposer leurs déchets au port. Ils devraient acquitter cette redevance, qu'ils déposent ou non leurs déchets. Autrement dit, ils n'auraient rien à gagner à déverser leurs déchets en mer.

Ce système de redevances indirectes inclurait les navires de pêche et les bateaux de plaisance, ce qui réglerait la question de la mise au rebut des filets de pêche hors d'usage et des déchets pêchés de manière passive.

La redevance perçue serait basée sur le principe du recouvrement des coûts.

La notion de "navire vert" impliquerait d'appliquer une réduction de la redevance de dépôt des déchets aux navires dont les capitaines peuvent prouver que les déchets sont gérés de manière durable à bord.

La proposition alignerait la législation de l'UE sur la convention MARPOL. Par ailleurs, elle rendrait la directive cohérente avec la législation de l'UE en matière de déchets, par exemple en stipulant que chaque port doit avoir des plans de réception et de traitement des déchets.

La [proposition de compromis](#) de la présidence permet aux États membres de compléter le recouvrement des coûts par des systèmes de financement alternatifs. Afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés n'ayant ni ports ni navires battant leur pavillon, il ne sera pas fait obligation à ces États membres de transposer la directive ou certaines parties de celle-ci.

Comment le texte acquerra-t-il force de loi? Pour être adopté, le texte doit être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

[La proposition de nouvelle directive sur les installations de réception portuaires vise à lutter contre les déchets marins produits en mer \(site web de la Commission\)](#)

Propositions majeures relatives à l'accès au marché et aux aspects sociaux dans le secteur du transport routier

Le Conseil fera le point sur les progrès accomplis concernant les propositions majeures relatives à l'accès au marché et aux aspects sociaux dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité ([rapport sur l'état des travaux](#)). Ces propositions, qui concernent le transport routier, 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. Elles prévoient aussi de nouvelles règles concernant l'accès à la profession de transporteur et l'accès au marché du transport de marchandises par route (y compris le cabotage), les temps de conduite et les périodes de repos ainsi que les tachygraphes, le détachement de travailleurs du secteur du

transport routier, et des modalités de contrôle. Ces propositions ont été présentées par la Commission en juin 2017.

Propositions de la Commission

Les propositions de la Commission concernant **l'accès à la profession et l'accès au marché** visent à durcir et à harmoniser les conditions d'établissement des transporteurs 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, par rapport à trois transports dans un délai de sept jours dans la [législation en vigueur](#). La Commission propose de supprimer la restriction sur le nombre de transports car elle s'est avérée difficile à contrôler dans la pratique. La proposition établit aussi des règles de licence pour les véhicules utilitaires légers.

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. 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, de rester chez eux pendant quatre jours. 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 le repos journalier ou hebdomadaire est dû, sauf si cela est de nature à compromettre la sécurité routière.

La proposition de la Commission précise que le temps de repos hebdomadaire normal (45 heures au moins) ne peut pas être pris dans un véhicule. L'employeur prendrait à sa charge le coût d'un hébergement approprié, sauf si le repos est pris à domicile.

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 sectorielles proposées pour les travailleurs du secteur du transport routier cherchent à clarifier l'application de ce principe dans ce secteur particulier.

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'appliquerait 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'appliqueraient 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 ([actuel règlement relatif aux tachygraphes](#)). La proposition renforce également l'échange d'informations entre les États membres afin d'améliorer ce respect des règles.

Travaux au sein du Conseil

Au sein du Conseil, toutes les délégations conviennent que ces propositions sont si liées que les travaux les concernant doivent avancer en parallèle.

Les discussions approfondies menées au niveau du groupe du Conseil compétent ont permis d'enregistrer des progrès considérables sur les questions techniques et sur certaines questions politiques. Cependant, un certain nombre de questions sensibles doivent encore être résolues, par exemple les règles relatives au cabotage, l'organisation des temps de repos hebdomadaire et le lieu où les prendre, la fréquence du droit de retour au domicile, l'installation des tachygraphes intelligents dans les véhicules, et les règles spéciales pour le détachement de conducteurs (concernant leur portée, la période de grâce et le contrôle).

Dans l'intervalle, la proposition de directive générale concernant le détachement de travailleurs, par rapport à laquelle les règles sur le détachement de transporteurs constituent une lex specialis, a fait l'objet d'un accord 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 vote de la commission du Parlement est prévu pour le 4 juin.

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

Le télépéage routier et l'échange d'informations

Le Conseil devrait adopter une **orientation générale** sur un projet de **directive relative au télépéage routier et à l'échange d'informations**. La proposition vise à permettre aux usagers de la route 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.

Si un certain degré d'interopérabilité transfrontière des systèmes de télépéage a été atteint sur la base de la [directive actuelle relative au service européen de télépéage \(SET\)](#), dans de nombreux pays de l'UE, seuls des appareils embarqués nationaux permettent de régler les péages. Du fait de l'absence d'interopérabilité, par exemple, un chauffeur routier traversant différents pays doit disposer d'un appareil embarqué adapté à chaque système national.

La révision de la directive, [proposée par la Commission](#) en juin 2017 dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité, vise à parvenir à une interopérabilité plus complète des services de télépéage, notamment en supprimant les barrières administratives, telles que les spécifications techniques locales, et en facilitant l'accès des prestataires du SET au marché de la perception par télépéage.

Les difficultés que rencontrent actuellement les États membres pour obtenir des propriétaires de véhicules immatriculés à l'étranger le paiement de péages constituent un autre problème. Lorsqu'un État membre de l'UE détecte une infraction au péage au moyen d'un dispositif de contrôle automatique, il ne peut pas identifier l'auteur de l'infraction sur la base du numéro de plaque si le véhicule est immatriculé à l'étranger. Il n'existe aucune base juridique au niveau de l'UE pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules entre les États membres aux fins de la perception du péage, ce qui nuit à l'application des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur ainsi qu'à la poursuite du déploiement des systèmes de télépéage. Il en découle en outre une perte de recettes pour les systèmes de péage nationaux, régionaux et locaux.

Dans le cadre de la **proposition**, les pays membres de l'UE donneront aux points de contact nationaux des autres États membres accès à leurs données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules pour leur permettre d'identifier le véhicule et le propriétaire ou détenteur du véhicule à l'égard duquel la redevance routière demeure impayée. L'outil à utiliser pour cet échange d'informations sera le même que le système utilisé pour l'échange d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière conformément à la [directive adoptée en 2015](#). Les éventuelles conséquences administratives ou juridiques dépendront de la législation nationale du pays où le défaut de paiement d'une redevance routière a eu lieu.

Dans sa [proposition de compromis](#), la présidence a, entre autres, renforcé et précisé les règles en matière de protection des données dans le cadre de l'échange d'informations, donné plus de force à la liste des technologies à utiliser lors du déploiement du SET en la retirant de l'annexe pour l'intégrer au texte principal, et inclus les éléments nécessaires d'une décision connexe de la Commission sur les moyens détaillés d'assurer l'interopérabilité et le fonctionnement du marché.

Comment le texte acquerra-t-il force de loi? Pour être adopté, le texte doit être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

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

[Des systèmes de tarification intelligents - Tarification et paiement électroniques \(site web de la Commission \(en anglais\)\)](#)

Véhicules loués

Le Conseil sera invité à adopter une **orientation générale** concernant une proposition qui vise à **actualiser la réglementation sur les véhicules loués**. La proposition, que la Commission a présentée en mai 2017 dans le cadre de son premier train de mesures sur la mobilité, vise à mettre en place un cadre réglementaire clair et uniforme applicable au marché des véhicules loués. Elle cherche également 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. L'élargissement des possibilités de louer des véhicules permettrait aux transporteurs d'exercer leurs activités avec plus de flexibilité et davantage d'efficacité.

La [directive actuelle](#) prévoit un niveau minimal d'ouverture du marché pour l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route. Toutefois, elle autorise les États membres à restreindre l'utilisation de véhicules loués d'un poids supérieur à six tonnes pour les opérations pour compte propre. Elle limite également l'utilisation de véhicules loués dans un État membre autre que celui où est établie l'entreprise qui les prend en location.

En vertu de la [nouvelle proposition de directive](#), les pays de l'UE n'auraient plus la possibilité de restreindre l'utilisation de véhicules loués pour les opérations pour compte propre. En outre, bien qu'ayant toujours la possibilité de limiter l'utilisation d'un véhicule loué dans un autre État membre, les États membres seraient tenus d'en autoriser l'utilisation pendant une période d'au moins quatre mois, ce qui permettrait aux entreprises de transport de faire face aux pics de demande et de remplacer des véhicules défectueux. Une limitation de la durée de la location est jugée nécessaire pour éviter d'éventuelles distorsions fiscales dues aux différences significatives que connaît la taxation des véhicules routiers d'un État membre à l'autre.

Le [texte de compromis](#) de la présidence conserve le texte de la proposition de la Commission sur les opérations pour compte propre. Toutefois, pour répondre aux préoccupations des États membres concernant l'érosion des recettes tirées de la taxation des véhicules, la présidence propose d'autoriser les États membres à limiter la durée des contrats de location de véhicules étrangers à 30 jours consécutifs par an et à plafonner la part des véhicules loués à 25 % de la flotte totale de véhicules.

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 a arrêté sa position en mai.

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

Transport combiné

Le Conseil fera le **bilan des progrès** accomplis sur une proposition visant à **promouvoir le recours au transport combiné pour le fret routier à longue distance** ([rapport sur l'état des travaux](#)). L'objectif est d'encourager le passage du transport routier à des modes de transport à moindres émissions tels que les voies navigables intérieures, la navigation maritime ou le rail, ce qui permettrait d'améliorer la qualité de l'air et de réduire l'encombrement des axes routiers.

Le [projet de directive](#), présenté par la Commission en novembre 2017 dans le cadre du deuxième train de mesures sur la mobilité, modifie la directive sur le transport combiné de 1992, qui est le seul instrument juridique à l'échelon de l'Union qui incite directement à un transfert modal dans le transport de marchandises.

La proposition étend le champ d'application de l'[actuelle directive](#) pour y inclure les transports nationaux intermodaux, lesquels représentent 19,5 % du total des opérations de transport intermodal dans l'UE, mais ne bénéficient pas des mesures de soutien dans le cadre de la directive actuelle.

La proposition introduit en outre davantage de souplesse en ce qui concerne la longueur du segment routier, spécifie les éléments de preuve requis pour les opérations de transport combiné et étend les mesures de soutien économique, en particulier les investissements dans les terminaux de transbordement. Les États membres devraient mettre en œuvre des mesures de soutien économique supplémentaires, comme des exonérations fiscales, et coordonner ces mesures entre eux et avec la Commission.

Au **Conseil**, les délégations ont accueilli favorablement la révision de la directive et son objectif, qui consiste à promouvoir davantage encore le transfert modal. Le groupe a fait considérablement avancer les travaux sur la proposition, mais un certain nombre de points nécessitent encore des clarifications. Les délégations ont souligné en particulier le lien qui existe entre cette proposition et les négociations en cours concernant les règles proposées pour le détachement des conducteurs et le cabotage dans le transport international. Le texte actuel de la présidence fait de l'application de ces actes législatifs au transport combiné une question qui devra être tranchée une fois que ces propositions auront fait l'objet d'un accord.

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.

[Paquet Mobilité propre \(informations sur les propositions de la Commission\)](#)

[Transport multimodal et combiné \(site web de la Commission \(en anglais\)\)](#)

Véhicules propres

Le Conseil **analysera les progrès** accomplis sur la proposition visant à **promouvoir la pénétration des véhicules propres et économes en énergie sur le marché** en encourageant les organismes publics à choisir en leur faveur dans le cadre des marchés publics ([rapport sur l'avancement des travaux](#)).

Lors de l'évaluation de la [directive de 2009 sur les véhicules propres](#) actuellement en vigueur, il est apparu que celle-ci n'avait pas donné lieu à une pénétration suffisante des véhicules propres sur le marché dans les pays de l'Union et qu'elle n'avait eu qu'un impact limité sur la réduction des gaz à effet de serre et des émissions de polluants atmosphériques.

C'est pourquoi, en novembre 2017, la Commission [a proposé une directive modificative](#) dans le cadre de son deuxième train de mesures sur la mobilité. Cette proposition vise à accroître la pénétration sur le marché des véhicules à émissions faibles ou nulles dans le cadre de marchés publics et à permettre ainsi de réduire les émissions globales des transports et d'augmenter la compétitivité et la croissance dans le secteur des transports.

Pour atteindre cet objectif, la proposition élargit le champ d'application de la directive existante afin de couvrir tout l'éventail des marchés publics, introduit une définition des termes "véhicule propre" et fixe des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules propres à l'horizon 2025 et 2030.

Au sein des instances du **Conseil**, la proposition est examinée par le groupe de travail, où les délégations ont salué l'objectif de réduction des émissions. Les travaux ont fait apparaître que la définition des termes "véhicule propre" ainsi que le niveau et la mise en œuvre des objectifs en matière de marchés publics constituent deux difficultés majeures. Des travaux supplémentaires seront nécessaires au niveau du groupe pour pouvoir avancer sur ce dossier.

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 arrêté sa position.

[Paquet Mobilité propre \(informations sur les propositions de la Commission\)](#)

Droits des voyageurs ferroviaires

Les ministres **feront le point** sur l'état d'avancement des travaux relatifs à un projet de règlement actualisant les **droits des voyageurs ferroviaires** ([rapport sur l'état des travaux](#)).

La [proposition](#), qui a été présentée par la Commission en septembre 2017, révisé le [règlement actuel](#) de 2007, qui s'applique à la fois aux voyages et services nationaux et internationaux.

Cette révision vise à introduire la notion de force majeure dans la fourniture de services ferroviaires, à réduire les dérogations aux règles et à améliorer les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite. Elle encourage également l'offre de "billets directs", qui portent sur la prestation de services ferroviaires successifs exploités le cas échéant par plusieurs entreprises ferroviaires.

Les règles actuelles, telles qu'elles ont été interprétées par la Cour de justice de l'Union européenne, ne permettent pas aux entreprises ferroviaires d'être exemptées de l'indemnisation des voyageurs pour les retards dus à un cas de force majeure. Cela distingue le rail des autres modes de transport et est considéré comme discriminatoire par les entreprises ferroviaires. Pour remédier à cette situation, la proposition instaure une clause de force majeure qui s'appliquerait dans des situations exceptionnelles causées par des conditions météorologiques difficiles et des catastrophes naturelles.

À l'heure actuelle, les États membres peuvent exempter certains services nationaux de l'application du règlement. Les règles proposées auraient pour effet de limiter sensiblement ces possibilités.

En outre, la proposition renforce les dispositions relatives à l'assistance et à l'information pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle vise également à améliorer le contrôle du respect des règles en général, en précisant les procédures de traitement des plaintes et les délais.

Au sein du **Conseil**, le groupe concerné a procédé au premier examen article par article de la proposition, mais des travaux substantiels doivent encore être menés avant que le Conseil ne puisse arrêter sa position.

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.

[La Commission européenne modernise les droits des voyageurs ferroviaires européens \(site web de la Commission\)](#) (en anglais)

Divers

- Troisième train de mesures sur la mobilité
Informations communiquées par la Commission
- Plan d'action sur la mobilité militaire
Informations communiquées par la Commission
- Point sur la mise en œuvre de la stratégie de l'UE en faveur du vélo
Informations communiquées par la Commission, à la demande des délégations belge, luxembourgeoise et néerlandaise

- Suivi de la déclaration d'Amsterdam: troisième dialogue à haut niveau sur la conduite automatisée et connectée (Göteborg, 18 et 19 juin 2018)
Informations communiquées par la délégation suédoise
- Fonctionnement du cadre de concurrence équitable dans le secteur de l'aviation au sein de l'UE
Informations communiquées par la délégation grecque
- Dispositions relatives à l'heure d'été dans l'UE
Informations communiquées par la Commission sur l'état d'avancement du dossier, à la demande de la délégation finlandaise
- Programme de travail de la future présidence
Informations communiquées par la délégation autrichienne