



Conseil "Transports, télécommunications et énergie"
(Questions relatives aux transports)
Luxembourg, le 6 juin 2019

Président: **Răzvan Cuc**, ministre roumain des transports.

La **session débutera** à 9 h 30.

Les ministres seront invités à approuver une position du Conseil ("orientation générale") sur une proposition visant à rendre le secteur des transports plus efficace par l'établissement d'un cadre juridique uniforme pour la transmission des **informations électroniques relatives au transport de marchandises**.

Le Conseil prendra note des progrès réalisés en ce qui concerne une proposition visant à simplifier les mesures d'octroi des autorisations afin de faciliter l'achèvement du **réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**.

Le Conseil analysera les progrès accomplis en ce qui concerne une proposition visant à établir un cadre réglementaire clair applicable au marché de la **location de véhicules** et à assouplir les restrictions concernant l'utilisation de véhicules loués dans le cadre du transport international.

Les ministres feront le point sur les progrès enregistrés en ce qui concerne une proposition visant à réviser la réglementation européenne en matière de **péages routiers** (eurovignette) afin de régler les problématiques liées au financement des infrastructures routières, à la congestion du trafic et aux émissions de gaz à effet de serre.

Le Conseil évaluera les progrès réalisés en ce qui concerne un projet de règlement révisant les **droits des voyageurs ferroviaires**.

Sous "Divers", parmi de nombreux autres points, la présidence roumaine communiquera des informations sur le grand nombre de dossiers approuvés avec le Parlement européen sous sa présidence, ainsi que sur la proposition relative aux **changements d'heure saisonniers**.

Enfin, la future présidence finlandaise présentera son programme de travail.

Conférence de presse: vers 18 h 30.

En marge de la session du Conseil se tiendra une **réunion ministérielle du Partenariat oriental sur les transports**, qui débutera par un déjeuner conjoint vers 13 h 30 et se poursuivra avec une session ministérielle qui s'achèvera vers 16 h 30.

* * *

Les conférences de presse et manifestations publiques peuvent être suivies par transmission vidéo à l'adresse suivante: <http://video.consilium.europa.eu>. La transmission vidéo, téléchargeable en format "diffusion" (MPEG 4), et la galerie de photos seront accessibles à l'adresse suivante: <http://nwsr.eu/p/209610>.

* * *

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

Informations électroniques relatives au transport de marchandises

Le Conseil sera invité à arrêter sa position ("orientation générale") sur une proposition visant à rendre le secteur des transports plus efficace par l'établissement d'un cadre juridique uniforme pour l'utilisation et la transmission d'**informations numériques relatives au transport de marchandises (eFTI)** ([proposition de compromis de la présidence](#)).

En vertu de la [proposition](#) (+ [9060/18 ADD 1](#)) de la Commission, les autorités nationales compétentes devraient accepter les informations que les opérateurs communiquent par voie électronique sur des plateformes certifiées. Elles devraient également mettre en œuvre cette obligation de manière uniforme.

En outre, le projet de réglementation prévoit l'interopérabilité des différents systèmes et solutions informatiques utilisés pour l'échange d'informations relatives au transport de marchandises.

Actuellement, le principal obstacle à un plus large recours aux documents de transport numériques est le niveau variable et généralement faible d'acceptation des documents numériques par les autorités. Cette situation est due à un cadre juridique fragmenté et à un environnement informatique qui se caractérise par une multitude de systèmes d'échange électronique d'informations non interopérables. Il s'ensuit que la plupart des entreprises de transport de marchandises et des autres acteurs du secteur des transports continuent à utiliser des documents papier.

La **proposition de compromis de la présidence** a apporté un certain nombre de précisions, par exemple, dans les définitions, les exigences en matière d'informations réglementaires auxquelles le projet de règlement s'applique, et les exigences fonctionnelles des plateformes eFTI. Elle a simplifié les responsabilités des États membres en matière de suivi et de déclaration, et elle a porté la période de transition de quatre à six ans.

Procédure: la Commission a présenté la proposition concernée en mai 2018, dans le cadre du [troisième train de mesures "L'Europe en mouvement"](#), l'objectif étant de rendre la mobilité européenne plus sûre, plus propre, plus efficace et plus accessible.

Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement a adopté sa position en première lecture le 12 mars 2019.

Réseau transeuropéen de transport - mesures de rationalisation

Le Conseil évaluera les progrès accomplis en ce qui concerne une proposition visant à **faciliter l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)** en simplifiant et en accélérant les procédures d'octroi des autorisations et autres procédures réglementaires ([rapport sur l'état des travaux](#)). La proposition vise aussi à clarifier les procédures que les promoteurs de projet doivent appliquer en matière d'octroi des autorisations et de passation de marchés publics.

La [proposition](#) (+ [9075/18 ADD 1](#)) de la Commission prévoit que les États membres doivent instituer une autorité compétente unique (guichet unique) qui serait chargée de l'ensemble de la procédure et ferait office de point d'entrée unique pour les promoteurs de projet et autres investisseurs. Des procédures intégrées seraient mises en place; elles donneraient lieu à une seule décision globale. Un délai maximal de trois ans serait fixé pour l'ensemble de la procédure d'octroi d'autorisation.

Il n'existe actuellement pas de dispositions européennes harmonisées relatives aux procédures d'octroi des autorisations et aux procédures réglementaires dans le domaine du RTE-T, et il est souvent difficile pour les promoteurs d'anticiper la date d'octroi de l'autorisation définitive. Des dispositions analogues sont néanmoins applicables dans le domaine du réseau transeuropéen de l'énergie (RTE-E).

La proposition a été examinée au sein du groupe du **Conseil**, et c'est sur la base de cet examen que la présidence a présenté des propositions de compromis offrant aux États membres une plus grande simplification, plus de clarté et davantage de souplesse. Le dernier texte de compromis de la présidence modifie la nature juridique de la proposition en transformant le règlement

en directive. Par ailleurs, il propose d'introduire un délai global de quatre ans pour l'achèvement de la procédure d'octroi des autorisations.

Malgré les progrès réalisés, un certain nombre de questions nécessiteront des travaux supplémentaires au niveau technique. Parmi celles-ci figurent les questions essentielles du champ d'application, du rôle de l'autorité compétente unique, ainsi que de la durée et de l'organisation de la procédure d'octroi des autorisations. Elles devront être examinées sous la future présidence afin d'avancer et d'aboutir à un accord sur ce dossier.

Procédure: la Commission a présenté la proposition concernée en mai 2018, dans le cadre du [troisième train de mesures "L'Europe en mouvement"](#), l'objectif étant de rendre la mobilité européenne plus sûre, plus propre, plus efficace et plus accessible.

Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement a adopté sa position en première lecture le 13 février 2019.

[En savoir plus sur le RTE-T](#)

Véhicules loués

Le Conseil analysera les progrès accomplis en ce qui concerne une proposition visant à **mettre à jour la réglementation relative aux véhicules loués** ([rapport sur l'état des travaux](#)).

Cette [proposition](#) vise à établir un cadre réglementaire clair applicable au marché de la location de véhicules. Elle vise 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 souplesse et davantage d'efficacité.

La proposition s'inscrit dans le premier train de mesures sur la mobilité et est liée à la révision proposée des règles sur l'accès à la profession et l'accès au marché du transport (règlements 1071/2009 et 1072/2009).

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 entre les États membres. Toutefois, elle autorise les États membres à restreindre l'utilisation de véhicules loués par des entreprises établies sur son territoire aux seuls véhicules qui y sont immatriculés. Elle autorise également les États membres à interdire l'utilisation de véhicules loués d'un poids supérieur à six tonnes pour les opérations pour compte propre. En outre, un pays de l'UE peut décider de limiter la possibilité de louer des véhicules, pour une entreprise établie dans un autre État membre, aux seuls véhicules immatriculés dans ledit État membre aux fins du trafic entre les États membres en question.

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. La Commission propose également que les États membres soient tenus d'autoriser qu'un véhicule loué dans un autre État membre puisse être utilisé sur leur territoire pendant une période d'au moins quatre mois par an, de manière à ce que les entreprises de transport puissent faire face aux pics de demande et 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 un autre.

Au **Conseil**, les préoccupations exprimées par les délégations au sujet de cette proposition avaient notamment trait à son impact sur les recettes tirées de la taxation des véhicules et à la nécessité de mesures de contrôle efficaces, en particulier pour surveiller les activités de cabotage.

Dans son rapport sur l'état des travaux, la présidence considère que les progrès satisfaisants qui ont été réalisés ont permis d'atténuer davantage les préoccupations des États membres tout en préservant l'essentiel des objectifs de la proposition initiale. La présidence note également que

de nombreuses délégations ont insisté sur le lien avec les principaux dossiers du premier train de mesures sur la mobilité.

Procédure: la Commission a présenté cette proposition en mai 2017 dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité ([L'Europe en mouvement](#)), qui est destiné à promouvoir une mobilité propre, compétitive et socialement équitable.

Le Conseil et le Parlement européen doivent marquer leur accord sur le texte avant qu'il ne puisse entrer en vigueur. Le Parlement a adopté sa position en première lecture en janvier 2019.

Péages routiers ("Eurovignette")

Les ministres examineront les progrès enregistrés en ce qui concerne une proposition visant à **réviser la réglementation de l'UE en matière de péages routiers** (directive "Eurovignette") afin de régler les problématiques liées au financement des infrastructures routières, à la congestion du trafic et aux émissions de gaz à effet de serre en renforçant les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur ([rapport sur l'état des travaux](#)).

Dans l'UE, la tarification routière est un choix national 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 souhaitant percevoir 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, à l'exploitation et au développement de l'infrastructure puissent être mobilisés par l'imposition de péages et de vignettes aux usagers de la route.

Dans sa [proposition](#) (+ [9672/17 ADD 1](#)), la Commission propose de disposer que, pour les pays décidant de taxer l'utilisation des infrastructures routières, la taxation ne devrait être fondée que 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.

Le 4 décembre 2017, le Conseil a tenu un débat d'orientation sur la proposition ([document final du Conseil](#)).

Dans son rapport sur l'avancement des travaux, et sur la base des travaux accomplis à ce stade, la présidence tire la conclusion qu'une nette majorité des États membres estiment que plusieurs exigences figurant dans la proposition de la Commission sont trop contraignantes et limitent la marge de manœuvre des États membres en matière d'utilisation de leurs instruments d'action.

Parmi les questions à régler, on peut notamment citer les répercussions sur les contrats de concession existants; la nécessité éventuelle d'introduire des redevances fondées sur la durée comme une alternative à une tarification fondée sur la distance qui soit efficace au regard des coûts; le traitement des voitures particulières, ainsi que des autobus, autocars et minibus; et le conflit entre la proposition de nouvelle affectation des recettes provenant de la tarification routière et les pratiques budgétaires nationales (voire les principes constitutionnels).

Bien que des travaux d'ordre technique soient encore nécessaires, la présidence estime faisable d'élaborer une position susceptible d'être appuyée par une majorité d'États membres.

Procédure: la Commission a présenté la proposition concernée en mai 2017 dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité ([L'Europe en mouvement](#)). Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement a adopté sa position en première lecture le 25 octobre 2018.

Droits des voyageurs ferroviaires

Le Conseil fera 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](#) 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 encouragerait également la mise à disposition 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'UE, 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 **Conseil**, les discussions au sein du groupe ont montré la nécessité d'examiner la proposition à l'aune des réalités du secteur. Des adaptations peuvent être nécessaires, par exemple, dans les cas où des États membres ont déjà appliqué les dérogations autorisées par le règlement actuel, notamment dans les situations comportant des obligations de service public; pour mieux tenir compte des spécificités des services urbains, suburbains et régionaux (par opposition aux services à longue distance); et pour traiter un certain nombre d'autres questions.

Si la présidence estime que la première proposition de compromis constitue une avancée importante en vue d'une position du Conseil, des travaux préparatoires restent à mener.

Procédure: la Commission a présenté la proposition concernée en septembre 2017. Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture le 15 novembre 2018.

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

Divers

- a) Propositions législatives en cours d'examen
 - i) Directive modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
[Des routes plus sûres - l'UE convient de réformes visant à renforcer la gestion de la sécurité des infrastructures routières \(communiqué de presse, 21/2/2019\)](#)
 - ii) Règlement établissant un système de guichet unique maritime européen (EMSWe)
[Des formalités administratives allégées pour les navires - accord provisoire avec le Parlement sur un guichet unique maritime \(communiqué de presse, 7/2/2019\)](#)
 - iii) Directive concernant le niveau minimal de formation des gens de mer
[Formation des gens de mer: accord provisoire avec le Parlement sur un cadre plus simple \(communiqué de presse, 11/2/2019\)](#)
 - iv) Directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie
[Promotion de véhicules propres: accord provisoire avec le Parlement \(communiqué de presse, 12/2/2019\)](#)
 - v) Décision modifiant la directive 96/53/CE concernant les dimensions et poids pour certains véhicules routiers
[Le Conseil confirme la date d'arrivée de cabines de camion plus sûres et plus aérodynamiques \(communiqué de presse, 22/5/2019\)](#)
 - vi) Règlement relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)
[Mécanisme pour l'interconnexion en Europe: confirmation par le Coreper d'une compréhension commune avec le Parlement en vue d'étendre le programme \(communiqué de presse, 13/3/2019\)](#)
 - vii) Directive mettant fin aux changements d'heure saisonniers
[\(rapport sur l'état des travaux, 3/12/2018\).](#)
[Informations communiquées par la présidence](#)
- b) Une planète propre pour tous: une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat
[Informations communiquées par la présidence](#)
- c) Capacité de l'espace aérien
[Informations communiquées par la Commission](#)
- d) Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et la congestion par la tarification aérienne
[Informations communiquées par la délégation luxembourgeoise](#)
- e) Résultats en termes de connectivité du sommet UE-Chine (Bruxelles, 9 avril 2019)
[Informations communiquées par la Commission](#)
- f) Étude sur les externalités du transport
[Informations communiquées par la Commission](#)
- g) Conférence sur les avantages pour les régions résultant de la mise en œuvre du projet Via Carpatia (Łańcut, Pologne, 17 avril 2019)
[Informations communiquées par la délégation polonaise](#)
- h) Programme de travail de la prochaine présidence
[Informations communiquées par la délégation finlandaise](#)

Réunion ministérielle du Partenariat oriental consacrée aux transports

En marge du Conseil, les ministres de l'UE rencontreront leurs homologues de six pays du Partenariat oriental (Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, République de Moldavie et Ukraine) lors d'une réunion ministérielle du Partenariat oriental consacrée aux transports.

La réunion comprendra un déjeuner conjoint et une session ministérielle.

Les principaux sujets de débat sont la coopération en matière de sécurité routière et d'infrastructures routières.

La réunion a également pour objectif l'adoption d'une [déclaration conjointe](#) sur la coopération régionale dans le domaine des transports dans le cadre du Partenariat oriental, à l'occasion du 10e anniversaire du Partenariat oriental.

Cette déclaration conjointe devrait faire le point sur les principales réalisations des dix dernières années dans les relations entre l'UE et les pays partenaires dans des domaines tels que l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), la sécurité routière et l'aviation. La déclaration conjointe confirmera en outre l'intention qu'a l'UE de poursuivre la coopération régionale avec le Partenariat oriental dans le secteur des transports.

[Partenariat oriental \(informations générales\)](#)
