



Vidéoconférence des ministres des transports 8 décembre 2020

Président: Andreas Scheuer, ministre fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques

La **session débutera** à 10 heures.

Au cours de cette réunion informelle, les ministres tiendront un **débat d'orientation** sur une proposition de révision de la directive relative à la **tarification routière** européenne (**Eurovignette**).

Les ministres tiendront également un débat d'orientation sur les propositions de la Commission relatives au **ciel unique européen**.

Sous le point "**Divers**", la présidence communiquera aux ministres des informations sur une nouvelle approche en matière de mobilité, sur l'état d'avancement des propositions actuelles en matière de transport ferroviaire et sur l'incidence de la COVID-19 sur les droits des passagers aériens.

La délégation luxembourgeoise réitérera sa demande d'investissement concerté dans l'extension du réseau ferroviaire européen; la délégation finlandaise communiquera aux ministres des informations sur une réunion à haut niveau sur la conduite connectée et automatisée; et la délégation autrichienne fournira des informations sur la question de la connectivité socialement responsable.

La Commission communiquera des informations aux ministres sur les changements d'équipage dans les transports maritimes dans le contexte de la pandémie de COVID-19.

La future présidence portugaise présentera son programme de travail pour le premier semestre de 2021.

Les débats sur l'ensemble des points de l'ordre du jour seront retransmis en direct sur le site web du Conseil.

Point presse en ligne avant la vidéoconférence: 3 décembre à 14 heures

Conférence de presse en ligne: à l'issue de la session, vers 18 h 15.

* * *

[Page web de la vidéoconférence des ministres des transports](#)

[Conférences de presse et événements publics par transmission vidéo](#)

[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.

Eurovignette

Les ministres tiendront un **débat d'orientation** sur une proposition visant à **réviser la réglementation européenne en matière de péages routiers** (directive "Eurovignette") afin de régler les problématiques liées au financement des infrastructures routières, à la congestion du trafic et à l'impact environnemental en renforçant les principes du "pollueur payeur" et de l'"utilisateur payeur".

Les débats ont pour objectif de fournir des orientations à la présidence pour la suite des travaux sur la proposition de compromis que la présidence a l'intention de soumettre ultérieurement au Comité des représentants permanents (Coreper) sous la forme d'un projet de mandat de négociation.

Selon le [document de réflexion de la présidence](#), il apparaît actuellement que les aspects suivants doivent encore faire l'objet d'une attention accrue:

- la possibilité (et non l'obligation) pour les États membres d'exonérer de péages ou de droits d'usage dans des conditions spécifiques les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes;
- l'application d'une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui sont régulièrement saturés.

La présidence invite les ministres des transports à partager leurs points de vue sur ces deux questions.

Informations générales:

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 prélevés par l'imposition de péages et de vignettes aux usagers de la route.

Dans sa proposition (documents [9672/17](#) + [ADD 1](#)), la Commission a suggéré d'éliminer progressivement les systèmes de tarification fondée sur la durée. Elle a également proposé d'élargir le champ d'application de la directive pour inclure les autobus et autocars, les utilitaires légers et les voitures particulières.

Les propositions de compromis des présidences successives ont suggéré de maintenir la tarification fondée sur la durée, alternative efficace au regard des coûts par rapport à la tarification fondée sur la distance. Les compromis ont tenu compte du fait que les États membres n'ont pas la même géographie ni la même densité de population ainsi que du fait que les systèmes de tarification qu'ils ont déjà mis en place sont également différents.

Les principales nouveautés par rapport à la proposition de la Commission sur laquelle les présidences finlandaise, croate et allemande ont travaillé sont le maintien de la flexibilité du système de tarification et l'introduction d'un outil obligatoire à l'échelle de l'UE qui ferait varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds en fonction des émissions de CO₂. Cet outil remplacerait le système actuel selon lequel les redevances varient en fonction de la classe d'émissions EURO. Le nouveau système contribuerait à l'internalisation des coûts externes, favoriserait l'entrée sur le marché de véhicules moins polluants et contribuerait à la lutte contre le changement climatique.

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 européen a arrêté sa position en première lecture le 25 octobre 2018.

[Tarification routière dans l'UE](#) (informations générales)

[Déplacements et transports durant la pandémie de COVID-19 \(Commission européenne\)](#)

[Une mobilité propre et durable pour une UE neutre pour le climat \(informations générales\)](#)

Ciel unique européen

Les ministres tiendront un **débat d'orientation** informel sur les propositions de la Commission concernant le **ciel unique européen**. L'objectif du débat est d'orienter les travaux futurs sur les propositions au sein du groupe "Aviation".

Les propositions examinées sont une proposition modifiée de refonte du règlement sur le ciel unique européen (CUE 2+) (doc. [10840/20](#)) et une proposition de règlement modifiant le règlement de base de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) (doc. [10841/20](#)). La modification du règlement de l'AESA vise à confier à l'AESA le rôle d'organe d'évaluation des performances en ce qui concerne le ciel unique européen. La Commission a adopté ces propositions le 22 septembre 2020.

La Commission a lancé l'[initiative "ciel unique européen" \(CUE\)](#) en 1999 afin d'améliorer les performances de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne au moyen d'une meilleure intégration de l'espace aérien européen. La dernière grande initiative législative dans le cadre du CUE, le CUE 2, s'est achevée en 2009.

La Commission a proposé en 2013 une mise à jour intermédiaire des règles du CUE, connue sous le nom de "CUE 2+". Le Conseil a marqué son accord sur une orientation générale partielle en décembre 2014. Ensuite, toutefois, les discussions sur ce dossier ont marqué le pas.

En décembre 2019, face à l'aggravation des retards et de la congestion du trafic en 2018 et 2019, le Conseil "Transports" a invité la Commission à réexaminer sa proposition législative et à fournir des informations détaillées justifiant de nouvelles mesures.

Bien qu'il y ait eu une réduction drastique du trafic en raison de la pandémie de COVID-19, les objectifs clés du système européen de gestion du trafic aérien - sécurité, capacité, efficacité économique et environnement - sont toujours d'actualité. C'est pourquoi la Commission a considéré la révision du CUE 2+ comme un moyen d'atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe. En outre, la crise a montré que le système de gestion du trafic aérien de l'UE devrait accroître sa résilience afin de mieux s'adapter à l'évolution du trafic.

Pour la vidéoconférence, la présidence a élaboré un [document de réflexion](#) contenant deux **questions destinées à structurer le débat des ministres**:

- *Quels éléments des propositions d'amélioration du cadre juridique actuel du CUE sont les plus à même, selon vous, d'améliorer les performances du système européen de gestion du trafic aérien, de renforcer la numérisation dudit système et de contribuer à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe?*
- *Quels éléments de la proposition de refonte du CUE devraient être traités en priorité afin d'accélérer le renforcement du ciel unique européen et quels mécanismes sont nécessaires pour garantir la souveraineté des États membres sur leur espace aérien et leurs responsabilités au titre de la convention de Chicago?*

Procédure: Avant d'être définitivement adoptés, les textes devront être approuvés à la fois par le Conseil et par le Parlement européen.

[Questions et réponses - Ciel unique européen: pour une gestion efficace et durable du trafic aérien \(Commission européenne\)](#)

[Une mobilité propre et durable pour une UE neutre pour le climat \(informations générales\)](#)

Divers:

a) Nouvelle approche en matière de mobilité

Informations communiquées par la présidence

b) Propositions actuelles en matière de transport ferroviaire

[Informations communiquées par la présidence sur l'état d'avancement](#)

c) Appel à des investissements massifs dans l'extension du réseau ferroviaire européen

[Informations communiquées par la délégation luxembourgeoise](#)

d) Incidence de la COVID-19 sur les droits des passagers aériens

[Informations communiquées par la présidence](#)

e) Changements d'équipage dans les transports maritimes

Informations communiquées par la Commission

f) Vers une connectivité socialement responsable

Informations communiquées par la délégation autrichienne

g) 4^e réunion à haut niveau sur la conduite connectée et automatisée

(Helsinki, 7 octobre 2020)

[Informations communiquées par la délégation finlandaise](#)

h) Programme de travail de la future présidence portugaise

Informations communiquées par la délégation portugaise
