



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 14 juin 2021
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2018/0138(COD)

10537/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 375
CODEC 768
PARLNAT 159

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

Objet:	Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – Exposé des motifs du Conseil – Adoptée par le Conseil le 14 juin 2021
--------	---

I. INTRODUCTION

1. Le 17 mai 2018, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil, dans le cadre du troisième train de mesures de "L'Europe en mouvement", la proposition visée en objet, dont l'objectif est de rendre la mobilité européenne plus sûre, plus propre, plus efficace et plus accessible. Cette proposition vise à simplifier les règles d'octroi d'autorisation en vue de faciliter l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).
2. Au Parlement européen, la commission des transports et du tourisme (TRAN) a été désignée en tant que commission compétente au premier chef pour ce dossier et M. Dominique Riquet (ALDE, FR) a été désigné en tant que rapporteur. Le Parlement a voté sur le rapport et a adopté sa position en première lecture le 13 février 2019.
3. Le Comité économique et social européen a adopté un avis le 17 octobre 2018.
4. Le Comité des régions a adopté un avis le 7 février 2019.
5. Au sein du Conseil, à la suite des travaux que le groupe "Transports - Questions intermodales et réseaux" a menés entre juin 2018 et novembre 2019, une orientation générale a été dégagée sur la proposition lors de la session du Conseil du 2 décembre 2019.
6. Par la suite, trois trilogues informels se sont tenus, les 3 février, 18 mai et 8 juin 2020, qui ont abouti à un accord provisoire global entre le Conseil et le Parlement européen, conformément au mandat qui a été renouvelé par le Coreper le 3 juin 2020. Le 17 juin 2020, le Comité des représentants permanents a confirmé le texte de compromis final approuvé lors du trilogue du 8 juin 2020.

7. La commission TRAN du Parlement européen a voté en faveur du même texte de compromis provisoire le 14 juillet 2020. Par la suite, la présidente de la commission TRAN du Parlement européen a adressé en date du 16 juillet 2020 une lettre au président du Comité des représentants permanents indiquant que, si le Conseil adoptait sa position en première lecture conformément à l'accord provisoire global, elle recommanderait à la plénière que la position du Conseil soit acceptée sans amendement en deuxième lecture par le Parlement, sous réserve de vérification par les juristes-linguistes.

II. OBJECTIF

8. La directive a pour objectif principal de simplifier les règles d'octroi d'autorisation en vue de faciliter l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Elle vise également à apporter une plus grande clarté concernant les procédures que les promoteurs de projet doivent appliquer, en particulier les procédures d'octroi d'autorisation, de passation de marchés publics et autres.

III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

Procédure

9. Sur la base de la proposition de la Commission, le Parlement européen et le Conseil ont mené des négociations en vue de la conclusion d'un accord en deuxième lecture anticipée sur la base de la position du Conseil en première lecture. Le texte du projet de position du Conseil reflète pleinement le compromis intervenu entre les deux colégislateurs.

Synthèse des principaux points

10. La position du Conseil en première lecture comporte les principaux éléments ci-après, sur lesquels un accord est intervenu entre les colégislateurs:
11. Nature juridique de la proposition: Les colégislateurs sont convenus de modifier la nature juridique de la proposition en transformant le règlement en directive. Cette modification offre aux États membres une plus grande souplesse dans la mise en œuvre des procédures d'octroi d'autorisation et leur permet également de tirer parti des procédures d'octroi d'autorisation qu'ils ont déjà mises en place.

12. Champ d'application: La position du Conseil en première lecture prévoit que la liste des projets, qui comprend la liste des liaisons transfrontalières et des liaisons manquantes et qui est identique à la liste figurant à la section 1 de la partie III de l'annexe du règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, sera incluse dans l'annexe de la directive, dans un souci de clarté et de sécurité juridique. En outre, le champ d'application couvrira également d'autres projets sur les corridors du réseau central, dont le coût total dépasse 300 millions d'euros.
13. Autorité désignée: La position du Conseil en première lecture définit le rôle et la responsabilité de l'autorité désignée, qui sera le principal point de contact pour les informations communiquées au promoteur de projet, et fournira également des orientations pour la transmission de tous les documents et informations utiles, sur demande. Cette disposition fixe également un délai pour la désignation de cette autorité, qui est fixé à 24 mois après l'entrée en vigueur de la directive. Les modifications apportées à cet article visent à garantir aux États membres une marge de manœuvre suffisante pour la mise en œuvre de cette disposition.
14. Durée de la procédure d'octroi d'autorisation: Les colégislateurs sont convenus de fixer le délai global pour la procédure d'octroi d'autorisation à quatre ans. En outre, deux prolongations de ce délai peuvent être accordées dans des cas dûment justifiés. Les modifications apportées à la position du Conseil visent à offrir une marge de manœuvre suffisante en ce qui concerne le calendrier pour l'achèvement de la procédure d'octroi d'autorisation, compte tenu notamment de la complexité et de la diversité des projets de transport qui relèvent du champ d'application de la directive.
15. Organisation de la procédure d'octroi d'autorisation: Dans la position du Conseil en première lecture, les différentes phases de la procédure d'octroi d'autorisation ont été fusionnées en une seule, ce qui a entraîné une simplification importante. Dans le même temps, cette disposition permet aux États membres d'établir différentes étapes au cours de la période de quatre ans, conformément à leur droit national.
16. Transposition: À la suite de la modification de la forme juridique de la proposition, les colégislateurs sont convenus d'un délai de transposition fixé à 24 mois après l'entrée en vigueur de la directive.

IV. **CONCLUSION**

17. La position du Conseil met en exergue l'objectif principal de la proposition de la Commission et reflète pleinement le compromis intervenu lors des négociations informelles menées entre le Conseil et le Parlement européen, avec le soutien de la Commission.

 18. Le Conseil estime dès lors que sa position en première lecture constitue une représentation équilibrée du résultat des négociations et que, une fois adoptée, la directive apportera une contribution importante à la simplification des règles d'octroi d'autorisation, ce qui facilitera l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).
-