



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 8 mai 2012 (11.06)  
(OR. en)**

**8027/12  
ADD 1**

<b>PV/CONS</b>	<b>17</b>
<b>TRANS</b>	<b>94</b>
<b>TELECOM</b>	<b>61</b>
<b>ENER</b>	<b>111</b>

**PROJET DE PROCÈS-VERBAL - ADDENDUM**

---

Objet: **3156<sup>e</sup> session du Conseil de l'Union européenne (TRANSPORTS,  
TÉLÉCOMMUNICATIONS et ÉNERGIE), tenue à Bruxelles, le 22 mars 2012**

---

## POINTS EN DÉLIBÉRATION PUBLIQUE<sup>1</sup>

Page

### Points "A": (doc. 7784/12 PTS A 25)

- Point 1: Règlement du Parlement européen et du Conseil confiant à l'Office de l'harmonisation dans le marché intérieur (marques, dessins et modèles) des tâches liées au respect des droits de propriété intellectuelle, notamment la réunion de représentants des secteurs public et privé au sein d'un Observatoire européen des atteintes aux droits de propriété intellectuelle..... 3
- Point 2: Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1198/2006 du Conseil relatif au Fonds européen pour la pêche, en ce qui concerne certaines dispositions ayant trait à la gestion financière pour certains États membres qui connaissent des difficultés ou une menace de graves difficultés quant à leur stabilité financière ..... 3

### POINTS DE L'ORDRE DU JOUR (doc. 7553/12 OJ/CONS 17 TRANS 79 TELECOM 52 ENER 91)

- Point 4: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (première lecture)..... 5
- Point 5: Paquet "aéroports"  
Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil (première lecture) ..... 9

°  
° °

---

<sup>1</sup> Délibérations sur les actes législatifs de l'Union (article 16, paragraphe 8, du TUE), autres délibérations ouvertes au public et débats publics (article 8 du règlement intérieur du Conseil)

## **DÉLIBÉRATIONS LÉGISLATIVES**

*(Délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)*

### **POINTS "A"**

- Règlement du Parlement européen et du Conseil confiant à l'Office de l'harmonisation dans le marché intérieur (marques, dessins et modèles) des tâches liées au respect des droits de propriété intellectuelle, notamment la réunion de représentants des secteurs public et privé au sein d'un Observatoire européen des atteintes aux droits de propriété intellectuelle**

PE-CONS 80/11 PI 196 CODEC 2506 OC 107

+ REV 1 (sv)

Le Conseil a approuvé les amendements figurant dans la position du Parlement européen en première lecture et a adopté l'acte proposé modifié en conséquence, la délégation allemande s'abstenant, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (Base juridique: article 118, du TFUE).

#### **Déclaration du Conseil et de la Commission**

"Le présent règlement ne peut être interprété comme incluant ou conférant des compétences ou des obligations relevant du titre V du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne."

- Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1198/2006 du Conseil en ce qui concerne certaines dispositions ayant trait à la gestion financière pour certains États membres qui connaissent des difficultés ou une menace de graves difficultés quant à leur stabilité financière**

PE-CONS 1/12 PECHE 21 CADREFIN 27 CODEC 145 OC 16

Le Conseil a approuvé les amendements figurant dans la position du Parlement européen en première lecture et a adopté l'acte proposé modifié en conséquence, la délégation bulgare s'abstenant, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (Base juridique: article 43, paragraphe 2, du TFUE).

#### **Déclaration commune de la Commission et du Conseil sur l'incidence budgétaire**

"Le Conseil et la Commission considèrent que le règlement visé devra également être examiné dans le cadre des restrictions budgétaires auxquelles sont confrontés tous les États membres, qui devraient être dûment prises en compte dans le budget de l'UE pour 2012 et 2013.

Toute majoration des sommes versées consécutive à l'entrée en vigueur de ce règlement devrait être traitée suivant la procédure prévoyant que la Commission présentera, pour septembre 2012, des chiffres actualisés concernant les crédits de paiement inscrits à la rubrique 2, qu'elle utilisera, si nécessaire, le virement global pour 2012, sous réserve d'autres besoins éventuels dans le cadre d'autres lignes budgétaires du cadre financier, et qu'elle présentera, si cela s'avère encore nécessaire ensuite, un projet de budget rectificatif à cette seule fin."

### **Déclaration du Conseil sur le cofinancement et sur les perspectives financières pour la période 2014-2020**

"Le Conseil confirme que le cofinancement est un principe fondamental de la politique commune de la pêche, dans la mesure où la prise en charge, la responsabilité et la sélection des projets s'en trouvent assurées avec une valeur ajoutée maximale. Toute dérogation à ce principe devrait donc être exceptionnelle. La modification visée est justifiée par la crise sans précédent frappant les marchés financiers internationaux ainsi que par le ralentissement économique et ne devrait pas préjuger de l'issue des négociations sur le paquet législatif relatif à la PCP pour la prochaine période de financement."

### **Déclaration de la République de Bulgarie**

- "1. La République de Bulgarie a toujours défendu l'idée que la solution aux problèmes liés à la crise économique et financière passe par une approche coordonnée au niveau de l'UE. La crise met les budgets nationaux sous pression et compromet l'investissement partout dans l'Union européenne.
2. La République de Bulgarie maintient de fortes réserves à l'égard de la proposition visant à relever temporairement les taux de cofinancement des fonds de l'UE en faveur des États membres qui font l'objet de programmes d'assistance financière.
3. L'approche proposée est discriminatoire à l'égard des États membres qui, tout au long de la crise, ont consenti des efforts considérables pour maintenir la discipline budgétaire et financière, évitant ainsi de connaître des problèmes de liquidités. La proposition aurait dû prévoir également des mécanismes destinés à encourager les efforts des États membres qui se montrent rigoureux. Elle aurait dû s'adresser aussi aux États membres qui respectent la discipline budgétaire et financière mais qui, en raison de la crise économique, ont eux aussi des difficultés temporaires à sauvegarder le cofinancement.
4. Le rejet d'une telle approche pourrait constituer un encouragement "inapproprié" pour ceux qui n'ont pas respecté la discipline budgétaire et financière. La modification risque de dissuader les États membres de se conformer au pacte de stabilité et de croissance et de maintenir une politique budgétaire saine et durable.
5. La présente position a été exposée par le Premier ministre bulgare lors du Conseil européen, ainsi qu'au sein du Conseil des affaires générales et du Conseil ECOFIN, et elle a le soutien du Parlement bulgare."

\*\*\*\*\*

QUESTIONS INTERMODALES

**4. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (première lecture)**

- Orientation générale  
doc. 15629/3/11 TRANS 276 ECOFIN 688 ENV 778 RECH 336 CODEC 1699  
+ REV 3  
7537/12 TRANS 77 ECOFIN 243 ENV 201 RECH 85 CODEC 633  
+ ADD 1-33

Le Conseil a résolu les questions qui restaient en suspens et a dégagé une orientation générale sur le texte du règlement susvisé, qui figure dans le document 8047/12 et ses addenda.

Le Conseil a également décidé d'inscrire au présent procès-verbal les déclarations suivantes:

**Déclaration de la Lituanie et de la Roumanie**

**En ce qui concerne l'extension indicative du réseau transeuropéen de transport à des pays voisins**

"En ce qui concerne l'orientation générale du Conseil relative à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, la Lituanie et la Roumanie se réservent le droit de proposer, à une étape ultérieure de la procédure de codécision, l'inclusion, à l'annexe qui comporte des cartes indicatives du réseau transeuropéen de transport élargi à des pays voisins, des réseaux des pays tiers dans le cadre du partenariat oriental et de la dimension septentrionale."

**Déclaration de la Slovénie**

"À l'occasion de l'adoption de l'orientation générale relative au règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, la Slovénie rappelle l'importance de la liste des corridors de réseau central ainsi que des dispositions y afférentes figurant dans la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Compte tenu de l'importance que revêtent les corridors sur le plan de la planification et du financement de la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport, la Slovénie estime que le règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et le règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport forment un ensemble indivisible et déplore que ces propositions ne soient pas adoptées en même temps.

Tout en étant favorable à l'orientation générale, la Slovénie se réserve donc le droit de revoir sa position sur la proposition de règlement sur les orientations de l'Union, dans l'attente du résultat des travaux menés sur les corridors de réseau central dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe."

## Déclaration de l'Italie

"Tout en exprimant son soutien général en faveur du texte de compromis relatif à l'orientation générale concernant le règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, l'Italie note qu'il est nécessaire d'apporter quelques modifications aux annexes afin de soutenir la croissance économique également dans les régions insulaires de l'Union.

### 1) Inclusion des chaînons du "dernier kilomètre"

Nous estimons qu'il convient d'accorder une attention appropriée aux chaînons du dernier kilomètre et aux tronçons manquants des liaisons ferroviaires avec les aéroports et les ports.

### 2) Inclusion des ports de Cagliari et d'Augusta dans le réseau central

Non seulement les ports précités respectent les volumes de trafic fixés selon la méthodologie européenne, mais ils jouent aussi un rôle fondamental dans l'économie des deux îles italiennes les plus importantes.

Le **port de Cagliari** respecte, en termes de volumes de trafic de fret (24 344 020 tonnes par an pour les marchandises en vrac; 13 414 060 tonnes par an pour les marchandises conditionnées), les seuils qui sont requis pour pouvoir faire partie du réseau central. Tout d'abord, il faut dire que l'autorité portuaire de Cagliari exerce ses compétences sur les zones maritimes domaniales et les infrastructures portuaires situées le long de la bande côtière s'étendant du début du Nuovo Molo di Levante (nouveau quai de l'Est) jusqu'à Porto Foxi (conformément au décret du 6 avril 1994, publié au Journal officiel italien n° 116 du 20.5.1994). Le tableau ci-après présente les volumes de trafic pour 2006, 2007 et 2008 (données ISTAT- institut italien de la statistique-, en milliers de tonnes) qui démontrent que les seuils fixés selon la méthodologie de la Commission ont été respectés à savoir, 24 344 020 tonnes par an pour les marchandises en vrac et 13 414 060 tonnes par an pour les marchandises conditionnées.

ISTAT	2006	2007	2008	MOYENNE	vrac %	marchandises conditionnées %	TONNES VRAC	TONNES MARCHANDISES CONDITIONNEES	INTERPOLATION
<b>Porto Foxi</b>	27 111	26 744	26 407	26 754	100 %	0 %	26 754	0	1,10
<b>Cagliari</b>	9 482	9 397	9 040	9 306	15 %	85 %	1 396	7 910	0,65
<b>Total</b>	36 593	36 141	35 447	36 060	78 %	22 %	28 150	7 910	<b>1,75</b>

Le port de Cagliari est situé sur une des plus grandes îles de la Méditerranée et permet d'établir des liaisons avec des zones périphériques du continent européen. Grâce aux grands espaces disponibles, à son énorme potentiel opérationnel, à sa situation géographique favorable (à seulement 11 milles marins de l'axe idéal reliant Gibraltar à Suez), le port de Cagliari répond à la demande de trafic commercial à grande échelle, dans la mesure où il constitue une des principales plateformes de transbordement en Méditerranée occidentale, ses activités comprenant la manutention de marchandises conventionnelles, le vrac, le trafic ro-ro et les marchandises en conteneurs, auxquels s'ajoutent les services de passagers, les activités de pêche, le tourisme, la navigation de plaisance et les bateaux de croisière. La circonscription territoriale de Cagliari s'étend sur 30 km de côte environ, répartis en trois zones: le **port historique**<sup>1</sup>, le **port industriel (porto canale)**<sup>2</sup> et le **terminal pétrolier**<sup>3</sup>. En termes de logistique, la zone portuaire est bien intégrée à l'arrière-pays: le port historique se situe à 100 mètres seulement du centre ville et il est proche du réseau routier, à quelques mètres du réseau ferroviaire et seulement à sept kilomètres de l'aéroport.

Le **port d'Augusta** respecte les seuils relatifs aux volumes de trafic de fret qui sont requis pour pouvoir faire partie du réseau central. Le tableau ci-après présente les volumes de trafic pour 2006, 2007 et 2008 (données ISTAT- institut italien de la statistique-, en milliers de tonnes) qui démontrent que les seuils fixés selon la méthodologie de la Commission ont été respectés à savoir, 24 344 020 tonnes par an pour les marchandises en vrac et 13 414 060 tonnes par an pour les marchandises conditionnées.

ISTAT	2006	2007	2008	MOYE NNE	vrac %	marchandises conditionnées %	TONNES VRAC	TONNES MARCHANDISES CONDITIONNEES	INTERPOLATION
<b>Augusta</b>	30 979	30 238	26 849	29 355	100 %	0 %	29 355	0	1,21

Selon des chiffres récents, les volumes de trafic s'élèvent à environ 33 millions de tonnes de marchandises manutentionnées annuellement, dont 31,5 millions de vrac liquide. Ce port constitue le principal terminal pétrolier d'Italie et le deuxième port d'Italie pour le vrac liquide. En 2011, le port s'est lancé dans le trafic en conteneurs et le trafic ro-ro. Le port d'Augusta dispose d'une plateforme conteneurs en cours de développement, d'un débarcadère convenant aux lignes de trafic ro-ro vers le nord de l'Italie et l'Afrique du Nord, de quais pour le transit et le soutage et de terminaux équipés pour la rupture de charge des navires provenant de régions lointaines.

Augusta, qui est située sur la plus grande île de la Méditerranée, permet d'établir des liaisons avec des zones périphériques du continent européen. Ce port a un fort potentiel de développement, tant pour certaines catégories particulières de marchandises au sein du port lui-même que dans le cadre d'un éventuel système portuaire intégré de la Sicile (produits pétroliers, produits de la filière agroalimentaire de la zone de production du sud-est de l'île).

<sup>1</sup> Le port historique s'étend sur 5 800 mètres de quai et sert au trafic commercial, au trafic ro-ro, aux navires à passagers, ainsi qu'aux bateaux de plaisance, de pêche et de croisière; cette dernière catégorie, en particulier, connaît une forte croissance grâce aux synergies locales.

<sup>2</sup> Le port industriel occupe actuellement plus de 1 600 mètres de quai et offre cinq postes d'amarrage pour le trafic de transbordement et le trafic ro-ro tandis qu'à l'avenir, avec la zone consacrée au nautisme, il disposera de plus de 7 500 mètres de quai.

<sup>3</sup> Les postes d'amarrage pétrochimiques/pétroliers peuvent accueillir dix-sept navires.

Il est prévu de financer, par des fonds du programme opérationnel national (85 millions d'euros), des travaux visant à consolider les quais et à agrandir le port commercial (3<sup>e</sup> phase) qui consistent notamment à créer un quai au nord de la zone destiné au transbordement. Ces travaux seront également financés par des fonds supplémentaires (privés et publics). Le port se compose de la **rade d'Augusta**<sup>1</sup>, du **port industriel**<sup>2</sup>, du **port de trafic ro-ro**<sup>3</sup> et du **port commercial**<sup>4</sup>.

En conclusion, tout en réaffirmant l'utilité de la méthodologie retenue, nous faisons observer qu'il est nécessaire de l'appliquer comme il se doit, en respectant à la fois les seuils fixés et le critère d'accessibilité de toutes les régions de l'Union, en particulier les régions insulaires. Les ports de Cagliari et d'Augusta permettent aux marchandises et aux passagers d'accéder aux deux îles principales de la Méditerranée et, à partir de celles-ci, au reste du territoire de l'Union: ne pas les intégrer dans le réseau central pénalise injustement non seulement l'Italie mais aussi le bassin méditerranéen. L'intégration de ces deux ports dans le réseau central faciliterait l'intégration de sept millions de citoyens européens au sein de l'Union."

---

<sup>1</sup> La rade d'Augusta, avec ses ports industriel, commercial et de trafic ro-ro ainsi que deux darses de services portuaires, demeure à ce jour un des lieux de débarquement les plus compétitifs, centraux et sûrs du système logistique portuaire de la Méditerranée, ainsi qu'un point stratégique permettant l'accès aux grands ports européens et asiatiques, ouvrant ainsi des perspectives commerciales aux opérateurs du transport maritime international.

<sup>2</sup> Le port industriel, qui compte parmi les plus importants d'Italie et de la Méditerranée, est utilisé pour les activités pétrolières et pétrochimiques ainsi que les activités de production d'énergie et de ciment. Chaque année, quelque 30 millions de tonnes de marchandises liquides en vrac et environ 500 000 tonnes de ciment transitent par ce port, celui-ci ayant en la matière une capacité totale pouvant aller jusqu'à un million de tonnes.

<sup>3</sup> Le port de trafic ro-ro, qui est situé dans la zone commerciale, dispose d'un terminal spécifique pouvant stocker simultanément 220 semi-remorques; efficace du point de vue opérationnel, il est spécialisé et équipé pour fournir la meilleure offre de transport intermodal; il est composé d'une jetée avec deux postes d'accostage, d'aires de stationnement adjacentes et d'une gare maritime au service des passagers avec une gestion automatisée des accès.

<sup>4</sup> Le port commercial, qui a été créé récemment, est situé au nord-ouest de la rade, loin du centre ville et il est relié au réseau autoroutier de la Sicile orientale qui se trouve à un kilomètre. Ses activités sont les suivantes: chargement/déchargement de marchandises solides en vrac (produits chimiques, engrais, fer, pastilles de soufre, ciment, marbre, bois, pièces mécaniques et spécialisées - par exemple des éoliennes - clinker, basalte) et stockage de conteneurs. En outre, le port accueille les autorités de surveillance et de contrôle (Guardia di Finanza -police financière-, douane, carabinieri, police, pompiers) ainsi que le siège de l'autorité portuaire d'Augusta. Des travaux ont été récemment entamés sur les infrastructures pour parachever le quai (700 mètres), draguer les fonds marins (16 mètres), agrandir les aires de stationnement (600 000 mètres carrés) et les entrepôts, construire une installation éolienne d'un mégawatt, obtenir le certificat environnemental, mettre en place une gestion automatisée des accès pour les navires ro-ro, informatiser les activités portuaires et connecter en temps réel les activités de tous les opérateurs portuaires. Le port présente les caractéristiques suivantes: plus de 300 000 mètres carrés d'aires de stationnement; plus de 1 100 mètres de quai; profondeur de 14/16 m; liaisons routières avec les plateformes logistiques de Melilli et de Catane; situation stratégique pour les marchés émergents; situé à 5 kilomètres du centre ville; conditions climatiques excellentes toute l'année; mouillage pour les navires de toutes dimensions.



## **Déclaration de la Commission**

"La Commission réserve entièrement sa position sur l'intégralité de la proposition de compromis. Ses réserves portent en particulier sur l'introduction d'une réserve à l'article 1er, paragraphe 4, les modifications relatives à la coopération avec les pays tiers (article 8), la suppression d'une date limite et des principales exigences relatives au réseau global (chapitre II), la suppression d'articles relatifs aux changements climatiques, à l'environnement et à l'accessibilité (articles 41 à 43), les modifications relatives à la date limite concernant le réseau central (article 44, paragraphe 3), l'introduction d'une clause d'exception (article 45, paragraphe 3) et la suppression des plateformes de corridors, des pouvoirs d'exécution et du comité (articles 52, 53 et 55)."

## **AVIATION**

### **5. Paquet "aéroports"**

#### **Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil (première lecture)**

- Orientation générale
  - doc. 18008/11 AVIATION 256 CODEC 2288
  - doc. 7704/12 AVIATION 46 CODEC 675
    - + COR 1
    - + COR 2 (fr)

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur le texte du règlement susvisé, qui figure dans le document 8050/12.

L'Autriche et la Pologne se sont abstenues et on présenté les déclarations figurant ci-après, à inscrire au présent procès-verbal. L'Allemagne s'est également abstenue.

#### **Déclaration de l'Autriche**

"L'Autriche souhaite faire les observations suivantes en ce qui concerne la proposition de règlement sur l'assistance en escale:

L'Autriche est favorable au principe de la concurrence. Comme pour toute libéralisation, mais plus particulièrement lorsqu'il s'agit d'un service hautement spécialisé et sensible tel que l'assistance en escale, des règles contraignantes s'imposent.

La sécurité et l'efficacité des transports aériens ne peut être assurée que par une assistance en escale de grande qualité.

Des critères d'agrément strictes et uniformes pour les prestataires de services sont tout aussi importants que des obligations contraignantes en matière de protection et de qualification du personnel, par exemple. La concurrence ne devrait pas être autorisée à des fins de dumping social.

L'Autriche considère que cette proposition n'est pas encore suffisamment équilibrée en ce qui concerne les points susmentionnés; c'est la raison pour laquelle elle doit s'abstenir de voter.

L'Autriche estime que, dans le cadre des négociations en cours entre le Conseil et le Parlement européen, les aspects susmentionnés seront intégrés dans ce dossier de manière durable."

### **Déclaration de la Pologne**

"Depuis le début des travaux sur ce dossier, la Pologne est d'avis que nous devrions saisir l'occasion offerte par le réexamen de règles datant de quinze ans pour créer un marché concurrentiel et ouvert des services d'assistance en escale, avec une marge d'intervention réduite pour les États membres.

Ce principe est à la base de la position que nous avons soutenue tout au long des débats.

La Pologne est surtout fermement convaincue que les autorités publiques devraient s'abstenir d'intervenir sur le marché, notamment afin d'éviter d'alourdir inutilement la charge administrative et d'augmenter les coûts de fonctionnement des administrations nationales, ce qui vaut en particulier en cette période de crise financière que connaît l'Europe. La réduction de la charge administrative est également conforme aux objectifs de l'initiative de la Commission européenne en faveur d'une meilleure réglementation.

Consciente que le règlement proposé apporte une valeur ajoutée de par l'ouverture accrue du marché et la volonté de garantir une meilleure qualité des services d'assistance en escale, la Pologne ne peut toutefois apporter son soutien au texte, qui augmente la charge administrative, et s'abstient donc en ce qui concerne l'orientation générale."

---