



CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE



10457/1/13 REV 1

(OR. en)

PRESSE 233  
PR CO 29

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3243<sup>e</sup> session du Conseil

### Transports, télécommunications et énergie

Luxembourg, les 6, 7 et 10 juin 2013

Présidents	<b>Pat Rabitte</b> Ministre des Communications, de l'énergie et des changements climatiques <b>Leo VARADKAR</b> Ministre des transports, du tourisme et des sports
------------	--

# P R E S S E

---

Rue de la Loi, 175 B – 1048 BRUXELLES Tél.: +32 (0)2 281 9442 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026  
[press.office@consilium.europa.eu](mailto:press.office@consilium.europa.eu) <http://www.consilium.europa.eu/press>

10457/1/13 REV 1

1  
**FR**

## Principaux résultats du Conseil

### Télécommunications

Le Conseil a tenu un débat sur le rôle du secteur des télécommunications et des technologies de l'information et de la communication dans le cadre de la **stratégie numérique pour l'Europe**. Les ministres ont exposé leurs points de vues sur les principales caractéristiques que devrait posséder un marché unique des télécommunications dans l'UE. Les conclusions du débat constitueront une contribution à la préparation du Conseil européen d'octobre, qui sera axé principalement sur l'innovation et la stratégie numérique.

Les ministres ont pris note de l'état du dossier et se sont penchés sur une proposition de directive visant à assurer un niveau commun élevé de **sécurité des réseaux de communications électroniques et des systèmes d'information** dans l'ensemble de l'Union. Cette proposition s'inscrit dans le cadre de la stratégie européenne en matière de cybersécurité esquissée par la Commission.

Le Conseil a également pris note des progrès accomplis sur un certain nombre de propositions législatives, à savoir:

- un règlement visant à **sécuriser les transactions électroniques** dans toute l'UE, qui définit des règles sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques dans le marché intérieur et établit un cadre juridique en ce qui concerne les signatures électroniques, les cachets électroniques, les horodatages électroniques, les documents électroniques, les services de fourniture électronique et l'authentification d'un site Web;
- deux règlements concernant les infrastructures et les services numériques: en premier lieu, des orientations pour le développement de **réseaux transeuropéens de télécommunications**, sujet sur lequel la Commission a récemment adopté une proposition modifiée; en second lieu, des mesures destinées à promouvoir le **déploiement de réseaux de communications électroniques à grande vitesse** par la **réduction des coûts** qui y sont associés, par exemple par la mise en commun d'infrastructures telles que les conduites de gaz et d'eau et les lignes électriques;
- une directive ayant pour but d'harmoniser la réglementation des États membres en matière d'**accessibilité des sites web d'organismes du secteur public**, en vue de supprimer les obstacles rencontrés par les développeurs de contenus web sur le marché intérieur et d'améliorer le niveau d'accessibilité sur tout le territoire de l'Union.

### Énergie

Le Conseil a pris note d'un rapport sur l'état d'avancement des travaux concernant un projet de directive relative aux **changements indirects dans l'affectation des sols** modifiant les directives concernant la qualité de l'essence et les énergies renouvelables, qui vise à réduire autant que possible l'incidence des changements indirects dans l'affectation des sols sur les émissions de gaz à effet de serre.

Le Conseil a adopté des conclusions sur la communication de la Commission intitulée "**Pour un bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie**". Ces conclusions énumèrent en détail les tâches à réaliser afin de respecter les échéances de 2014 et 2015 fixées par le Conseil européen, de renforcer les droits et le rôle des consommateurs et d'assurer la transition vers le marché de l'énergie de demain. Elles font suite aux conclusions du Conseil européen sur, notamment, les questions énergétiques, adoptées le 22 mai 2013.

Le Conseil a également tenu un débat d'orientation sur la communication de la Commission intitulée "**Les technologies et l'innovation énergétiques**". Le débat contribuera à la réflexion engagée sur les priorités de la recherche, du développement et de l'innovation dans le domaine énergétique jusqu'en 2020 et au-delà, ainsi que sur les moyens permettant de faciliter la mise en œuvre de ces priorités.

### **Transports:**

Le Conseil est parvenu à un accord sur une orientation générale concernant la refonte de la directive de 2008 relative à **l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'UE**, qui s'inscrit dans le pilier technique du "quatrième paquet ferroviaire" publié par la Commission en janvier. Cette refonte a pour objectif de supprimer les obstacles administratifs et techniques qui s'opposent encore à l'instauration d'un marché ferroviaire unique.

L'orientation générale prévoit, notamment, un système mixte d'autorisations avec une séparation des tâches et des compétences entre l'Agence ferroviaire européenne (AFE) et les autorités de sécurité nationales. L'AFE délivrera les autorisations concernant les véhicules devant être utilisés dans les activités transfrontières, sur la base d'évaluations effectuées par les autorités nationales. Pour ce qui est des véhicules utilisés exclusivement pour le trafic national, le demandeur pourra solliciter l'autorisation soit auprès de l'AFE, soit auprès de l'autorité de sécurité nationale.

Le Conseil a également approuvé des orientations générales sur un certain nombre d'autres propositions législatives, à savoir:

- deux directives faisant partie du paquet de mesures relatives au contrôle technique que la Commission a présenté en juillet 2012 dans le but d'améliorer la sécurité routière. La première constitue une mise à jour de la directive de 2000 relative au **contrôle technique routier** spécifique auquel les véhicules utilitaires sont soumis en plus des contrôles techniques périodiques; Elle prévoit l'instauration d'une échelle des risques permettant de déceler les véhicules présentant un risque élevé et de leur faire subir un contrôle plus strict. La deuxième directive constitue une révision de la directive de 1999 relative aux **certificats d'immatriculation des véhicules**. Ces deux projets de directives complètent le projet de directive actualisant les règles communes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à moteur, sur laquelle le Conseil a arrêté une orientation générale en décembre dernier;
- une révision de la directive de 2003 relative aux **comptes rendus d'événements** susceptibles de mettre en péril la **sécurité aérienne**. Le nouveau projet de règlement vise à améliorer le système de comptes rendus en vue de prévenir les accidents à l'avenir;
- une révision de la directive de 1998 relative aux règles applicables aux **équipements marins** à installer sur les navires de l'UE. Cette proposition a pour but d'aligner ces règles sur le reste de la réglementation de l'UE relative à la commercialisation des biens et à simplifier et clarifier les modalités par lesquelles l'évolution des exigences internationales est prise en compte dans le droit de l'UE et celui des États membres.

En outre, le Conseil a pris note de l'état du dossier relatif au **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)**, le futur instrument de financement des réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications.

**SOMMAIRE**<sup>1</sup>

<b>PARTICIPANTS</b> .....	<b>6</b>
<b>POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT</b>	
TÉLÉCOMMUNICATIONS.....	9
Stratégie numérique pour l'Europe – Rôle des secteurs des télécommunications et des technologies de l'information et de la communication .....	9
Sécurité des systèmes d'information et de communication électroniques .....	9
Renforcer la confiance dans les transactions électroniques .....	11
Infrastructures et services numériques .....	12
Accessibilité des sites web d'organismes du secteur public.....	13
Divers .....	15
ÉNERGIE.....	16
Changements indirects dans l'affectation des sols .....	16
Pour un bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie .....	17
Technologies et innovation énergétiques.....	17
Relations internationales.....	18
Divers.....	19
ÉVÉNEMENT EN MARGE DU CONSEIL.....	19
Déclaration politique du Forum pentalatéral de l'énergie .....	19
TRANSPORTS .....	20
Nouvelles règles d'interopérabilité dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire .....	20
Contrôle technique des véhicules.....	22

<sup>1</sup>

- Lorsque des déclarations, des conclusions ou des résolutions ont été formellement adoptées par le Conseil, cela est indiqué dans le titre du point concerné et le texte figure entre guillemets.
- Les documents dont la référence est mentionnée sont accessibles sur le site internet du Conseil <http://www.consilium.europa.eu>.
- Les actes adoptés comportant des déclarations au procès-verbal accessibles au public sont signalés par un astérisque; ces déclarations sont accessibles sur le site internet du Conseil mentionné ci-dessus ou peuvent être obtenues auprès du Service de presse.

–	Contrôle technique routier des véhicules utilitaires.....	22
–	Documents d'immatriculation des véhicules .....	23
	Comptes rendus d'événements dans l'aviation civile .....	23
	Directive relative aux équipements marins.....	25
	Mécanisme pour l'interconnexion en Europe.....	26
	ÉVÉNEMENT EN MARGE DU CONSEIL.....	27
	Signature d'un accord relatif aux services aériens avec Israël .....	27
	Divers.....	27

## AUTRES POINTS APPROUVÉS

### *ÉNERGIE*

–	Exigences d'écoconception relatives à la consommation d'électricité en mode veille et en mode arrêt et aux téléviseurs.....	30
–	Sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer* .....	30
–	Relations avec l'Algérie/Mémorandum d'entente dans le domaine de l'énergie .....	30

### *TRANSPORTS*

–	Protocole de mise en œuvre de la convention alpine dans le domaine des transports .....	31
---	---	----

### *UNION DOUANIÈRE*

–	Mise à jour du code des douanes de l'Union .....	31
---	--	----

### *MARCHÉ INTÉRIEUR*

–	Sécurité des articles pyrotechniques.....	31
---	---	----

### *POLITIQUE COMMERCIALE*

–	Préférences tarifaires généralisées - Myanmar .....	32
---	---	----

### *AGRICULTURE*

–	Mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie .....	32
---	---	----

### *QUESTIONS AUDIOVISUELLES*

### *SPORT*

–	Convention sur la lutte contre la manipulation des résultats sportifs .....	33
---	---	----

## PARTICIPANTS

Le gouvernement des États membres et la Commission européenne étaient représentés comme suit:

### Belgique:

M. Olivier BELLE

Représentant permanent adjoint

### Bulgarie:

M<sup>me</sup> Petia VASSILEVA

M. Danail PAPAHOV

Représentant permanent adjoint

Ministre des transports, des technologies de l'information et de la communication

### République tchèque:

M. Pavel KOLAR

M. Pavel ŠOLC

M. Bedřich DANDA

M. Zbyněk STANJURA

Vice-ministre de l'intérieur

Vice-ministre de l'industrie et du commerce

Vice-ministre de l'industrie et du commerce

Ministre des transports

### Danemark:

M. Jonas BERING LIISBERG

M. Henrik DAM KRISTENSEN

Représentant permanent adjoint

Ministre des transports

### Allemagne:

M. Stefan KAPFERER

M. Guido PERUZZO

M. Peter RAMSAUER

Secrétaire d'État, ministère fédéral de l'économie et de la technologie

Représentant permanent adjoint

Ministre fédéral des transports, de la construction et du développement urbain

### Estonie:

M. Juhan PARTS

M. Clyde KULL

Ministre de l'économie et des communications

Représentant permanent adjoint

### Irlande:

M. Pat RABBITTE

M. Leo VARADKAR

Ministre des communications, de l'énergie et des ressources naturelles

Ministre des transports, du tourisme et des sports

### Grèce:

M. Asimakis PAPAGEORGIOU

M. Stavros KALOGIANNIS

Secrétaire d'État à l'environnement, à l'énergie et aux changements climatiques

Ministre adjoint du développement, de la compétitivité, des infrastructures, des transports et des réseaux

### Espagne:

M. José Pascual MARCO

M<sup>me</sup> Ana María PASTOR JULIÁN

Représentant permanent adjoint

Ministre des travaux publics

### France:

M. Alexis DUTERTRE

M. Frédéric CUVILLIER

Représentant permanent adjoint

Ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche

### Italie:

M. Antonio CATRICALÀ

M. Claudio DE VINCENTI

M. Maurizio LUPI

Vice-ministre au ministère du développement économique

Secrétaire d'État

Ministre des infrastructures et des transports

**Chypre:**

M. Yiorgos LAKKOTRYPIS

M<sup>me</sup> Maria HADJITHEODOSIOU  
M. Alecos MICHAELIDES

Ministre de l'énergie, du commerce, de l'industrie et du tourisme  
Représentant permanent adjoint faisant fonction  
Secrétaire d'État aux communications et aux travaux publics

**Lettonie:**

M. Daniels PAVĻUTS  
M. Aleksandrs ANTONOVŠ  
M. Viktors VALAINIS

Ministre de l'économie  
Secrétaire d'État  
Secrétaire parlementaire, ministère des transports

**Lituanie:**

M. Rimantas SINKEVIČIUS  
M. Jaroslav NEVEROVIČ

Ministre des Transports et des Communications  
Ministre de l'énergie

**Luxembourg:**

M. Etienne SCHNEIDER  
M<sup>me</sup> Michèle EISENBARTH  
M. Claude WISELER

Ministre de l'économie et du commerce extérieur  
Représentant permanent adjoint  
Ministre du développement durable et des infrastructures

**Hongrie:**

M. Olivér VÁRHELYI

Représentant permanent adjoint

**Malte:**

M. Konrad MIZZI  
M. Edward ZAMMIT LEWIS

Ministre de l'énergie et de la préservation de l'eau  
Secrétaire d'État à la compétitivité et à la croissance économique  
Représentant permanent adjoint

M. Patrick R. MIFSUD

**Pays-Bas:**

M. Wepke KINGMA  
M<sup>me</sup> Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Représentant permanent adjoint  
Ministre des infrastructures et de l'environnement

**Autriche:**

M. Reinhold MITTERLEHNER

Ministre fédéral de l'économie, de la famille et de la jeunesse

M. Harald GÜNTHER  
M<sup>me</sup> Doris BURES

Représentant permanent adjoint  
Ministre fédérale des transports, de l'innovation et de la technologie

**Pologne:**

M. Michał BONI  
M<sup>me</sup> Hanna TROJANOWSKA  
M. Sławomir NOWAK

Ministre de l'administration et de la numérisation  
Sous-secrétaire d'État au ministère de l'économie  
Ministre des transports, de la construction et de l'économie maritime

M. Maciej JANKOWSKI

Sous-secrétaire d'État au ministère des transports, de la construction et de l'économie maritime

**Portugal:**

M. Artur TRINDADE  
M. Pedro COSTA PEREIRA  
M. Sérgio MONTEIRO

Secrétaire d'État à l'énergie  
Représentant permanent adjoint  
Secrétaire d'État aux travaux publics, aux transports et aux communications

**Roumanie:**

M. Dan NICA  
M. Constantin NITA  
M. Septimiu BUZAȘU

Ministre de la société de l'information  
Ministre délégué, chargé de l'énergie  
Secrétaire d'État, ministère des transports

**Slovénie:**

M. Samo OMERZEL

Ministre des infrastructures et de l'aménagement du territoire

M. Uros VAJGL

Représentant permanent adjoint

**Slovaquie:**

M. Frantisek PALKO  
M. Dušan PETRÍK  
M. Ján POČIATEK

Secrétaire d'état  
Secrétaire d'état au ministère de l'économie  
Ministre des transports, de la construction et du  
développement régional

**Finlande:**

M<sup>me</sup> Pia VIITANEN  
M<sup>me</sup> Marja RISLAKKI  
M<sup>me</sup> Merja KYLLÖNEN

Ministre du logement et des communications  
Secrétaire d'État, ministère de l'emploi et de l'économie  
Ministre des Transports

**Suède:**

M<sup>me</sup> Anna-Karin HATT  
M. Jan Roland OLSSON  
M<sup>me</sup> Ingela BENDROT

Ministre des technologies de l'information et de l'énergie  
Représentant permanent adjoint  
Secrétaire d'état (chargé des transports et des  
infrastructures)

**Royaume-Uni:**

M. Ed VAIZEY  
M<sup>me</sup> Shan MORGAN  
M. Stephen HAMMOND  
M. Keith BROWN

Ministre de la Culture et des communications  
Représentant permanent adjoint  
Secrétaire d'État chargé des transports  
Ministre des transports (gouvernement écossais)

.....  
**Commission:**

M<sup>me</sup> Neelie KROES  
M. Günther OETTINGER  
M. Siim KALLAS

Vice-présidente  
Membre  
Vice-président

.....  
Le gouvernement de l'État en voie d'adhésion était représenté comme suit:

**Croatie:**

M<sup>me</sup> Irena ANDRASSY  
M. Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Représentant permanent adjoint  
Ministre des affaires maritimes, des transports et des  
infrastructures



## **POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT**

### **TÉLÉCOMMUNICATIONS**

#### **Stratégie numérique pour l'Europe – Rôle des secteurs des télécommunications et des technologies de l'information et de la communication**

Le Conseil a tenu un débat sur l'état du dossier et les obstacles qui entravent encore l'instauration d'un marché numérique unique dans l'UE, qui devrait être achevé d'ici 2015. Les conclusions du débat constitueront une contribution à la préparation du Conseil européen d'octobre, qui sera axé principalement sur l'innovation et la stratégie numérique. La présidence irlandaise soumettra une synthèse des résultats des discussions au président du Conseil européen.

Les ministres ont pris note de l'intention de la Commission de présenter un ensemble de nouvelles propositions visant à rendre opérationnel un marché unique des télécommunications.

Lors de leur discussion, qui s'est déroulée sur la base d'un document de la présidence (doc. [9756/13](#)), les ministres ont, d'une manière générale, soutenu le principe d'un marché unique des télécommunications dans l'UE. Un large accord s'est dégagé sur un certain nombre de points à cet égard. Tous les citoyens, où qu'ils habitent, devraient avoir accès aux services à large bande et il est important que leurs aptitudes et compétences numériques soient renforcées. Par ailleurs, des mesures doivent être prises en vue d'encourager des investissements d'une plus grande ampleur dans le secteur des télécommunications. Il est également nécessaire de garantir un environnement réglementaire fort, cohérent et prévisible, y compris une meilleure coopération entre les organismes de régulation, et de sauvegarder les intérêts des consommateurs.

Certains États membres se sont toutefois montrés sceptiques quant à la nécessité d'adopter de nouvelles dispositions législatives dans ce domaine, certains ayant également manifesté des inquiétudes concernant la concentration de l'emprise sur le marché entre les mains d'un nombre limité de sociétés. Par ailleurs, la nécessité de tenir compte de la situation particulière de certains États membres a également été soulignée.

#### **Sécurité des systèmes d'information et de communication électroniques**

Le Conseil s'est penché sur une proposition de directive qui vise à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux de communication et des systèmes informatiques dans l'UE (doc. [6342/13](#)). La discussion s'appuyait sur un rapport établi par la présidence sur l'état d'avancement des travaux réalisés jusqu'ici au sein des instances préparatoires du Conseil (doc. [10076/13](#)).

À mesure que les systèmes d'information et de communication électroniques prennent de l'importance, les risques d'incidents de sécurité fortuits et d'attaques délibérées augmentent eux aussi. La Commission estime que les différences qui existent actuellement entre les stratégies et le niveau de préparation des États membres affaiblissent la sécurité des réseaux interconnectés, toute perturbation importante qui survient dans un État membre pouvant avoir des répercussions dans d'autres États membres.

Afin de remédier à cette situation, la proposition de directive prévoit notamment:

- l'obligation pour tous les États membres de mettre en place un niveau minimum de moyens pour prévenir les risques et incidents portant atteinte aux systèmes informatiques et pour y faire face et y répondre; cela passe par la création d'une autorité nationale et compétente, d'une équipe d'intervention nationale en cas d'urgence informatique et par l'élaboration de stratégies nationales et de plans de coopération;
- la création d'un réseau de coopération entre autorités nationales en vue d'assurer une intervention coordonnée en cas d'incident si besoin est, et une application uniforme de la directive sur tout le territoire de l'UE;
- l'obligation pour les administrations publiques et les acteurs du marché tels que les fournisseurs de réseaux et de services internet et les exploitants d'infrastructures critiques dans les domaines de l'énergie, des transports, de la finance et des soins de santé, d'effectuer une évaluation adaptée des risques que courent leurs systèmes informatiques, de prendre les mesures qui s'imposent afin de prévenir les incidents et d'y faire face et de signaler tout incident grave aux autorités compétentes.

Lors de leur débat sur la proposition, les ministres ont reconnu la gravité du problème des cyberattaques et, partant, le niveau de priorité élevé qu'il faut accorder à l'amélioration de la sécurité dans ce domaine. De nombreux États membres se sont toutefois montrés favorables à une démarche plus souple, limitant l'adoption de règles contraignantes au niveau de l'UE aux seules infrastructures critiques et aux exigences de base, à compléter par des mesures facultatives. D'autres délégations ont, au contraire, estimé que seules des mesures juridiquement contraignantes pourraient garantir la sécurité des réseaux dans l'ensemble de l'UE.

Par ailleurs, un grand nombre de délégations ont souligné qu'il était important de parvenir à une coordination au niveau mondial lorsqu'il s'agit d'instaurer des normes de sécurité, ne serait-ce qu'afin que les entreprises opérant au niveau international soient soumises à des conditions comparables. En tout état de cause, la nécessité de fixer des normes de sécurité élevées au sein de l'UE, même si elles devaient s'avérer plus ambitieuses qu'ailleurs, a été largement admise.

Parmi les autres questions qui, selon le rapport sur l'état d'avancement des travaux, nécessitent un débat plus approfondi, figurent la désignation des opérateurs qui devraient relever du champ d'application de la directive, les obligations spécifiques à imposer aux acteurs concernés, les obligations de notification et la structure de gouvernance pour la mise en œuvre de la directive.

Pour être adoptée, la directive doit également être approuvée par le Parlement européen.

Ce projet de directive est la principale initiative entreprise dans le cadre de la **stratégie européenne en matière de cybersécurité** énoncée par la Commission dans sa communication en faveur d'un "cyberespace ouvert, sûr et sécurisé" (doc. [6225/13](#)), selon laquelle parvenir à la résilience à l'égard des risques et des menaces contre la cybersécurité fait partie une des priorités stratégiques à poursuivre. Les autres priorités définies dans la stratégie sont les suivantes: faire reculer la cybercriminalité, développer une cyberdéfense dans le cadre de la politique de sécurité et de défense commune, développer les ressources industrielles et technologiques en matière de cybersécurité et instaurer une politique internationale de l'UE cohérente en matière de cyberespace.

### **Renforcer la confiance dans les transactions électroniques**

Le Conseil a pris note des progrès accomplis en ce qui concerne un projet de règlement destiné à susciter une confiance accrue dans les transactions électroniques par la mise en place dans le marché intérieur d'un cadre juridique pour l'identification électronique et autres services de confiance électroniques (rapport sur l'état d'avancement des travaux: [10100/13](#)). L'objectif est de permettre des interactions électroniques sûres et sans discontinuité entre les entreprises, les particuliers et les pouvoirs publics et de réaliser ainsi un marché numérique unique totalement intégré dans l'UE.

À cette fin, le projet de règlement prévoit la reconnaissance et l'acceptation mutuelles des systèmes d'identification électronique dans toute l'UE. En outre, il renforce la réglementation actuelle en matière de signatures électroniques et instaure des règles relatives aux effets juridiques et à la recevabilité en justice d'autres services de confiance tels que les cachets électroniques, les horodatages électroniques, les documents électroniques, les services de fourniture électronique et l'authentification de site web.

Sous la présidence irlandaise, les travaux sur ce projet de texte législatif techniquement complexe ont porté principalement sur l'identification électronique et, dans une moindre mesure, sur les services de confiance. L'une des questions essentielles à résoudre est celle des niveaux de garantie requis en matière d'identification électronique pour que des moyens électroniques d'identification émanant d'un autre État membre puissent être reconnus. Si un certain nombre de délégations sont favorables au principe de l'existence de niveaux équivalents pour assurer cette reconnaissance, d'autres délégations préféreraient que les niveaux de garantie requis soient établis dans le règlement. Il existe toutefois un large accord sur un certain nombre de principes généraux en matière d'identification électronique, à savoir: limitation initiale aux services fournis par le secteur public, garantie de l'interopérabilité entre infrastructures nationales d'identification, neutralité technologique et nécessité de remédier aux violations de la sécurité.

Un examen plus approfondi s'imposera pour un nombre considérable d'autres aspects tels que:

- la responsabilité en ce qui concerne l'identification électronique et les services de confiance;
- le traitement réservé aux prestataires de services de confiance de pays tiers;
- le contrôle des prestataires de services de confiance;
- l'incidence de certaines dispositions relatives aux signatures et aux cachets électroniques sur le droit national et procédural;

- la notion de "document électronique" et l'opportunité d'inclure ce type de document dans ce règlement;
- la formulation plus précise des définitions;
- le recours aux "actes délégués" habilitant la Commission à adopter des actes juridiques connexes concernant certains aspects techniques non essentiels du règlement;
- le délai prévu pour l'entrée en vigueur du règlement.

La Commission a présenté sa proposition en juin 2012 (doc. [10977/12](#)). Un premier rapport sur l'état d'avancement des discussions au sein des instances préparatoires du Conseil a été présenté aux ministres des télécommunications en décembre 2012 (doc. [17269/12](#)). Les commissions compétentes du Parlement européen devraient établir leur position sur cette proposition en juillet et septembre 2013. Le Conseil européen a demandé à plusieurs reprises que cette proposition soit adoptée sans délai.

### **Infrastructures et services numériques**

Le Conseil a pris note de l'état d'avancement des travaux concernant ces deux règlements, relatifs, l'un, aux infrastructures et services numériques (rapport sur l'état d'avancement des travaux: doc. [10076/13](#)): orientations pour le développement de **réseaux transeuropéens de télécommunications**, et l'autre aux mesures en vue de promouvoir le **déploiement de réseaux de communications électroniques à grande vitesse** par la **réduction des coûts** associés.

Les orientations pour les **réseaux transeuropéens de télécommunications** énoncent les objectifs et les conditions applicables aux projets d'intérêt commun ayant pour but le déploiement de services et d'infrastructures de télécommunications sur le territoire de l'UE. La proposition initiale de la Commission a été présentée en octobre 2011 (doc. [16006/11](#)) et a depuis lors été examinée au Parlement et au Conseil (voir précédents rapports sur l'état d'avancement des travaux: doc. [10451/12](#) et [17257/12](#)). Cependant, en février dernier, le Conseil européen a décidé de réaliser des économies budgétaires, qui ont eu pour effet de faire passer de 9,2 à 1 milliard d'euros les fonds disponibles pour le secteur des télécommunications dans le cadre du futur mécanisme pour l'interconnexion en Europe (voir doc. EUCO [37/13](#), p. 9). Compte tenu de cette situation, la Commission a adopté une proposition modifiée le 28 mai. Les instances préparatoires du Conseil doivent à présent examiner les orientations modifiées.

Dans la nouvelle proposition (doc. [10201/13](#)), les moyens disponibles seraient concentrés principalement sur un des deux grands objectifs de la proposition initiale, à savoir le soutien aux services numériques transeuropéens, notamment les plateformes de services interopérables. Parallèlement, les critères de financement seraient rendus plus stricts et le nombre de services pouvant prétendre à un financement dans ce cadre serait réduit. Cependant, un soutien limité serait également disponible pour le déploiement de réseaux à haut débit ultrarapides, qui constituait l'autre grand objectif de la proposition initiale; ce soutien serait accordé au moyen d'instruments financiers conçus pour attirer des fonds privés et des investissements provenant d'autres sources publiques.

En ce qui concerne la proposition de règlement visant à **promouvoir le déploiement de réseaux de communications électroniques à haut débit par la réduction des coûts y associés**, que la Commission a présentée en mars dernier (doc. [7999/13](#)), son examen au niveau du groupe de travail du Conseil n'en est qu'à ses débuts.

Pour parvenir à une réduction des coûts, la Commission propose d'instaurer l'obligation pour les réseaux d'utilité publique (dans les domaines des communications électroniques, du gaz, de l'électricité, de l'eau ou des transports) de permettre l'accès à leurs infrastructures existantes ou programmées (les conduites de gaz ou d'eau, les lignes électriques, ainsi que les bâtiments et les pylônes) pour le déploiement des liaisons à haut débit. Étant donné que les travaux de génie civil représentent une part importante du coût de déploiement d'un réseau, la Commission entrevoit la possibilité de faire des économies substantielles par le partage des infrastructures. Chaque État membre serait amené à créer un organisme de règlement des litiges concernant les droits d'accès.

En outre, les bâtiments neufs ou ceux faisant l'objet de travaux de rénovation de grande ampleur devraient être équipés d'infrastructures prêtes à être connectées aux services à haut débit ultrarapides, des exemptions pouvant s'appliquer si cela entraîne des coûts disproportionnés.

Parmi les autres mesures proposées afin de réduire les coûts figurent la coordination des travaux de génie civil, la simplification des procédures de délivrance des autorisations et la facilitation de l'accès aux informations sur les infrastructures des réseaux à travers un point d'information unique.

Les premiers échanges de vues ont fait apparaître que les États membres nourrissent des inquiétudes quant au choix de recourir à un règlement plutôt qu'à une directive, aux coûts que pourrait entraîner un tel projet et à l'alourdissement des charges administratives. De nombreuses délégations estiment qu'il est nécessaire d'examiner plus en détail l'incidence de la proposition, notamment ses coûts et avantages, les conséquences pour les propriétaires d'immeubles, ainsi que la mise en œuvre des mesures proposées dans les pays à structure fédérale. Il existe également des doutes sur le fait de savoir si les mesures proposées ne sont pas disproportionnées par rapport aux objectifs visés et s'il y a lieu d'adopter ce type de mesures au niveau de l'UE.

Ces deux textes, les orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications et le règlement relatif à la réduction des coûts des connexions internet à haut débit, doivent également être approuvés par le Parlement européen pour pouvoir être adoptés.

### **Accessibilité des sites web d'organismes du secteur public**

Le Conseil a fait de point sur les progrès accomplis dans l'examen d'une proposition visant à harmoniser les règles des États membres applicables à l'accessibilité des sites web d'organismes du secteur public, le but étant de supprimer les obstacles rencontrés sur le marché intérieur par les développeurs de sites web et les entreprises du secteur en raison d'approches nationales divergentes et d'améliorer le niveau d'accessibilité dans toute l'UE (rapport sur l'état d'avancement des travaux: doc. [10089/13](#)).

La directive proposée, qui prévoit que les États membres ont une obligation générale d'assurer l'accessibilité, vise deux objectifs: permettre à l'utilisateur d'accéder convenablement aux sites web et d'interagir avec eux et rendre possible l'interopérabilité entre les agents utilisateurs et les technologies d'assistance. Il reviendrait à la Commission de préciser les exigences en matière d'accessibilité dans un acte législatif distinct. En outre, les États membres seraient appelés à prendre des mesures visant à promouvoir et à contrôler l'application de ces exigences. Les types de sites web visés par la directive sont énumérés dans une liste, que chaque État membre est libre d'élargir. Ce cadre harmonisé se veut le prélude à la définition d'une norme européenne en matière d'accessibilité du web, qui est en cours d'élaboration.

S'ils soutiennent d'une manière générale l'objectif d'une accessibilité accrue des sites web d'organismes du secteur public, les États membres n'en nourrissent pas moins des préoccupations ou des doutes au sujet de la proposition, notamment en ce qui concerne:

- son calendrier, puisque la norme européenne évoquée dans la proposition n'a pas encore été adoptée;
- sa valeur ajoutée, puisqu'il existe déjà des normes internationales qui sont largement appliquées par le secteur et qu'en outre, la plupart des États membres ont déjà élaboré des politiques nationales en matière d'accessibilité;
- la liste des sites web concernés;
- les compétences devant être accordées à la Commission pour l'établissement des exigences relatives à l'accessibilité;
- les obligations en matière de contrôle et de rapports, qui sont jugées trop pesantes;
- les délais pour la mise en œuvre et
- les coûts de la mise en œuvre.

L'accessibilité du web est garantie par un ensemble de principes et de techniques à respecter lors de la conception des sites afin de rendre leur contenu accessible à tous les utilisateurs, et notamment à ceux qui sont atteints d'un handicap. Le contenu de ces sites web comprend des informations textuelles, et non textuelles ainsi que des applications permettant d'interagir avec le site.

L'accessibilité du web revêt une particulière importance pour les organismes du secteur public, car elle leur permet de toucher un plus grand nombre de personnes et de s'acquitter de leurs missions de service public. Il existe également un marché en croissance rapide pour les outils et les services liés à l'accessibilité du web. D'après des études récentes, bien que la plupart des États membres aient établi des lignes directrices en la matière, l'accessibilité réelle continue d'être limitée.

Cette proposition a été présentée par la Commission en décembre 2012 (doc. [17344/12](#)). Pour être adoptée, la directive doit également être approuvée par le Parlement européen.

## **Divers**

La prochaine **présidence lituanienne** a présenté son **programme de travail** pour la seconde moitié de 2013 dans le domaine des télécommunications et de la société de l'information. Elle entend poursuivre les travaux sur les cinq propositions législatives qui figuraient à l'ordre du jour de cette session du Conseil et elle cherchera notamment à obtenir rapidement un accord avec le Parlement européen sur les orientations modifiées pour les réseaux transeuropéens de télécommunications. Les propositions relatives au marché unique des télécommunications, que la Commission doit encore présenter, seront également examinées. Par ailleurs, en octobre, la réunion du Conseil européen sera consacrée principalement aux questions numériques, en plus de l'innovation.

## ÉNERGIE

### **Changements indirects dans l'affectation des sols**

Au cours d'une session publique, le Conseil a pris note d'un rapport sur l'état d'avancement des travaux concernant le projet de directive relative aux changements indirects dans l'affectation des sols (CIAS) modifiant les directives concernant la qualité de l'essence (98/70/CE) et les énergies renouvelables (2009/28/CE). La directive proposée vise à réduire l'incidence des changements indirects dans l'affectation des sols sur les émissions de gaz à effet de serre et à favoriser une transition vers des biocarburants qui assurent des réductions importantes d'émissions de gaz à effet de serre.

Le rapport sur l'état d'avancement des travaux (doc. [8920/13](#)) expose les principaux points examinés sous la présidence irlandaise et cherche à tracer des voies pouvant conduire à l'élaboration d'une position du Conseil. D'une manière générale, les États membres soutiennent l'objectif visant à répondre au phénomène mondial que représente le changement indirect dans l'affectation des sols qui résulte de la concurrence entre la production de biocarburants et celle de denrées alimentaires et d'aliments pour animaux. Toutefois, de nombreuses délégations se disent préoccupées par un changement de politique qui pourrait susciter l'incertitude parmi les investisseurs, mettre en péril les investissements en cours et rendre plus coûteuse et ardue la réalisation des objectifs actuels de l'UE en matière d'énergies renouvelables. Le rapport analyse les principaux points examinés par le groupe, notamment: le seuil de 5 % fixé pour les biocarburants conventionnels, les facteurs influençant les CIAS, le traitement des nouvelles installations, le bonus pour les terres dégradées, la lutte contre la fraude, la clause de révision et les actes délégués. Ce même rapport sera présenté le 18 juin au Conseil "Environnement". Le Conseil TTE (Énergie) et le Conseil "Environnement" ont tenu des débats d'orientation sur cette proposition respectivement les 22 février et 21 mars 2013. Le Comité des représentants permanents a décidé en décembre dernier de créer un groupe ad hoc sur les changements indirects dans l'affectation des sols pour veiller à ce que les deux directives soient modifiées en toute cohérence.

Lorsque ces directives ont été adoptées, le Parlement européen et le Conseil ont demandé à la Commission d'examiner les effets négatifs que la conversion de terres pourrait avoir sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre et, au besoin, de présenter une proposition législative. Le projet de directive vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées lorsque des terres à l'origine non agricoles, telles que des forêts, sont utilisées pour la production de denrées alimentaires, d'aliments pour animaux ou de fibres parce que les terres agricoles initialement utilisées pour ce type de production sont reconverties pour la production de biocarburants.

Le projet de directive a été présenté par la Commission en octobre 2012 (doc. [15189/12](#)). Le vote de la commission ENVI du Parlement européen est prévu en juillet 2013.



## **Pour un bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie**

Le Conseil a adopté des conclusions (doc. [9809/13](#)) sur la communication de la Commission intitulée "Pour un bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie". Elles font suite aux [conclusions](#) du Conseil européen concernant, notamment, les questions énergétiques, qui ont été adoptées le 22 mai 2013.

S'appuyant sur la communication de la Commission (doc. [16202/12](#)), adoptée le 16 novembre 2012, ces conclusions exposent en détail une stratégie conçue pour achever le marché intérieur de l'énergie et tenir les échéances de 2014 et 2015, ainsi que pour renforcer les droits et le rôle des consommateurs. Par ailleurs, elles contiennent des lignes directrices sur les moyens de contribuer à la transition vers le marché intérieur de l'énergie de demain. La mise en œuvre de ces conclusions sera réexaminée d'ici la fin de 2014.

Les conclusions mettent l'accent sur la contribution importante que le marché intérieur de l'énergie apportera aux trois piliers de la politique énergétique de l'UE que sont le caractère durable, la compétitivité et la sécurité de l'approvisionnement, ainsi qu'au programme de l'UE pour la croissance et l'emploi. Le marché intérieur de l'énergie contribuera également à la réalisation des objectifs que l'UE s'est fixés en matière d'énergie et de climat, au passage à une économie à faibles émissions de carbone, au renforcement de la politique énergétique extérieure de l'Union et à la réduction de la dépendance de l'Union vis-à-vis de l'extérieur.

La communication de la Commission rappelle les avantages que présentent des marchés de l'énergie européens intégrés; elle examine comment garantir que le marché développe au plus vite tout son potentiel et réponde aux besoins et aux attentes des citoyens et des entreprises de l'UE. Elle comprend une proposition de plan d'action visant à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie. Dans ses conclusions, le Conseil souscrit aux idées directrices de ce plan d'action et invite la Commission à procéder à la mise en œuvre des mesures énoncées dans les conclusions, en faisant régulièrement rapport aux instances compétentes du Conseil.

## **Technologies et innovation énergétiques**

Les ministres ont tenu un débat d'orientation sur la communication de la Commission intitulée "Technologies et innovation énergétiques", adoptée le 2 mai (doc. [9187/13](#)). Le débat contribuera à la réflexion engagée sur les priorités de la recherche, du développement et de l'innovation dans le domaine énergétique jusqu'en 2020 et au-delà ainsi que sur les moyens permettant de faciliter la mise en œuvre de ces priorités.

Les ministres ont été invités à répondre à deux questions soulevées par la présidence (doc. [9479/13](#)): la première était centrée sur le soutien marqué par les ministres concernant les propositions avancées par la Commission dans sa communication et la seconde cherchait à sonder dans quelle mesure ils étaient favorables à l'élaboration d'une feuille de route intégrée et du plan d'action comme les décrit la communication.

La présidence a résumé les discussions comme suit:

- les ministres ont exprimé un large soutien aux propositions de la Commission visant à accélérer l'innovation dans les technologies de pointe à faible émission de carbone et la mise au point de solutions novatrices et à accélérer l'introduction des nouvelles technologies sur le marché en s'attachant à l'ensemble de la chaîne d'innovation;
- les ministres sont convenus d'une manière générale de la nécessité de renforcer et d'adapter le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques (plan SET) afin de relever les nouveaux défis et de mieux utiliser les capacités et ressources disponibles dans l'ensemble de l'Europe pour la recherche et l'innovation publiques et privées;
- les ministres ont apporté leur appui à l'élaboration d'une feuille de route intégrée et d'un plan d'action, comme les décrit la communication de la Commission, en particulier via une coordination renforcée des programmes nationaux de recherche et d'innovation dans le domaine de l'énergie, tout en conservant la souplesse que requiert le développement technologique. Ils ont pris note du rôle qui jouent les fonds structurels et d'investissement de l'Union;
- les ministres se sont, dans une large mesure, déclarés favorables à ce que la mise en œuvre de la feuille de route intégrée et du plan d'action fasse l'objet d'un suivi chaque année via un système de rapports obligatoires fondé sur le système d'information sur le plan stratégique pour les technologies énergétiques (SETIS). Des préoccupations ont toutefois été exprimées concernant la lourdeur des exigences dans ce domaine.

La communication décrit la stratégie de la Commission visant à ce que l'UE conserve son rang mondial en matière de technologies et d'innovation énergétiques et puisse ainsi relever les défis qui l'attendent à l'horizon 2020 et au-delà.

Le plan SET (mis en place en 2008) établit une politique en matière de technologies énergétiques pour l'Europe. Il s'agit d'un plan stratégique ayant pour but d'accélérer le développement et le déploiement au meilleur coût de technologies à faible intensité carbonique. Ce plan comporte des mesures ayant trait à la planification, à la mise en œuvre, aux ressources et à la coopération internationale dans le domaine des technologies énergétiques.

Pour en savoir plus, voir le [site web](#) de la Commission.

### **Relations internationales**

Le Conseil a été informé par la présidence et la Commission des événements et évolutions qui ont marqué les relations internationales au cours de la présidence irlandaise, ou qui se produiront sous peu.

Parmi les points abordés figuraient notamment les relations UE-Russie dans le domaine de l'énergie, l'Agence internationale de l'énergie, la quatrième réunion ministérielle sur l'énergie propre (New Delhi, 17 et 18 avril 2013), les évolutions récentes concernant le corridor gazier sud-européen, le protocole d'accord sur l'énergie entre l'UE et l'Algérie et la quatrième réunion du groupe stratégique pour la coopération internationale en matière d'énergie (Bruxelles, 3 mars 2013).

## **Divers**

### **Programme de travail de la future présidence**

La délégation lituanienne a présenté le programme de travail dans le secteur de l'énergie de la prochaine présidence (doc. [9831/13](#)). Elle entend se concentrer sur l'achèvement du marché intérieur de l'énergie d'ici 2014 et sur le renforcement de la dimension extérieure de la politique énergétique de l'UE.

La réunion ministérielle informelle se tiendra les 19 et 20 septembre 2013 à Vilnius et la session du Conseil TTE (Énergie) aura lieu le 12 décembre 2013 à Bruxelles.

### **ÉVÉNEMENT EN MARGE DU CONSEIL**

#### **Déclaration politique du Forum pentalatéral de l'énergie**

En marge du Conseil, le Luxembourg, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, l'Autriche et la Suisse ont signé une déclaration politique du Forum pentalatéral de l'énergie.

Ce forum est une initiative intergouvernementale temporaire, dont l'objectif consiste à renforcer la coopération entre toutes les parties concernées afin de créer un marché régional de l'électricité de l'Europe nord-occidentale, étape intermédiaire vers la constitution d'un marché commun unique européen de l'électricité.

## TRANSPORTS

### TRANSPORTS TERRESTRES

#### **Nouvelles règles d'interopérabilité dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire**

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur une refonte de la directive de 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (doc. [10813/13](#)). Cette directive énonce les conditions administratives, techniques et opérationnelles qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire dans l'UE. La refonte proposée a pour objet de supprimer les obstacles administratifs et techniques qui entravent encore la réalisation d'un marché ferroviaire unique, en particulier en améliorant l'efficacité de la procédure d'autorisation des véhicules grâce au renforcement du rôle de l'Agence ferroviaire européenne ainsi qu'en précisant et actualisant les normes techniques et les règles pour l'évaluation de la conformité. Ces mesures devraient permettre de réduire les frais administratifs, d'accélérer les procédures administratives et d'accroître les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans l'UE.

Alors que la Commission a proposé une **procédure d'autorisation** centralisée, l'Agence ferroviaire européenne (AFE) accordant les autorisations de mise sur le marché des véhicules (doc. [6013/13](#)), les États membres ont exprimé des réticences à l'égard de ce transfert de compétences des autorités nationales, craignant une augmentation des coûts et de la charge de travail administratif et faisant valoir des problèmes de responsabilité, ainsi que la possibilité de répercussions négatives sur la sécurité du réseau ferroviaire. C'est pourquoi l'orientation générale dégagée prévoit un système mixte d'autorisations avec une nette séparation des tâches et des compétences entre l'AFE et les autorités de sécurité nationales. L'AFE délivrera les autorisations concernant les véhicules devant être utilisés dans les activités transfrontières sur la base d'évaluations effectuées par les autorités nationales. Pour ce qui est des véhicules utilisés exclusivement pour le trafic national, le demandeur pourra choisir de solliciter l'autorisation auprès de l'AFE, ou auprès de l'autorité de sécurité nationale.

L'orientation générale souligne également la responsabilité de l'AFE en ce qui concerne les autorisations qu'elle délivre et précise que les autorités nationales peuvent conclure des accords de coopération particuliers avec l'agence au cas où des réseaux nécessiteraient une expertise spécifique pour des raisons géographiques ou historiques.

En outre, les obligations de la Commission en matière de rapports seront étendues pour couvrir des aspects tels que le fonctionnement de l'AFE et des accords de coopération, la convergence entre les registres nationaux des véhicules et la traçabilité des composants critiques pour la sécurité.

En outre, la période de transition relative à l'instauration de la nouvelle procédure d'autorisation des véhicules durera cinq ans au lieu des deux ans proposés par la Commission.

Enfin, au cours de la session du Conseil, les ministres ont décidé que, lors du réexamen du règlement relatif à l'AFE proposé dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, une nouvelle disposition serait introduite concernant un cadre particulier relatif aux aspects financiers des accords de coopération entre l'AFE et les autorités nationales de sécurité, afin de prévoir un modèle de répartition financière des redevances versées par le demandeur d'autorisation.

L'orientation générale conserve également des **exemptions** dont le champ d'application est plus vaste que celui proposé par la Commission, notamment la possibilité d'exempter des exigences d'interopérabilité des véhicules circulant entre des États membres et des pays tiers dotés d'un écartement des voies différent. En outre, les ministres ont modifié le compromis présenté par la présidence (doc. [10276/13](#)) en étendant le nombre des exemptions pour permettre aux États membres, sous certaines conditions et exclusivement à des fins de connectivité, d'exempter également les véhicules utilisés principalement sur des infrastructures ferroviaires légères, mais équipés de certains composants de chemin de fer lourd et les infrastructures ferroviaires légères utilisées occasionnellement par des véhicules de chemin de fer lourd.

Par ailleurs, les ministres ont décidé lors de la session de supprimer la mention d' "une charge maximale par essieu de 120 kN" dans la définition des termes "tramways et systèmes ferroviaires légers ".

Le projet de directive relative à l'interopérabilité s'inscrit dans le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire publié par la Commission en janvier. Ce pilier technique comprend aussi des propositions de modifications de la directive de 2004 relative à la sécurité ferroviaire et du règlement de 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne. Sous la présidence irlandaise, les travaux relatifs au quatrième paquet ferroviaire se sont concentrés sur la directive relative à l'interopérabilité.

Outre le pilier technique, le nouveau paquet inclut également trois autres propositions législatives visant à modifier la législation de l'UE en vigueur, l'objectif étant d'ouvrir davantage le marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et d'instaurer de nouvelles règles de gouvernance pour la gestion des infrastructures et les activités de transport. L'objectif général de ce paquet consiste à achever le processus d'ouverture du marché dans le secteur du rail et à assurer une stabilité et une visibilité législatives propices au développement économique, de manière à améliorer la compétitivité des transports ferroviaires dans l'UE par rapport à d'autres modes de transport.

## Contrôle technique des véhicules

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur deux projets de directives qui font partie du paquet de mesures relatives au contrôle technique présenté par la Commission en juillet 2012: en premier lieu, une actualisation de la directive de 2000 relative au **contrôle technique routier des véhicules utilitaires**; en second lieu, une révision de la directive de 1999 relative aux **certificats d'immatriculation des véhicules**.

### – *Contrôle technique routier des véhicules utilitaires*

En plus des contrôles techniques périodiques, les véhicules utilitaires font également l'objet de contrôles routiers ad hoc de leur état technique, afin de s'assurer qu'ils satisfont aux normes de sécurité tout au long de leur vie.

Le projet de directive actualisée prévoit que les contrôles suivront une approche progressive: un contrôle routier initial consistant en une vérification des documents pertinents et un examen visuel du véhicule pouvant être suivi d'un contrôle technique plus approfondi, si cela est jugé nécessaire. Par ailleurs, l'établissement de profils de risque permettra aux inspecteurs de déceler les entreprises présentant un risque élevé de défaillances, de manière à ce qu'elles soient contrôlées plus étroitement et plus souvent, si nécessaire. Enfin, les annexes du projet de directive énoncent des conditions détaillées concernant les points à contrôler et les méthodes à utiliser, l'évaluation des défaillances et l'inspection de l'arrimage du chargement.

L'orientation générale qui a été dégagée (doc. [10837/13](#)) apporte un certain nombre de modifications par rapport à la proposition de la Commission (doc. [12809/12](#)), principalement afin d'éviter une charge administrative et des coûts excessifs et pour laisser davantage de latitude aux États membres dans la mise en œuvre des règles. Les modifications principales sont les suivantes :

À la demande d'une large majorité d'États membres, le texte prend à présent la forme juridique d'une directive et non plus d'un règlement, comme le proposait la Commission.

L'extension du champ d'application des contrôles aux véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes et à leurs remorques n'a pas été retenue, même si plusieurs délégations étaient favorables à une extension couvrant notamment les véhicules utilitaires légers. En tout état de cause, les États membres sont également libres de procéder au contrôle d'autres catégories de véhicules s'ils le souhaitent.

La proposition visant à fixer un nombre minimum de véhicules devant être contrôlés chaque année, sous la forme d'un pourcentage du nombre total de véhicules relevant du champ d'application de la directive, n'a pas obtenu l'appui d'une majorité de délégations.

Le contrôle de l'arrimage du chargement ne sera pas obligatoire pour les États membres, comme le proposait la Commission, mais facultatif. Cependant, lorsque les contrôles incluent l'arrimage du chargement, le personnel concerné doit être dûment formé.

Le compromis accorde aussi aux États membres un délai de sept ans pour introduire progressivement le système de classification par niveau de risque afin de focaliser les contrôles sur les entreprises présentant un risque élevé.

#### – *Documents d'immatriculation des véhicules*

La directive de 1999 relative aux documents d'enregistrement des véhicules fixe les exigences concernant la délivrance de certificats d'immatriculation, leur reconnaissance mutuelle et le contenu minimum harmonisé des certificats d'immatriculation. La proposition de révision a pour but de renforcer la contribution du système d'immatriculation des véhicules à la sécurité routière, tout en limitant autant que possible la charge administrative.

Alors que la directive en vigueur ne s'applique qu'à l'attribution d'une immatriculation, le nouveau projet de directive porte également sur les cas dans lesquels des véhicules présentant des défaillances dangereuses sont interdits de circuler sur les routes. Une distinction sera opérée entre l'annulation pure et simple de l'immatriculation et la suspension de l'autorisation d'utiliser un véhicule, qui sera levée dès que celui-ci aura passé avec succès un nouveau contrôle technique.

Le projet de directive révisée prévoit également un enregistrement électronique des données figurant sur le certificat d'immatriculation. Les données techniques du véhicule issues du registre seront mises à la disposition des inspecteurs chargés des contrôles techniques périodiques.

Au terme des travaux des instances préparatoires du Conseil, la proposition de la Commission (doc. [12803/12](#)) a été modifiée pour tenir compte des spécificités des États membres et pour préserver leurs prérogatives (orientation générale: [10838/13](#)).

Ces deux projets de directives complètent le projet de directive actualisant les règles communes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à moteur, sur laquelle le Conseil a dégagé une orientation générale en décembre dernier (doc. [5018/13](#)). Ces trois directives en matière de contrôle technique des véhicules doivent également être approuvées par le Parlement européen afin de pouvoir être adoptées.

## **AVIATION**

### **Comptes rendus d'événements dans l'aviation civile**

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur la révision de la directive de 2003 relative aux comptes rendus d'événements susceptibles de menacer la sécurité aérienne (doc. [10735/13](#)). La révision, qui s'appuie sur la directive de 2003, laquelle a rendu obligatoire la déclaration de tels événements, a pour objet d'améliorer le système de déclaration et de faire en sorte que les données collectées soient utilisées de manière efficace en vue de prévenir les accidents futurs, se rapprochant ainsi davantage d'un système proactif de gestion de la sécurité aérienne fondé sur les risques. L'objectif global est de contribuer à réduire le nombre d'accidents aériens dans un contexte de trafic en croissance.

À cette fin, le projet de règlement, qui remplacera la directive de 2003, actualise la liste des incidents à signaler et la liste des personnes tenues d'en rendre compte, tout en exigeant aussi que des systèmes de déclarations facultatives soient mis en place pour faciliter la collecte d'informations qui ne sont pas prévues par le système obligatoire mais que la personne dont émane la déclaration estime importantes. Le nouveau texte contient également des dispositions visant à améliorer la qualité et l'exhaustivité des données communiquées, à clarifier le flux d'informations et à étendre l'échange d'informations. En outre, la protection des personnes qui signalent des incidents sera renforcée afin d'inciter quiconque à le faire sans craindre d'être sanctionné ou poursuivi, pour autant que ces personnes n'aient pas commis de négligence grave. Le texte instaurera également de nouvelles obligations afin que les comptes rendus d'événements soient analysés convenablement en vue de déterminer les risques pour la sécurité et que des mesures de suivi soient prises pour remédier aux défaillances constatées en matière de sécurité.

L'orientation générale qui a été arrêtée tient compte des principales préoccupations exprimées par les États membres lors des travaux aux sein des instances préparatoires du Conseil, notamment en:

- remaniant le champ d'application de l'obligation de rendre compte d'événements afin d'en exclure certaines catégories telles que les aéronefs historiques, ceux construits par des amateurs et les aéronefs expérimentaux et de simplifier les obligations en matière de comptes rendus pour les aéronefs moins complexes;
- veillant à ce que les salariés qui rendent compte d'incidents soient protégés, sans toutefois empiéter sur le droit pénal des États membres;
- adaptant les procédures de classification des risques en matière de sécurité de manière à ce que toutes les informations pertinentes sur le plan de la sécurité puissent être décelées, tout en évitant d'imposer une charge administrative excessive;
- prévoyant une application différée du règlement afin de donner aux États membres le temps de se préparer à la mise en œuvre du règlement.

Toutefois, après avoir souligné qu'il aurait préféré que le champ d'application du système obligatoire de comptes rendus d'événements soit plus restreint et qu'il exclue l'aviation légère, pour ne pas imposer une charge administrative excessive, le ministre français a décidé de s'abstenir sur l'adoption du texte.

En outre, à la suite des travaux du Conseil, le texte présenté par la présidence (doc. [10279/13](#) + [COR 1](#)) a été modifié en ce qui concerne la protection des personnes qui signalent des événements. L'interdiction d'utiliser les informations figurant dans les comptes rendus d'événements contre les personnes qu'ils signalent a été limitée aux procédures disciplinaires ou administratives et la référence aux procédures civiles a été supprimée afin de ne pas empiéter sur l'ordre juridique de certains États membres. Les États membres sont toutefois libres de prévoir une protection plus large et notamment d'étendre celle-ci aux procédures civiles.

La proposition a été présentée par la Commission à la fin du mois de décembre dernier (doc. [18118/12](#)). Elle doit être approuvée à la fois par le Conseil et par le Parlement européen pour être adoptée.



## TRANSPORTS MARITIMES

### Directive relative aux équipements marins

Le Conseil a approuvé une orientation générale sur la révision de la directive de 1998 concernant les règles applicables aux équipements marins à installer à bord des navires de l'UE (doc. [10819/13](#)). Ces règles visent fondamentalement deux objectifs: améliorer la sécurité en mer et prévenir la pollution des milieux marins grâce à une application uniforme des obligations internationales en la matière et garantir la libre circulation de ces équipements sur tout le territoire de l'UE. La proposition de révision soumise par la Commission (doc. [17992/12](#)) a pour but d'aligner les règles sur le cadre législatif relatif à la commercialisation des produits dans l'UE adopté en 2008 (règlement n° 765/2008 et décision 768/2008) et de simplifier et clarifier les modalités de transposition des exigences internationales en constante évolution dans le droit de l'UE et des États membres. La nouvelle directive a pour objet, entre autres, de renforcer la surveillance du marché, la vérification de la conformité et l'actualisation régulière des règles de l'UE.

Le texte de compromis qui a été présenté par la présidence au terme des travaux au sein des instances préparatoires du Conseil et a été approuvé par tous les ministres, étend à trois ans le délai de mise en œuvre de la directive. Il prévoit également que les représentants des États membres doivent être consultés lorsque la Commission adopte des spécifications techniques et des normes d'essais harmonisées, ce qu'elle peut faire dans des cas exceptionnels, lorsqu'il est nécessaire d'agir pour supprimer une menace et qu'il n'existe pas de normes internationales pertinentes ou que les normes existantes s'avèrent insuffisantes.

Le projet de directive comporte des dispositions sur des points tels que:

- le recensement et l'adaptation des prescriptions applicables à la conception, à la construction et à la performance des équipements marins;
- les normes d'essai et les procédures d'évaluation de la conformité;
- la marque qui doit être apposée sur les équipements comme preuve de conformité;
- la reconnaissance mutuelle entre États membres des équipements ayant obtenu l'agrément d'un État membre;
- les obligations des opérateurs économiques (fabricants, importateurs et distributeurs);
- la surveillance du marché par les États membres afin de vérifier quels produits sont mis sur le marché;
- les procédures de mise à jour des prescriptions, afin de les aligner sur les nouvelles prescriptions internationales.

La Commission a présenté sa proposition en décembre 2012. Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour que la proposition puisse être adoptée, a récemment entamé l'examen du texte.

## QUESTIONS HORIZONTALES ET INTERMODALES

### Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Le Conseil a pris note de l'état de la situation concernant le projet de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), c'est-à-dire le futur instrument de financement des réseaux transeuropéens (RTE) dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications (rapport sur l'état d'avancement des travaux: doc. [10060/13](#)). Le règlement fixe les conditions, méthodes et procédures relatives à la contribution financière de l'Union aux projets relatifs aux RTE. Il remplacera les bases juridiques existantes en matière de financement des RTE.

Le Conseil examine actuellement avec le Parlement européen le projet de règlement sur le MIE, sur lequel des progrès satisfaisants ont déjà été réalisés. Il existe un accord sur la plupart des questions liées aux transports, sur les dispositions relatives à l'utilisation d'instruments financiers innovants, tels que les obligations liées à des projets, destinés à mobiliser des investissements supplémentaires provenant de sources privées et publiques, et sur la question de savoir si la taxe sur la valeur ajoutée devrait constituer un coût pouvant donner lieu à des subventions au titre de MIE. Toutefois, certaines questions dans le domaine de l'énergie doivent encore faire l'objet d'un examen plus approfondi, de même qu'un certain nombre de dispositions budgétaires liées aux négociations en cours avec le Parlement européen concernant le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) pour la période 2014-2020. En outre, la partie relative au secteur des télécommunications devra être adaptée en fonction de la proposition modifiée de règlement concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications (doc. [10201/13](#)), que la Commission a adoptée à la fin de mai pour tenir compte des réductions budgétaires arrêtées par le Conseil européen pour ce secteur.

Les négociations entre le Conseil et le Parlement européen s'appuient sur les résultats de l'examen de la proposition au sein des deux institutions. En juin 2012, le Conseil a approuvé une orientation générale partielle (doc. [11236/12](#)), qui n'incluait pas les dispositions financières, dans l'attente de l'issue des négociations concernant le nouveau règlement financier et le CFP. Ensuite, en décembre 2012, il a approuvé un rapport sur l'état d'avancement des travaux accomplis entre-temps par les instances préparatoires du Conseil (doc. [17107/12](#)). Toujours en décembre 2012, les commissions compétentes du Parlement ont présenté des amendements à la proposition relative au MIE. Enfin, en février dernier, le Conseil européen a marqué son accord sur les montants à attribuer à chacun des trois secteurs visés au titre du MIE (voir doc. [EUCO 37/13](#), p. 9). La décision finale concernant l'enveloppe financière dépendra toutefois de l'issue des négociations sur le CFP.

Les règles générales établies dans le règlement relatif au MIE seront complétées par des orientations stratégiques par secteur définissant les stratégies de développement, les priorités et les mesures de mise en œuvre pour chacun des trois secteurs concernés. Ces orientations seront adoptées séparément du règlement relatif au MIE. Le Conseil et le Parlement sont déjà parvenus à un accord sur les orientations concernant le secteur de l'énergie et un accord provisoire relatif à celles sur les transports devrait être confirmé sous peu.

## **ÉVÉNEMENT EN MARGE DU CONSEIL**

### **Signature d'un accord relatif aux services aériens avec Israël**

En marge de la session du Conseil, l'Union et ses États membres ont signé un accord sur les services aériens avec Israël (doc. [16828/12](#)).

L'accord prévoit en particulier une ouverture graduelle et réciproque des marchés - l'ouverture totale étant prévue pour 2017 -, une augmentation des fréquences hebdomadaires de vols et la possibilité pour les compagnies aériennes de l'UE d'exploiter leurs services librement depuis tout point de l'UE vers tout point d'Israël. Il met en place également de nouvelles modalités, basées sur la législation de l'UE, pour la coopération et la convergence en matière de réglementation entre l'UE et Israël dans des domaines essentiels pour que l'exploitation des services aériens se fasse dans de bonnes conditions de sécurité, de sûreté et d'efficacité. Par ailleurs, l'un des objectifs de l'accord est d'établir des conditions équitables pour tous les opérateurs économiques et d'encourager une concurrence loyale entre les compagnies aériennes.

### **Divers**

#### **Échange de quotas d'émission dans le secteur de l'aviation**

La Commission a informé le Conseil de l'état d'avancement des négociations sur les actions au niveau mondial pour lutter contre les émissions provenant des avions (doc. [10609/13](#)). Les négociations qui se déroulent actuellement dans le cadre de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) concernent la mise au point d'une approche de la question fondée sur le marché au niveau mondial ainsi qu'un accord sur les principes guidant l'application au niveau national et régional de mesures fondées sur le marché tant que le système mondial ne sera pas disponible. Les négociations visent à élaborer une résolution qui sera soumise à l'assemblée de l'OACI en septembre 2013. Afin de contribuer à la mise au point d'une solution globale lors de cette assemblée, l'UE a décidé en avril de suspendre à titre temporaire l'application de son régime d'échange de droits d'émission en ce qui concerne les vols internationaux au départ et à destination de l'Europe.

#### **Droits des passagers aériens**

La Commission a présenté sa proposition relative à une révision des règles en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers et de responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (doc. [7615/13](#)). Ce texte a pour but de clarifier les zones d'ombre existant dans la législation en vigueur et de renforcer les droits des passager et les règles relatives à la gestion des plaintes, tout en allégeant les coûts disproportionnés que peuvent engendrer certaines obligations pesant sur les transporteurs aériens dans des situations exceptionnelles. Cette proposition législative sera une des priorités de la présidence lituanienne.

## **Transparence des prix dans le domaine de l'aviation**

La Commission a également diffusé une note d'information sur les moyens d'assurer une tarification transparente des billets d'avion dans l'intérêt des voyageurs (doc. [10592/13](#)). Tout en estimant que le cadre juridique actuel est satisfaisant à cet égard, elle juge toutefois nécessaire d'améliorer la coopération entre les services répressifs des États membres et de lutter contre les pratiques commerciales déloyales relatives aux frais liés à l'utilisation d'une carte de crédit.

## **Examen de la politique portuaire**

La Commission a présenté sa communication intitulée: "Les ports: un moteur pour la croissance" (doc. [10160/13](#)) et la proposition y relative de règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires ainsi que des règles relatives à la transparence financière et aux redevances applicables par les gestionnaires des ports ou les prestataires de services portuaires (doc. [10154/13](#)). La proposition a pour objectif d'améliorer la qualité et l'efficacité des services portuaires, d'encourager les investissements dans les ports, de contribuer à la réduction des coûts pour les utilisateurs des transports et à améliorer les liaisons des ports avec les autres modes de transport. Elle s'appliquerait à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport.

Bien que favorables à l'objectif d'un renforcement des ports, certains États membres se sont dits sceptiques quant à la nécessité d'adopter des mesures réglementaires à cet égard.

## **Sécurité des navires transportant des passagers**

La Commission a soumis au Conseil une note d'information sur l'état d'avancement des travaux entrepris à la suite de l'accident du Costa Concordia, qui a eu lieu en janvier 2012, afin d'améliorer la sécurité des navires transportant des passagers (doc. [10078/13](#)). L'approche suivie porte sur l'amélioration des normes internationales, un réexamen de la législation de l'UE, le renforcement du respect de la réglementation et la promotion de mesures volontaires adoptées par le secteur de la navigation.

## **État d'avancement des dossiers législatifs**

La présidence a informé les ministres de l'état d'avancement des dossiers législatifs dans le secteur des transports, en mettant l'accent sur les accords intervenus avec le Parlement européen sur le nouveau cadre financier et de gouvernance pour les systèmes européens de navigation par satellite (EGNOS et Galileo), le règlement sur le tachygraphe et la directive sur les responsabilités de l'État du port concernant l'application de la Convention du travail maritime. Les négociations avec le Parlement se sont également conclues à propos des orientations pour les réseaux transeuropéens de transport et sur la directive relative aux responsabilités de l'État du pavillon concernant l'application de la Convention du travail maritime, les résultats de ces travaux devant encore toutefois être approuvés par les représentants permanents des États membres au sein du Conseil. Enfin, des progrès encourageants ont été réalisés dans les discussions avec le Parlement concernant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, si bien qu'il devrait être possible d'aboutir à un accord dans un avenir proche.

## **Programme de travail de la future présidence**

La future présidence lituanienne a fait connaître aux ministres son programme de travail pour le second semestre de 2013 dans le domaine de la politique des transports (doc. [10544/13](#)). Elle compte centrer les travaux sur l'ensemble des droits des passagers aériens, la directive sur la sécurité ferroviaire et la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution. Les travaux porteront également sur des propositions concernant une modification du règlement instituant l'Agence du GNSS européen, le financement pluriannuel des actions de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et les installations pétrolières et gazières; la politique de l'UE à l'égard des ports maritimes; l'entreprise commune pour la réalisation du nouveau système européen pour la gestion du trafic aérien (SESAR) et le paquet "Ciel unique européen II plus".

Parmi les textes législatifs à discuter avec le Parlement européen figurent les trois directives du paquet de mesures relatives au contrôle technique, le règlement concernant les comptes rendus d'événements et la directive relative aux équipements marins.

La réunion informelle des ministres des transports, qui doit se tenir le 16 septembre à Vilnius, aura pour thème l'initiative "Ciel unique européen".

## **AUTRES POINTS APPROUVÉS**

### **ÉNERGIE**

#### **Exigences d'écoconception relatives à la consommation d'électricité en mode veille et en mode arrêt et aux téléviseurs**

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption par la Commission de son règlement modifiant le règlement (CE) n° 1275/2008 en ce qui concerne les exigences d'écoconception relatives à la consommation d'électricité en mode veille et en mode arrêt des équipements ménagers et de bureau électriques et électroniques, et modifiant le règlement (CE) n° 642/2009 de la Commission en ce qui concerne les exigences d'écoconception des téléviseurs (doc. [9791/13](#)).

Le règlement de la Commission est soumis à la procédure de réglementation avec contrôle. Par conséquent, le Conseil ayant donné son accord, la Commission peut à présent l'adopter, sauf si le Parlement européen s'y oppose.

#### **Sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer\***

Le Conseil a adopté une directive sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer (doc. [PE-CONS 8/13](#) et [10197/13 ADD1](#)).

L'objectif du nouveau cadre réglementaire est de réduire la fréquence des accidents majeurs liés aux opérations pétrolières et gazières en mer et d'en limiter les conséquences, ce qui permettra de mieux protéger l'environnement marin et les économies littorales contre la pollution. Ce nouveau cadre établit des conditions de sécurité minimales pour l'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz en mer et améliore les mécanismes d'intervention en cas d'accident.

Pour en savoir plus, voir le communiqué de presse figurant dans le document [10588/13](#).

#### **Relations avec l'Algérie/Mémorandum d'entente dans le domaine de l'énergie**

Le Conseil a approuvé un mémorandum d'entente sur l'établissement d'un Partenariat stratégique entre l'Algérie et l'Union européenne dans le domaine de l'énergie.

Ce mémorandum a pour objet d'approfondir la coopération entre l'UE et l'Algérie dans le secteur de l'énergie et de l'étendre, au-delà des hydrocarbures, à l'électricité et aux sources d'énergie nouvelles et renouvelables, à l'efficacité énergétique et au développement d'infrastructures.

Le mémorandum a été négocié dans le cadre de l'accord d'association UE-Algérie qui est en vigueur depuis 2005. Il est prévu que la signature ait lieu en juin ou au début de juillet.

## **TRANSPORTS**

### **Protocole de mise en œuvre de la convention alpine dans le domaine des transports**

Le Conseil a autorisé la conclusion par l'UE du protocole de mise en œuvre de la convention sur la protection des Alpes (convention alpine) dans le domaine des transports (doc. [9769/13](#)).

Ce protocole sur les transports constitue un cadre, fondé sur le principe de précaution, le principe de prévention et le principe du pollueur-payeur, qui vise à assurer, en ce qui concerne tous les modes de transport, une mobilité durable et la protection de l'environnement dans la région des Alpes.

La convention alpine est un traité entre les pays alpins (Autriche, France, Allemagne, Italie, Liechtenstein, Monaco, Slovénie et Suisse) ainsi que l'UE, qui vise à promouvoir le développement durable dans la région alpine et à protéger les intérêts des populations qui y vivent.

## **UNION DOUANIÈRE**

### **Mise à jour du code des douanes de l'Union**

Le Conseil a adopté un règlement qui met à jour le code des douanes de l'UE et fixe sa date d'application au 1<sup>er</sup> novembre 2013 (doc. [PE-CONS 23/13](#)).

Le nouveau règlement adapte certaines dispositions du règlement (CE) n° 450/2008, qui établissait le code des douanes modernisé, afin de prendre en compte l'évolution de la législation relative aux douanes et à d'autres domaines connexes, aligne le règlement sur les exigences découlant du traité de Lisbonne et en reporte la date d'application afin de donner aux administrations nationales et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour entreprendre les investissements nécessaires et assurer une mise en œuvre harmonieuse des procédés électroniques.

## **MARCHÉ INTÉRIEUR**

### **Sécurité des articles pyrotechniques**

Le Conseil a mis à jour les règles relatives à la circulation des artifices de divertissement et autres articles pyrotechniques au sein du marché intérieur (doc. [PE-CONS 16/13](#) et [10156/13ADDIREVI](#)).

L'objectif visé est d'améliorer la libre circulation des articles pyrotechniques au sein du marché intérieur tout en assurant un niveau de protection élevé pour les consommateurs et les utilisateurs finals professionnels. Ces règles mises à jour figurent dans une refonte de la directive 2007/23/CE.

Les articles pyrotechniques comprennent non seulement les artifices de divertissement; mais également ceux utilisés à des fins techniques, tels que les générateurs de gaz pour airbags dans les véhicules.

Afin de prévenir les accidents, la directive fixe des limites d'âge pour la vente et l'utilisation des articles pyrotechniques. Elle veille également à ce que leur étiquetage contienne des informations suffisantes et appropriées sur une utilisation sûre. Certains articles pyrotechniques ne sont mis à la disposition que de personnes possédant les connaissances, les qualifications et l'expérience nécessaires.

Les articles pyrotechniques originaires de pays tiers importés dans l'UE doivent être conformes aux prescriptions de la directive.

La sécurité durant le stockage étant régie par la directive 96/82/CE et la sécurité du transport étant couverte par les règles internationales relatives aux marchandises dangereuses, ces aspects ne relèvent pas du champ d'application de la nouvelle directive.

## **POLITIQUE COMMERCIALE**

### **Préférences tarifaires généralisées - Myanmar**

Le Conseil a adopté un règlement abrogeant un règlement de 1997 qui retirait temporairement le bénéfice des préférences tarifaires généralisées au Myanmar/à la Birmanie.

Cette mesure fait suite à un rapport de la Commission sur le travail forcé en Birmanie, qui établit que les violations des principes énoncés dans la convention n° 29 de l'OIT ne sont plus considérées comme "graves et systématiques" et qui recommande de rétablir le bénéfice des préférences tarifaires généralisées en faveur de ce pays.

## **AGRICULTURE**

### **Mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie**

Le Conseil a adopté un règlement relatif aux mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie dans l'UE, à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen (doc. [9/13](#)). Ainsi les animaux tels que les chiens, les chats et les furets qui accompagnent leur propriétaire pourront plus facilement traverser les frontières internes de l'UE et entrer dans l'UE.

L'adoption de ce règlement modifie également la directive 92/65 qui fixe notamment les exigences de police sanitaire régissant les échanges et les importations dans l'Union de chiens, de chats et de furets (doc. [10/13](#)).

Pour en savoir plus, voir le [document](#).



## **QUESTIONS AUDIOVISUELLES**

### **Signature du traité de Beijing sur les interprétations et exécutions audiovisuelles**

Le Conseil a autorisé la signature, au nom de l'Union, d'un traité international sur les interprétations et exécutions audiovisuelles (ci-après dénommé le "traité de Beijing") (*doc.* [9188/13](#)).

Le Traité de Beijing<sup>1</sup> établit un ensemble de nouvelles règles dans le domaine des droits voisins, qui visent à garantir une protection et une rémunération appropriées des artistes interprètes ou exécutants dans le domaine audiovisuel, à savoir notamment les acteurs, chanteurs, musiciens ou danseurs dont les interprétations ou exécutions sont incorporées dans une œuvre audiovisuelle (par exemple un film ou un programme de télévision).

## **SPORT**

### **Convention sur la lutte contre la manipulation des résultats sportifs**

Le Conseil a autorisé la Commission à participer, au nom de l'UE, aux négociations relatives à une convention internationale du Conseil de l'Europe sur la lutte contre la manipulation des résultats sportifs, à l'exception des questions relatives à la coopération en matière pénale et à la coopération policière.

---

---

<sup>1</sup> [http://www.wipo.int/pressroom/fr/articles/2012/article\\_0013.html](http://www.wipo.int/pressroom/fr/articles/2012/article_0013.html)