



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



14248/13

(OR. en)

PRESSE 397
PR CO 47

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3261e session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Points concernant le transport

Bruxelles, le 10 octobre 2013

Président **Rimantas Sinkevičius**
Ministre lituanien des transports et des communications

P R E S S E

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

Principaux résultats du Conseil

*Le Conseil est parvenu à un accord sur une orientation générale concernant une refonte de la directive de 2004 relative à la **sécurité ferroviaire**, qui fait partie du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire. La refonte vise à améliorer l'efficacité des chemins de fer dans l'Union et à faciliter l'accès au marché des services de transport ferroviaire.*

*Le Conseil est en outre tombé d'accord sur une orientation générale concernant une proposition visant à aligner le règlement relatif à l'**Agence du GNSS** (système mondial de radionavigation par satellite) sur le règlement à venir relatif à l'exploitation des systèmes européens de navigation par satellite. La proposition vise notamment à garantir que l'homologation de sécurité des systèmes européens de radionavigation par satellite s'effectue de manière indépendante dans l'agence.*

*Par ailleurs, le Conseil a adopté une orientation générale sur une proposition relative au financement des activités de l'**Agence européenne pour la sécurité maritime** dans le domaine de la lutte contre la pollution marine au cours de la période 2014-2020.*

*Dans le domaine de l'aviation, le Conseil a adopté sa position, dans l'attente de la consultation du Parlement européen, sur une proposition visant à proroger jusqu'au 31 décembre 2024 le mandat de l'**entreprise commune** chargée de la réalisation du projet **SESAR** (système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien).*

*Enfin, le Conseil a consacré un débat d'orientation à une proposition d'actualisation des règles de l'UE sur les **droits des passagers aériens**. Cette mise à jour vise à clarifier les règles qui s'appliquent actuellement en cas de vols retardés ou annulés et à améliorer d'autres aspects tels que le traitement des plaintes et le respect des droits des passagers.*

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS.....	5
--------------------------	----------

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

TRANSPORTS TERRESTRES	7
Sécurité ferroviaire.....	7
QUESTIONS HORIZONTALES ET INTERMODALES	8
Agence du GNSS européen (système mondial de radionavigation par satellite)	8
TRANSPORTS MARITIMES.....	9
Agence européenne pour la sécurité maritime	9
AVIATION	10
Droits des passagers aériens.....	10
Entreprise commune SESAR.....	12
DIVERS	13
Émissions produites par le secteur de l'aviation - 38 ^e assemblée de l'OACI	13
Récents accidents de transport.....	13
Données relatives aux passagers (données PNR) - Russie	14
Émissions de gaz à effet de serre produites par le transport maritime.....	14

AUTRES POINTS APPROUVÉS

AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

– Référentiels centraux et produits dérivés négociés de gré à gré: le Conseil n'entend pas exprimer d'objection à l'égard de l'acte délégué.....	15
--	----

¹

- 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.

AFFAIRES ÉTRANGÈRES

- Iran - Mesures restrictives 15
- Adoption du programme d'exercices militaires 15

AFFAIRES GÉNÉRALES

- Statut du personnel de l'UE 16

ÉNERGIE

- Traité instituant la Communauté de l'énergie - modifications 17
- Communauté de l'énergie - Adhésion de la Géorgie 17

LÉGISLATION ALIMENTAIRE

- Substances aromatisantes et additifs alimentaires 17

PARTICIPANTS

Belgique:

M. Olivier BELLE

Représentant permanent adjoint

Bulgarie:

M. Danail PAPAHOV

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

République tchèque:

M. Zdeněk ŽÁK

Ministre des transports

Danemark:

M^{me} Pia OLSEN DYHR

Ministre du commerce extérieur et de l'investissement

Allemagne:

M. Rainer BOMBA

Secrétaire d'État, ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain

Estonie:

M. Juhan PARTS

Ministre de l'économie et des communications

Irlande:

M. Leo VARADKAR

Ministre des transports, du tourisme et des sports

Grèce:

M. Nikolaos STATHOPOULOS

Ministère du développement, de la compétitivité, des infrastructures, des transports et des réseaux - Secrétaire général aux transports

Espagne:

M^{me} Ana María PASTOR JULIÁN

Ministre des travaux publics

France:

M. Alexis DUTERTRE

Représentant permanent adjoint

Croatie:

M. Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Ministre des affaires maritimes, des transports et des infrastructures

Italie:

M. Maurizio LUPI

Ministre des infrastructures et des transports

Chypre:

M. Tasos MITSOPOULOS

Ministre des communications et des travaux publics

Lettonie:

M. Kaspars OZOLIŅŠ

Secrétaire d'État, ministère des transports

Lituanie:

M. Rimantas SINKEVIČIUS

M. Arijandas ŠLIUPAS

Ministre des transports et des communications
Vice-ministre des transports et des communications

Luxembourg:

M. Claude WISELER

Ministre du développement durable et des infrastructures

Hongrie:

M. Pál VÖLNER

Secrétaire d'État chargé de l'infrastructure, ministère du développement national

Malte:

M. Patrick R. MIFSUD

Représentant permanent adjoint

Pays-Bas:

M. Wemke KINGMA

Représentant permanent adjoint

Autriche:

M^{me} Doris BURES

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

Pologne:

M. Maciej JANKOWSKI

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

Portugal:

M. Pedro COSTA PEREIRA

Représentant permanent adjoint

Roumanie:

M. Manuel Marian DONESCU

Secrétaire d'État, ministère de l'économie (en charge du commerce extérieur)

Slovénie:

M. Samo OMERZEL

Ministre des infrastructures et de l'aménagement du territoire

Slovaquie:

M. František PALKO

Secrétaire d'État, ministère des transports, de la construction et du développement régional

Finlande:

M^{me} Merja KYLLÖNEN

Ministre des transports

Suède:

M^{me} Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Ministre des infrastructures

Royaume-Uni:

M. Robert GOODWILL

Secrétaire d'État, ministère des transports

.....
Commission:

M. Siim KALLAS

Vice-président
.....

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

TRANSPORTS TERRESTRES

Sécurité ferroviaire

Le Conseil a adopté une orientation générale concernant une **refonte** de la **directive de 2004 relative à la sécurité ferroviaire**, qui fait partie du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire. La proposition vise à améliorer l'efficacité des chemins de fer dans l'Union et à faciliter l'accès au marché des services de transport ferroviaire.

Pour de plus amples informations, voir le communiqué de presse figurant dans le doc. [14602/13](#).

QUESTIONS HORIZONTALES ET INTERMODALES

Agence du GNSS européen (système mondial de radionavigation par satellite)

Le Conseil a adopté une orientation générale concernant une proposition visant à aligner le règlement relatif à l'**Agence du GNSS européen (système mondial de radionavigation par satellite)** sur le nouveau cadre de gouvernance établi au titre du futur règlement relatif à la mise en place des systèmes européens de radionavigation par satellite (doc. [14274/13](#)). Ce nouveau cadre de gouvernance entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2014 (doc. [8529/13](#)).

En particulier, le règlement vise à créer des mécanismes étanches au sein de l'agence pour garantir que **l'homologation de sécurité des systèmes européens de radionavigation par satellite** s'effectue **de manière indépendante** et sans conflit d'intérêts une fois que l'agence deviendra le gestionnaire opérationnel des programmes européens de radionavigation EGNOS et Galileo.

Le texte approuvé par les ministres comporte les éléments suivants:

- Une séparation structurelle claire a été établie entre l'homologation de sécurité et les autres activités.
- De nouvelles précisions et clarifications ont été apportées en ce qui concerne les missions du conseil d'homologation de sécurité de l'agence.
- Les règles de sécurité applicables aux différentes parties associées au GNSS européen ont été précisées.
- Les dispositions relatives aux conflits d'intérêt ont été renforcées.
- Il est prévu que les modalités de la participation des pays tiers et des organisations internationales à l'agence et au conseil d'homologation de sécurité seraient établies dans des accords internationaux, conformément à l'article 218 du traité.

Le nouveau règlement permettra en outre d'aligner le texte actuel sur les principes figurant dans l'approche commune sur les agences décentralisées que le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont arrêtée en juin 2012.

Voir également:

- [Site web de l'Agence du GNSS européen](#)
- [Déclaration commune sur les agences décentralisées de l'UE](#)

TRANSPORTS MARITIMES

Agence européenne pour la sécurité maritime

Le Conseil a adopté une orientation générale sur une proposition concernant le **financement des activités de l'Agence européenne pour la sécurité maritime** (AESM) dans le domaine de la lutte contre la pollution marine au cours de la période 2014-2020, qui figure dans le doc. [14076/13](#). Les activités de lutte contre la pollution menées par l'AESM portent sur des actions d'information, de coopération et de coordination et, surtout, sur l'assistance opérationnelle.

Alors que les attributions de l'AESM ne reconnaissaient auparavant que la surveillance et la lutte contre la pollution causée par les navires, les missions de l'agence ont été étendues au début de cette année et incluent désormais la pollution causée par les installations pétrolières et gazières en mer. Le nouveau règlement vise à garantir que l'agence aura les fonds nécessaires pour mener à bien ces missions.

Le Conseil a maintenu le **plafond de 160,5 millions EUR** pour la période de sept ans, comme proposé par la Commission (doc. [8219/13](#)). Ce montant correspond à l'enveloppe financière pour toute la période, mais les montants annuels seront fixés via la procédure budgétaire annuelle de l'UE.

L'intervention de l'AESM venant compléter les ressources nationales, il incombe toujours aux États côtiers de disposer de mécanismes adaptés pour lutter contre la pollution.

Voir également: [Site web de l'Agence européenne pour la sécurité maritime](#)

AVIATION

Droits des passagers aériens

Le Conseil a consacré à un **débat d'orientation** à une proposition d'**actualisation des règles de l'UE concernant les droits des passagers aériens**.

La proposition de règlement vise à:

- clarifier les imprécisions de la législation existante¹ par exemple en ce qui concerne les règles applicables en cas de retard ou d'annulation de vols;
- conforter les droits des passagers en renforçant les règles de gestion des plaintes;
- remédier au problème des coûts disproportionnés que certaines obligations peuvent entraîner pour les transporteurs aériens dans des circonstances exceptionnelles.

Les ministres ont débattu sur la base de deux questions préparées par la présidence (voir doc. [13830/13](#), p. 4):

D'une manière générale, les ministres sont convenus de la nécessité de clarifier les règles actuelles. Plusieurs ministres ont souligné que la principale préoccupation des passagers était d'arriver à destination, d'être convenablement pris en charge et de recevoir toute l'attention voulue..

La plupart ont insisté sur l'importance que revêt un juste équilibre entre les droits des passagers et la nécessité d'éviter des coûts excessifs pour les transporteurs aériens, de façon à préserver la compétitivité des compagnies aériennes de l'UE.

Dans leur majorité, les ministres se sont dits opposés à l'établissement d'un lien entre le montant de l'indemnisation et le prix du billet en cas de retard, en invoquant des raisons telles que la volatilité des prix, la difficulté de déterminer les prix des billets qui font partie d'un forfait ainsi que le principe de non-discrimination. Un certain nombre de ministres ont considéré que la compensation devrait plutôt être fonction du préjudice causé pour le passager et qu'elle ne devrait pas être une fin en soi.

Plusieurs ont estimé qu'en cas de retard dans la première étape d'un vol combiné, il reviendrait au transporteur aérien concerné de payer une compensation.

¹ En ce qui concerne les règles actuelles en matière de droits des passagers, voir le [règlement de 2004 en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol](#), ainsi que le [règlement de 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages](#).

Les ministres ont également mis en garde contre des règles qui pousseraient les compagnies à limiter leur offre de vols combinés, voire à supprimer des vols.

Selon certains ministres, des clarifications doivent encore être apportées aux dispositions proposées par la Commission.

Les contributions des ministres orienteront la poursuite de l'examen de la proposition au sein des instances préparatoires du Conseil.

Entreprise commune SESAR

Le Conseil a adopté sa position sur la proposition visant à proroger jusqu'au **31 décembre 2024** la durée de **l'entreprise commune** chargée de gérer les activités du projet **SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research — programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen)**.

L'entreprise commune SESAR, créée en 2007, est un partenariat public-privé auquel participent activement la Commission européenne, Eurocontrol et l'industrie européenne.

Le mandat actuel de l'entreprise commune expire le 31 décembre 2016. Le nouveau mandat correspond au calendrier du cadre financier pluriannuel 2014-2020 de l'UE et donne quatre années supplémentaires pour clôturer les projets en cours.

La position du Conseil maintient, pour la contribution apportée à l'entreprise commune par l'UE au titre du programme-cadre pour la recherche et l'innovation "Horizon 2020", le plafond de 600 millions EUR proposé par la Commission (proposition de la Commission: doc. [12392/13](#)).

Le projet SESAR, qui constitue le volet technologique de l'initiative "ciel unique européen", vise à moderniser la gestion de la circulation aérienne (ATM) en Europe et à mettre fin à la fragmentation actuelle. La tâche principale de l'entreprise commune consiste à exécuter le plan directeur européen de gestion du trafic aérien (plan directeur ATM), qui prévoit l'utilisation de systèmes de gestion du trafic de nouvelle génération à partir de 2020. Des activités de recherche coordonnée restent nécessaires pour achever les éléments en suspens de ce plan directeur.

L'évaluation à mi-parcours ayant montré que l'entreprise commune SESAR fonctionnait correctement, tant en ce qui concerne l'éventail de ses activités que sur le plan de sa structure de gouvernance, aucune modification profonde ne sera apportée à ces aspects du règlement de 2007.

La décision du Conseil est adoptée conformément à une procédure législative spéciale; le Parlement européen est consulté.

Voir également: [Site web de l'entreprise commune SESAR](#)

DIVERS

Émissions produites par le secteur de l'aviation - 38^e assemblée de l'OACI

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Commission (doc. [14517/13](#)) sur les résultats de la 38^e Assemblée de l'OACI, qui s'est tenue à Montréal du 24 septembre au 4 octobre 2013.

L'Assemblée générale de l'OACI a adopté une résolution sur l'aviation et les changements climatiques, dont le principal point est un engagement à mettre en œuvre, à partir de 2020, un système mondial de mesures fondées sur le marché.

Ce système mondial ira de pair avec une série de mesures techniques et opérationnelles visant à réduire les émissions; il s'agira notamment de recourir à des carburéacteurs de remplacement durables et d'améliorer les procédures dans le domaine de la navigation aérienne.

La solution adoptée tient également compte des circonstances particulières et des capacités respectives de certains pays.

L'UE évaluera maintenant les résultats obtenus par l'Assemblée, en vue d'en tenir compte lorsqu'il s'agira de décider de la marche à suivre concernant son système d'échange de quotas d'émission.

Récents accidents de transport

Le ministre espagnol a transmis des informations sur le grave accident de train qui a eu lieu à Saint-Jacques de Compostelle, en Espagne, en juillet 2013.

La Commission a présenté au Conseil une note d'information (doc. [14436/13](#)) sur les mesures déjà prises au niveau de l'UE pour améliorer encore les résultats obtenus dans tous les modes de transport de l'UE sur le plan de la sécurité, un accent particulier étant mis sur la sécurité ferroviaire.

Si les enquêtes qui sont actuellement menées sur les récents accidents graves devaient montrer qu'il est nécessaire de prendre d'autres mesures au niveau de l'UE, la Commission envisagera alors de présenter des initiatives dans ce domaine.

Données relatives aux passagers (données PNR) - Russie

À la demande de la délégation allemande, la Commission a donné au Conseil des informations sur l'obligation que la Fédération de Russie compte imposer aux transporteurs en exigeant d'eux qu'ils transmettent les données relatives aux passagers à une nouvelle base de données centrale russe, cette obligation devant entrer en vigueur le 1^{er} décembre.

Le nouveau système s'appliquera, notamment, aux vols intérieurs et internationaux, aux déplacements ferroviaires sur longue distance et aux voyages internationaux par navires de mer, bateaux de navigation intérieure et véhicules à moteur. Ce nouveau cadre va poser aux transporteurs de l'UE des problèmes juridiques, techniques et pratiques considérables, parce que la base juridique requise en vertu du droit national ou de la législation européenne pour la transmission de données à caractère personnelle n'a pas encore été établie.

Émissions de gaz à effet de serre produites par le transport maritime

La Commission a donné aux ministres des informations sur sa proposition concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes internationaux, qui est actuellement examinée par le groupe "Environnement" (doc [14401/13](#)).

La proposition législative (doc. [11851/13](#)) vise à garantir la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre des navires, ce qui constituerait la première étape d'une approche progressive destinée à réduire les émissions qui ont été en augmentation.

Le système de surveillance, de déclaration et de vérification de l'UE devrait alors servir d'exemple pour la création et la mise en œuvre d'un système analogue au niveau mondial associant l'Organisation maritime internationale.

AUTRES POINTS APPROUVÉS

AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Référentiels centraux et produits dérivés négociés de gré à gré: le Conseil n'entend pas exprimer d'objection à l'égard de l'acte délégué

Le Conseil a décidé de ne pas formuler d'objection à l'égard d'un règlement de la Commission concernant les frais à payer par les référentiels centraux à l'Autorité européenne des marchés financiers et d'un règlement sur les produits dérivés de gré à gré, les contreparties centrales et les référentiels centraux en ce qui concerne les entités exemptées.

Le règlement précité est un acte délégué conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'UE. Le Conseil ayant donné son accord, ce règlement peut par conséquent entrer en vigueur, à moins que le Parlement européen ne s'y oppose.

AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Iran - Mesures restrictives

Le Conseil a adopté une modification technique aux mesures restrictives prises par l'UE à l'égard de l'Iran.

Adoption du programme d'exercices militaires

Le Conseil a adopté le programme d'exercices de l'UE pour la période 2014-2016. Ce programme détermine le type et la fréquence des exercices de gestion de crise qui seront réalisés et montre les principales priorités des activités connexes.

AFFAIRES GÉNÉRALES

Statut du personnel de l'UE

Le Conseil a adopté le statut révisé du personnel de l'UE, dans le prolongement d'un accord en première lecture intervenu avec le Parlement européen (doc. [60/13](#) + [14349/2/13](#) + *ADD 1 REV 1*).

La révision du statut du personnel garantit des économies considérables dans le contexte du cadre financier pluriannuel pour 2014-2020 (rubrique 5). Il prévoit notamment les éléments clés suivants:

- Les salaires et retraites des fonctionnaires de l'UE doivent être gelés en 2013 et 2014.
- À partir de 2015, les salaires et les retraites seront adaptés selon une nouvelle méthode visant à garantir que le pouvoir d'achat des fonctionnaires de l'UE évoluera parallèlement à celui des fonctionnaires des administrations centrales de onze États membres¹. Une nouvelle clause prévoit que les salaires ne seront pas augmentés si le produit intérieur brut de l'UE diminue de plus de 3 %.
- Un nouveau prélèvement de solidarité de 6 % sera instauré à partir du 1^{er} janvier 2014; il s'élèvera à 7 % pour les fonctionnaires de haut rang.
- Le temps de travail minimal par semaine passera de 37 h 30 à 40 heures, sans adaptation salariale compensatoire.
- L'âge normal de départ à la retraite passera de 63 à 65 ans; pour les nouveaux fonctionnaires, il passera à 66 ans. Les fonctionnaires de l'UE peuvent continuer à travailler jusqu'à 67 ans dans l'intérêt du service et jusqu'à 70 ans, à titre exceptionnel.
- Le lien entre le grade et les responsabilités est renforcé, en particulier par l'établissement d'une nouvelle structure de carrière limitant l'accès aux quatre grades supérieurs aux fonctionnaires exerçant des fonctions de management ou d'autres fonctions équivalentes entraînant un plus haut niveau de responsabilités et par la création d'un nouveau groupe de fonctions pour les secrétaires et le personnel de bureau.

À la réforme du statut du personnel s'ajoute une diminution des effectifs dans toutes les institutions de l'UE, avec une réduction de 5 % sur la période 2013-2017.

¹ Belgique, Allemagne, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Autriche, Pologne, Suède et Royaume-Uni.

ÉNERGIE

Traité instituant la Communauté de l'énergie - modifications

Le Conseil a adopté une décision visant à autoriser la Commission à négocier des modifications au traité instituant la Communauté de l'énergie au nom de l'Union européenne.

Lors de sa 30^e réunion, prévue le 23 octobre 2013, le groupe permanent à haut niveau examinera et arrêtera le texte d'une décision relative à la mise en œuvre de la législation de l'UE concernant les grandes installations de combustion et aux modifications à apporter au traité instituant la Communauté de l'énergie, en vue de son adoption par le conseil ministériel de la Communauté de l'énergie lors de sa session du 24 octobre 2013.

Pour en savoir plus, voir le [site web](#) de la Communauté de l'énergie.

Communauté de l'énergie - Adhésion de la Géorgie

Le Conseil a adopté une décision portant en tant que position de l'Union l'acceptation de la demande de la Commission visant à négocier au nom des parties à la Communauté de l'énergie les modalités de l'adhésion de la Géorgie à la Communauté de l'énergie.

LÉGISLATION ALIMENTAIRE

Substances aromatisantes et additifs alimentaires

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption des deux règlements de la Commission suivants:

- le règlement modifiant et rectifiant l'annexe I du règlement (CE) n° 1334/2008, recensant 23 substances aromatisantes évaluées par l'Autorité européenne de sécurité des aliments en tant que substances évaluées (doc. [13110/13](#));
- le règlement modifiant et rectifiant les annexes II et III du règlement (CE) n° 1333/2008, notamment en mettant à jour les spécifications des additifs alimentaires ([13128/13](#)).

Les règlements de la Commission sont soumis à la procédure dite de réglementation avec contrôle. Par conséquent, le Conseil ayant donné son accord, la Commission peut à présent les adopter, sauf si le Parlement européen s'y oppose.