



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 11 décembre 2013
(OR. en)**

**14707/13
ADD 1 REV 1**

**PV/CONS 46
TRANS 524
TELECOM 259
ENER 460**

PROJET DE PROCÈS-VERBAL

Objet: **3261^e session du Conseil de l'Union européenne
(TRANSPORTS, TÉLÉCOMMUNICATIONS ET ÉNERGIE) tenue à
Luxembourg le 10 octobre 2013**

POINTS EN DÉLIBÉRATION PUBLIQUE¹

Page

DÉLIBÉRATIONS LÉGISLATIVES

POINTS "A" (doc. 14263/13)

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le statut des fonctionnaires et le régime applicable aux autres agents de l'Union européenne [Première lecture] (AL + D) 3

POINTS "B" (doc. 14209/13)

- 4 Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) en ce qui concerne la prolongation de la durée d'existence de l'entreprise commune jusqu'en 2024 4

TRANSPORTS MARITIMES

- 5 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières (Première lecture) 4

TRANSPORTS TERRESTRES

- 6 4^e paquet ferroviaire - Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (Refonte) [Première lecture] 5

QUESTIONS INTERMODALES

- 7 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 912/2010 établissant l'Agence du GNSS européen [Première lecture] 7

AVIATION

- 8 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes 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 (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages [Première lecture] 8

*

* *

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

DÉLIBÉRATIONS LÉGISLATIVES

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

POINTS "A"

Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le statut des fonctionnaires de l'Union européenne et le régime applicable aux autres agents de l'Union européenne [Première lecture] (AL + D)

PE-CONS 60/13 STAT 22 FIN 403 CODEC 1663

Le Conseil a approuvé l'amendement figurant dans la position du Parlement européen en première lecture et a adopté, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'acte proposé modifié en conséquence, les délégations tchèque, danoise, néerlandaise, autrichienne et du Royaume-Uni votant contre. (Base juridique: article 336 du TFUE).

Déclaration du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de la République tchèque, de l'Autriche et du Danemark

"Étant donné que le Conseil procède aujourd'hui au vote sur le statut, le moment est bien choisi pour formuler quelques réflexions sur les négociations et les prochaines étapes. Les délégations qui ont voté contre le compromis de la présidence tiennent à préciser pourquoi elles l'ont fait et quels sont leurs espoirs pour l'avenir de la fonction publique de l'UE.

La révision du statut offrait l'occasion de moderniser la fonction publique de l'UE, de contenir les dépenses administratives et de faire en sorte que les institutions de l'Union soient en mesure d'honorer à l'avenir leurs engagements en matière de pensions et de rémunérations. Une telle occasion ne se présente pas chaque année. Malheureusement, après presque deux ans de travail intensif de la part de l'ensemble des parties, et malgré une large convergence de vues quant à ces objectifs, nos délégations ont estimé que le compromis présenté n'était pas à la hauteur des réformes de grande envergure que de nombreux États membres mettent déjà en œuvre dans leurs fonctions publiques nationales. Alors que tous nos services publics évoluent, la fonction publique de l'UE sera laissée à la traîne, à ses risques et périls. Une fonction publique moderne, efficace et dynamique est indispensable pour que l'UE puisse répondre aux préoccupations importantes de nos citoyens. Nous ne devrions pas sous-estimer le lien étroit qui existe entre le soutien du public à l'UE et la manière dont celui-ci perçoit la fonction publique de l'Union. Au cours des prochaines années, nous continuerons à nous employer dans un esprit constructif à faire en sorte que les citoyens de l'Union disposent de la fonction publique de l'UE qu'ils sont en droit d'attendre, une fonction publique qui reflète notre Union du XXI^e siècle et que l'UE puisse se permettre de conserver."

POINTS "B"

4. Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) en ce qui concerne la prolongation de la durée d'existence de l'entreprise commune jusqu'en 2024

Dossier interinstitutionnel: 2013/0237 (NLE)

- Adoption de la position du Conseil
12392/13 AVIATION 109
+ REV 1 (fr)
14302/13 AVIATION 168

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

La position du Conseil est adoptée conformément à une procédure législative spéciale; le Parlement européen est consulté. Le Conseil a décidé d'inscrire au présent procès-verbal sa déclaration ci-dessous.

**Déclaration du Conseil
relative à la contribution de l'UE au budget de l'entreprise commune SESAR**

"LE CONSEIL

NOTE que SESAR est une initiative parmi d'autres qui doivent être prorogées ou créées en vertu des articles 187 et 188 du TFUE et qu'elle devrait se voir attribuer un montant de 600 millions d'euros provenant du budget d'Horizon 2020;

SOULIGNE à cet égard que le Conseil devrait, le moment venu, saisir l'occasion d'examiner les budgets proposés pour toutes les initiatives relevant desdits articles 187 et 188 afin de garantir une hiérarchisation efficace des priorités compte tenu de la réduction du budget d'Horizon 2020."

5. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières (Première lecture)

Dossier interinstitutionnel: 2013/0092 (COD)

- Orientation générale
8219/13 MAR 33 FIN 173 CODEC 753 ENV 280
14076/13 MAR 142 FIN 568 CODEC 2129 ENV 863

Le Conseil a adopté une orientation générale sur une proposition relative au financement des activités de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et la pollution marine causée par les installations pétrolières et gazières au cours de la période 2014-2020.

6. 4^e paquet ferroviaire

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (Refonte) [Première lecture]

Dossier interinstitutionnel: 2013/0016 (COD)

– Orientation générale

6014/13 TRANS 40 CODEC 227

14258/13 TRANS 499 CODEC 2164

Le Conseil a adopté une orientation générale figurant dans le doc. 14813/13 concernant une refonte de la directive 2004/49/CE relative à la sécurité ferroviaire, qui fait partie du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire. Le Conseil a décidé d'inscrire au présent procès-verbal les déclarations ci-dessous de l'Italie, du Luxembourg et de la Suède.

Déclaration de l'Italie

"La délégation italienne soutient l'introduction de la nouvelle directive proposée sur la sécurité ferroviaire et ses objectifs. La présente déclaration vise néanmoins à attirer l'attention sur un certain nombre de questions critiques qui restent posées dans le texte, avant les prochaines négociations avec le Parlement européen.

1. Il est essentiel, lors de l'élaboration du nouveau règlement sur l'Agence ferroviaire européenne (ci-après "l'Agence"), de garantir l'indépendance de la chambre de recours, l'organe chargé de régler tous les différends entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité, lorsqu'il s'agit de la délivrance des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires (article 10, point 1 septies). L'Italie estime que cette question devra être réexaminée une fois que le nouveau règlement (modifiant le règlement (CE) n° 881/2004) sur les tâches de l'Agence aura été élaboré.
2. La nouvelle directive étend la portée des tâches de surveillance (article 16 bis, paragraphe 1, point c)) des autorités nationales de sécurité (ANS) aux entités chargées de l'entretien. Selon l'Italie, il doit être clair que les ANS devraient veiller à ce que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure contrôlent les entités chargées de l'entretien dans le cadre de leurs propres systèmes de gestion de la sécurité.

Elle considère également que les entreprises ferroviaires devraient être chargées de vérifier les performances de sécurité des entités avec lesquelles elles ont des échanges commerciaux. Par conséquent, l'Italie continue d'être très critique à l'égard de l'article 16 bis, point 4 bis bis bis, qui prévoit la possibilité que les autorités nationales puissent vérifier les performances de sécurité de différents acteurs, visés dans la nouvelle directive, même ceux qui n'exercent pas leurs activités exclusivement dans le secteur ferroviaire (fabricants, fournisseurs de services d'entretien, exploitants de wagons, prestataires de services, pouvoirs adjudicateurs, transporteurs, expéditeurs, destinataires, chargeurs, déchargeurs, remplisseurs et videurs)."

Déclaration du Luxembourg

"Le Luxembourg est en principe favorable à la création d'un certificat unique et au transfert des compétences y afférentes à l'Agence Ferroviaire Européenne.

Le Luxembourg estime cependant que précipiter une telle réforme d'envergure sans même attendre l'évaluation de la législation, des règles, mécanismes et procédures en place est irresponsable (2 règlements ne viennent d'entrer en vigueur qu'en juin 2013).

Le Luxembourg regrette dans ce contexte surtout la séparation entre la certification et la supervision. Cette division des tâches entre Agence et autorités nationales risque d'avoir comme conséquence que le niveau de sécurité actuel ne puisse pas être maintenu. L'étude d'impact accompagnant la proposition de la Commission reste d'ailleurs muette à ce sujet. Pour le Luxembourg cette perspective n'est pas acceptable car la sécurité ferroviaire représente un objectif absolu et non négociable.

Sur base de ce raisonnement et dans un esprit constructif le Luxembourg a soumis au cours des négociations une proposition sur une approche alternative qui s'articule autour des principes énoncés ci-après.

Le système tel que proposé par le Luxembourg ferait exclusivement appel aux autorités nationales de sécurité. Selon l'approche luxembourgeoise, la procédure telle que prévue par la Commission ne serait néanmoins pas fondamentalement bouleversée. L'Agence Ferroviaire Européenne serait remplacée par une autorité nationale qui agirait comme chef de file. La désignation de l'autorité chef de file serait liée au siège de l'entreprise ferroviaire concernée.

Cette approche alternative présenterait les avantages suivants :

- Elle éviterait la séparation des tâches d'évaluation et de supervision.
- Elle garderait le système moins complexe en écartant un acteur sans véritable valeur ajoutée.
- Elle préviendrait une augmentation substantielle de l'effectif de l'Agence.

Le Luxembourg regrette de n'avoir obtenu aucune garantie permettant de dissoudre les doutes quant à la disponibilité auprès de l'Agence Ferroviaire Européenne des moyens et de l'expertise requise pour honorer ses nouvelles tâches.

Pour ces raisons le Luxembourg réserve sa position et déterminera sa décision définitive à l'issue des négociations sur l'ensemble des trois propositions relevant du volet technique du quatrième paquet ferroviaire."

Déclaration de la Suède

"La Suède approuve le compromis sur la directive révisée relative à la sécurité ferroviaire, tel qu'il a été élaboré par le Conseil. La poursuite de l'harmonisation des règles et des procédures de sécurité concernant la délivrance des licences constitue l'élément essentiel de la mise en place réussie d'un espace ferroviaire européen et, en conséquence, d'un marché plus ouvert pour le transport ferroviaire.

Toutefois, la Suède estime que les nouvelles dispositions concernant la répartition de la responsabilité en matière de sécurité prévues à l'article 4 posent quelques problèmes. La directive actuelle attribue clairement cette responsabilité aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires. Ils sont également responsables des services fournis par leurs fournisseurs. Selon le nouveau système, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires continuent d'être responsables de ces questions. Par ailleurs, les acteurs (tels que les fournisseurs de matériel et de services, ainsi que les clients) sont chacun individuellement responsables de la sécurité. Ils se voient ainsi confier une responsabilité de droit public pour laquelle il n'y a pas d'équivalent dans les autres secteurs des transports terrestres.

Cette partie de la proposition pourrait dissuader les acteurs d'assumer la responsabilité ainsi imposée et les coûts qui y sont associés, ce qui pourrait finalement nuire à la solide culture de la sécurité que connaît le secteur ferroviaire. Nous risquons de mettre en place au contraire une culture dans laquelle la charge de responsabilité est répartie entre différents acteurs. En outre, nous prenons le risque que cette partie de la proposition nuise à la compétitivité du transport ferroviaire. Les fournisseurs de services qui chargent et déchargent des marchandises sont souvent des clients des entreprises ferroviaires et pourraient vouloir éviter cette nouvelle responsabilité en quittant le secteur ferroviaire.

La Suède craint que les États membres éprouvent d'importantes difficultés à trouver un équilibre en ce qui concerne la répartition de la responsabilité entre les acteurs en questions lors de la transposition de la directive dans leur législation."

7. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 912/2010 établissant l'Agence du GNSS européen [Première lecture]

Dossier interinstitutionnel: 2013/0022 (COD)

– Orientation générale

6347/13 TRANS 60 MAR 17 AVIATION 20 CAB 6 ESPACE 11

6014/82 TRANS 12 CODEC 315

14274/13 TRANS 503 MAR 145 AVIATION 167 CAB 38 ESPACE 74 FIN 583

CSC 111 CODEC 2171

Le Conseil a adopté une orientation générale sur une proposition visant à aligner le règlement relatif à l'Agence du GNSS européen (système global de navigation par satellite) sur le nouveau cadre de gouvernance établi en vertu du règlement à venir relatif à l'exploitation des systèmes européens de navigation par satellite, en particulier en ce qui concerne les activités d'homologation de sécurité. Ce nouveau cadre de gouvernance entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Le Conseil a décidé d'inscrire au présent procès-verbal la déclaration de l'Allemagne et des Pays-Bas, qui figure ci-après.

Déclaration de l'Allemagne et des Pays-Bas

"La République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas ne sont pas opposés à l'adoption du compromis global proposé pour le règlement modifiant le règlement (UE) n° 912/2010 établissant l'Agence du GNSS européen, mais indiquent qu'ils rejettent par principe le droit conféré à la Commission européenne d'opposer un veto à l'élection du directeur exécutif des agences (article 5, paragraphe 7).

Aucune disposition ne prévoit un tel droit de veto dans l'approche commune pour les agences de l'UE et ce droit est contraire au libellé de l'article 6, paragraphe 4, et de l'article 15 ter, paragraphe 2, troisième alinéa du règlement.

La Commission européenne exerce déjà une influence importante dans ce domaine, car elle établit la liste de présélection des candidats pour le poste de directeur exécutif. Un droit supplémentaire d'opposer un veto à l'élection est par conséquent inapproprié. L'actuel règlement (UE) n° 912/2010 concernant l'Agence ne prévoit pas non plus ce droit de veto.

L'accord de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas au compromis global proposé ne représente aucun changement dans la position de l'Allemagne ou des Pays-Bas concernant l'approche commune pour les agences de l'UE et est sans préjudice en ce qui concerne les autres agences."

8. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes 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 (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages [Première lecture]

Dossier interinstitutionnel: 2013/0072 (COD)

– Débat d'orientation

7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616

13830/13 AVIATION 154 CONSOM 167 CODEC 2061

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur la base des questions figurant dans le document 13830/13.