



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 29 octobre 2013
(OR. en)**

**10622/13
ADD 1 REV 1**

**PV/CONS 29
TRANS 311
TELECOM 159
ENER 255**

PROJET DE PROCÈS-VERBAL

Objet: **3243^e session du Conseil de l'Union européenne (TRANSPORTS,
TÉLÉCOMMUNICATIONS ET ÉNERGIE) tenue à Luxembourg les 6, 7 et
10 juin 2013**

POINTS EN DÉLIBÉRATION PUBLIQUE¹

Page

Liste des POINTS "A" (doc. 10173/13 PTS A 38)

1. Directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'articles pyrotechniques [Première lecture] (AL + D) 4
2. Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie et abrogeant le règlement (CE) n° 998/2003 [Première lecture] (AL + D)..... 5
3. Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/65/CEE du Conseil en ce qui concerne les conditions de police sanitaire régissant les échanges et les importations dans l'Union de chiens, de chats et de furets [Première lecture] (AL) 5
4. Directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurisation des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE [Première lecture] (AL + D)..... 6
5. Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 450/2008 établissant le code des douanes communautaire (code des douanes modernisé), en ce qui concerne sa date d'application [Première lecture] (AL) 6
6. Règlement du Parlement européen et du Conseil abrogeant le règlement (CE) n° 552/97 du Conseil retirant temporairement le bénéfice des préférences tarifaires généralisées au Myanmar/à la Birmanie [Première lecture] (AL)..... 7

Liste des POINTS À L'ORDRE DU JOUR (doc. 10164/13 OJ CONS 29 TRANS 275 TELECOM 144 ENER 233)

3. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et de l'information dans l'Union [Première lecture] 7
4. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur [Première lecture] 7
5. Infrastructures et services numériques [Première lecture] 8
6. Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'accessibilité des sites web d'organismes du secteur public [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).

7.	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables [Première lecture]	8
13.	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe [Première lecture]	9
14.	Quatrième paquet ferroviaire Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte) [Première lecture].....	9
15.	Paquet de mesures relatives au contrôle technique [Première lecture]	11
16.	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 et abrogeant la directive 2003/42/CE, le règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission.....	12
17.	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/EC [Première lecture]	16

DELIBERATIONS LEGISLATIVES

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

POINTS "A"

1. Directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'articles pyrotechniques [Première lecture] (AL + D)

Doc. PE-CONS 16/13 ENT 93 MI 254 CONSOM 57 COMPET 182 CODEC 717
OC 183

Le Conseil a approuvé l'amendement figurant dans la position du Parlement européen en première lecture et a adopté l'acte proposé modifié en conséquence, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (Base juridique: article 114 du TFUE.)

Déclaration de la Bulgarie

"La Bulgarie est favorable à l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'articles pyrotechniques.

Néanmoins, elle regrette que la possibilité pour le fabricant de désigner un représentant autorisé ne soit prévue par aucune disposition de cette directive. L'absence de dispositions harmonisées régissant ce droit général du fabricant pourrait conduire à des divergences de règles et de pratiques dans les États membres qui pourraient, quant à elles, créer des difficultés aux opérateurs économiques.

Afin de réduire au minimum les effets négatifs résultant de l'absence de telles règles, la Bulgarie considère qu'il est nécessaire d'introduire les dispositions de références pertinentes de la décision n° 768/2008/CE dans sa législation nationale."

Déclaration de la Commission concernant la compétence du comité

"La Commission regrette l'adoption de l'article 45, paragraphe 2 ter, qui est susceptible de semer la confusion et de créer de l'insécurité juridique. Le rôle des comités qui assurent le contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission est uniquement défini par le règlement (UE) n° 182/2011 adopté sur la base de l'article 291, paragraphe 3, du TFUE. Par conséquent, aucun autre acte de droit dérivé ne peut modifier ce rôle qu'il n'est pas nécessaire de préciser. En particulier, le règlement intérieur des comités est adopté par ceux-ci sur la base du règlement (UE) n° 182/2011. En tant que tel, ce règlement doit être appliqué lorsque le comité exerce son rôle tel qu'il est défini par le règlement (UE) n° 182/2011. Toute référence à un règlement intérieur ne s'inscrivant pas dans ce contexte est superflue et inappropriée. Elle risque en outre de compliquer le fonctionnement du comité."

2. Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie et abrogeant le règlement (CE) n° 998/2003 [Première lecture] (AL + D)

Doc. PE-CONS 9/13 AGRILEG 27 VETER 16 CODEC 538 OC 133

Le Conseil a approuvé les amendements figurant dans la position du Parlement européen en première lecture et a adopté l'acte proposé modifié en conséquence, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (Base juridique: article 43, paragraphe 2 et article 168, paragraphe 4, point b), du TFUE.)

Déclaration de la Commission

"Dans le cadre de la stratégie de l'Union européenne pour la protection et le bien-être des animaux¹, la Commission réalisera une étude sur le bien-être des chiens et des chats faisant l'objet de pratiques commerciales.

Si cette étude fait apparaître des risques pour la santé résultant de ces pratiques commerciales, la Commission envisagera des mesures appropriées pour protéger la santé humaine et animale, et en proposant notamment au Parlement européen et au Conseil d'adapter comme il se doit la législation de l'Union sur le commerce des chiens et des chats en vigueur, y compris par l'introduction de systèmes d'enregistrement de ces animaux qui soient compatibles et accessibles dans tous les États membres.

À la lumière de ce qui précède, la Commission évaluera la faisabilité et l'opportunité d'une extension de ces systèmes d'enregistrement aux chiens et aux chats marqués et identifiés conformément à la législation de l'Union sur les mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie."

3. Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/65/CEE du Conseil en ce qui concerne les conditions de police sanitaire régissant les échanges et les importations dans l'Union de chiens, de chats et de furets [Première lecture] (AL)

Doc. PE-CONS 10/13 AGRILEG 28 VETER 17 CODEC 540 OC 134

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

¹ COM(2012) 6 final/2 - Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen sur la stratégie de l'Union européenne pour la protection et le bien-être des animaux au cours de la période 2012-2015.

4. Directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurisation des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE [Première lecture] (AL + D)

Doc. PE-CONS 8/13 ENER 76 ENV 184 MARE 7 COMAR 12 PROCIV 36
CODEC 522 OC 127

Le Conseil a approuvé l'amendement figurant dans la position du Parlement européen en première lecture et a adopté l'acte proposé modifié en conséquence, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (Base juridique: article 192, paragraphe 1, du TFUE.)

Déclaration de la Commission

- "1. La Commission regrette qu'en vertu de l'article 41, paragraphes 3 et 5, certains États membres soient en partie exemptés de l'obligation de transposer la directive et estime qu'une telle dérogation ne doit pas être considérée comme un précédent afin de ne pas nuire à l'intégrité du droit de l'Union.
2. La Commission note que les États membres peuvent choisir de ne pas transposer et appliquer l'article 20 de la directive du fait de l'absence actuelle dans leur juridiction de société enregistrée exerçant des activités en mer en dehors du territoire de l'Union.

Afin d'assurer l'application effective de cette directive, la Commission souligne qu'il incombe à ces États membres de veiller à ce que les entreprises déjà enregistrées auprès d'eux ne contournent pas les objectifs de la directive en élargissant leur objet social de façon à inclure les activités en mer sans avertir les autorités nationales compétentes de ce changement afin que ces dernières puissent prendre les mesures qui s'imposent pour assurer la pleine application des dispositions de l'article 20.

La Commission prendra toutes les mesures nécessaires à l'encontre de tout contournement dont elle serait informée."

5. Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 450/2008 établissant le code des douanes communautaire (code des douanes modernisé), en ce qui concerne sa date d'application [Première lecture] (AL)

doc. PE-CONS 23/13 UD 94 ENFOCUSTOM 77 MI 334 COMER 102 TRANS
185 CODEC 923 OC 256

Le Conseil a approuvé la position du Parlement européen en première lecture et adopté l'acte proposé, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (Base juridique: articles 33, 114 et 207 du TFUE.)

6. Règlement du Parlement européen et du Conseil abrogeant le règlement (CE) n° 552/97 du Conseil retirant temporairement le bénéfice des préférences tarifaires généralisées au Myanmar/à la Birmanie [Première lecture] (AL)

Doc. PE-CONS 12/13 SPG 5 WTO 69 COASI 42 CODEC 623 OC 155

Le Conseil a approuvé la position du Parlement européen en première lecture et adopté l'acte proposé, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (Base juridique: article 207 du TFUE.)

POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

TÉLÉCOMMUNICATIONS

3. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et de l'information dans l'Union [Première lecture]

Dossier interinstitutionnel: 2013/0027 (COD)

- Rapport sur l'état d'avancement des travaux
- Débat d'orientation

6342/13 TELECOM 24 DATAPROTECT 14 CYBER 2 MI 104
CODEC 313

10076/13 TELECOM 136 DATAPROTECT 68 CYBER 11 MI 449
CODEC 1209

Le Conseil a pris note du rapport sur l'état d'avancement des travaux figurant dans le doc. 10076/13 et a mené un débat d'orientation sur la base des questions figurant dans ce document.

4. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur [Première lecture]

Dossier interinstitutionnel: 2012/0146 (COD)

- Rapport sur l'état d'avancement des travaux

Doc. 10977/12 TELECOM 122 MI 411 DATAPROTECT 73 CODEC 1576
10100/13 TELECOM 141 MI 452 DATAPROTECT 69 EJUSTICE 52
CODEC 1219

Le Conseil a pris note du rapport sur l'état d'avancement des travaux figurant dans le document 10100/13.

5. Infrastructures et services numériques

- a) **Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications et abrogeant la décision n° 1336/97/CE [Première lecture]**
Dossier interinstitutionnel: 2011/0299 (COD)
- b) **Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à des mesures visant à réduire le coût du déploiement de réseaux de communications électroniques à haut débit [Première lecture]**
Dossier interinstitutionnel: 2013/0080 (COD)
- Rapport sur l'état d'avancement des travaux
Doc. 7999/13 TELECOM 60 COMPET 177 CODEC 686
10088/13 TELECOM 139 COMPET 369 CODEC 1214

Le Conseil a pris note du rapport sur l'état d'avancement des travaux relatifs à ces deux propositions qui figure dans le document 10088/13.

6. Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'accessibilité des sites web d'organismes du secteur public [Première lecture]

- Dossier interinstitutionnel: 2013/0340 (COD)
- Rapport sur l'état d'avancement des travaux
Doc. 17344/12 TELECOM 250 CONSOM 155 MI 811 CODEC 2936
10089/13 TELECOM 140 CONSOM 101 MI 451 CODEC 1215

Le Conseil a pris note du rapport sur l'état d'avancement des travaux figurant dans le document 10089/13.

ÉNERGIE

7. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables [Première lecture]

- Dossier interinstitutionnel: 2012/0288 (COD)
- Rapport sur l'état d'avancement des travaux
Doc. 15189/12 ENV 789 ENER 417 ENT 257 TRANS 346 AGRI 686
POLGEN 170 CODEC 2432
+ REV 1 (fi,sv,cs,sk)
+ REV 2 (de)
8920/13 ENER 143 ENV 333 ENT 112 TRANS 186 AGRI 259 POLGEN 53
CODEC 924

Le Conseil a pris note du rapport sur l'état d'avancement des travaux figurant dans le document 8920/13.

TRANSPORTS

Transports intermodaux

13. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe [Première lecture]

Dossier interinstitutionnel: 2011/0302 (COD)

– Rapport sur l'état d'avancement des travaux

Doc. 16176/11 CADREFIN 117 POLGEN 177 REGIO 111 ENER 345

TRANS 292 TELECOM 161 COMPET 472 MI 533 ECO 129

+ REV 3 (bg,et,el,es,hu,it,lt,pl,pt,ro,sl,sv)

+ REV 4 (cs,da,de,en,fi,fr,ga,lv,mt)

+ REV 5 (nl)

10060/13 TRANS 265 FIN 296 CADREFIN 121 POLGEN 83 REGIO 112

ENER 220 TELECOM 135 COMPET 356 MI 448 ECO 98

CODEC 1205

Le Conseil a examiné et approuvé le rapport sur l'état d'avancement des travaux relatif à la proposition susmentionnée, qui figure dans le document 10060/13.

Transports terrestres

14. Quatrième paquet ferroviaire

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte) [Première lecture]

Dossier interinstitutionnel: 2013/0015 (COD)

– Orientation générale

Doc. 6013/13 TRANS 39 CODEC 226

10276/13 TRANS 289 CODEC 1273

Le Conseil a adopté une orientation générale concernant la proposition susvisée, dont le texte figure dans le document 10813/13, et a décidé d'inscrire au présent procès-verbal des déclarations de l'Autriche, de l'Italie et de la Lettonie.

Déclaration de l'Autriche

"L'Autriche est favorable au principe d'une initiative de la Commission visant à harmoniser les spécifications techniques et les systèmes dans le secteur ferroviaire. C'est pourquoi, à l'instar de nombreux autres États membres, elle souscrit également à la tendance visant à définir des procédures d'autorisation harmonisées en ce qui concerne les différents sous-systèmes formant le réseau ferroviaire interopérable dans le cadre et par l'intermédiaire de l'Agence ferroviaire européenne. Cependant, l'Autriche estime que les larges compétences décrites dans la proposition ne peuvent être encore entièrement attribuées, à ce stade, à ladite agence. Par exemple, dans la mise en œuvre pratique, il s'avère que les dispositions énoncées à l'article 20 concernant l'autorisation délivrée par l'Agence ferroviaire européenne en vue de la mise sur le marché de sous-systèmes mobiles, qui requièrent par ailleurs l'intervention des autorités nationales délivrant les licences, ne vont pas dans le sens de la simplification de ces procédures. Dès lors, l'Autriche demeure extrêmement sceptique à leur sujet et ne peut marquer son accord sur la proposition dans son ensemble que sous réserve du maintien du délai de transposition de cinq ans et des obligations en matière de rapports et d'information que propose la Commission.

En outre, l'Autriche considère que la définition des termes "système ferroviaire léger" introduite dans le texte de compromis n'est pas réaliste car elle restreindrait fortement les possibilités d'utilisation de ces systèmes à l'avenir. Dès lors, l'Autriche préférerait en revenir à la définition prévue initialement dans la proposition de la Commission.

A priori, et suivie en cela par de nombreux autres États membres, l'Autriche n'est pas satisfaite du recours aux actes délégués, estimant qu'il faudrait les remplacer par des actes d'exécution, dont la mise en œuvre donnerait lieu à une procédure législative nettement plus transparente."

Déclaration de l'Italie

"Comme M. Maurizio Lupi, ministre des infrastructures et des transports, l'affirmait lors de son intervention au Conseil, l'Italie rappelle sa position sur la proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union européenne en ce qui concerne:

- 1) l'article 20, paragraphe 1, point f): proposition d'inclure la possibilité pour les autorités nationales de sécurité de prendre des mesures conservatoires dans l'attente du règlement des conflits avec l'AFE concernant les aspects juridiques de la mise en circulation de matériel roulant;
- 2) l'article 21: inclusion dans cet article de dispositions permettant aux autorités nationales de sécurité d'intervenir en cas de doute concernant la décision d'une compagnie ferroviaire d'utiliser du matériel roulant sur une ligne donnée;
- 3) l'article 35: demande visant à ce que le numéro d'identification de l'organisme notifié dans le cadre du système NANDO doive impérativement être attribué 60 jours après la notification (délai fixé par la décision 768/2008 pour la conclusion de la procédure de reconnaissance);
- 4) l'article 1^{er}, paragraphe 3, point b): proposition visant à ce que restent exclus du champ d'application de la directive les réseaux qui sont fonctionnellement distincts et utilisés uniquement pour l'exploitation de services locaux de transport de voyageurs ou de marchandises;
- 5) l'article 2, paragraphe 1, et l'annexe I: proposition visant à introduire une distinction entre les systèmes ferroviaires conventionnels et ceux à grande vitesse (conformément à la directive 2008/57/CE)."

Déclaration de la Lettonie

"La République de Lettonie approuve les objectifs de la proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) et est satisfaite des progrès accomplis lors de la présidence irlandaise au cours des discussions concernant cette proposition.

Cependant, la République de Lettonie estime que, dans la suite des travaux sur ce dossier, il conviendra d'introduire dans le texte davantage de souplesse à propos de l'autorisation des véhicules sur des réseaux qui ont des caractéristiques similaires, tout en se distinguant du réseau ferroviaire principal de l'Union. Compte tenu du fait que l'utilisation de tels véhicules est limitée à ces réseaux et que les véhicules concernés ne peuvent être employés sur le réseau ferroviaire principal de l'Union, les autorités nationales de sécurité des États membres concernés devraient être autorisées à conclure des accords portant sur des procédures d'autorisation communes pour le réseau qu'elles partagent. Une solution de cet ordre dans ce type de cas particuliers ne nécessiterait pas l'intervention directe de l'Agence ferroviaire européenne, ce qui rendrait cette solution plus commode et plus économique pour les demandeurs."

15. Paquet de mesures relatives au contrôle technique

- a) **Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE [Première lecture]**
Dossier interinstitutionnel: 2012/0186 (COD)
Doc. 12809/12 TRANS 251 CODEC 1961
+ REV 1 (de)
+ ADD 1
10277/13 TRANS 290 CODEC 1274
- b) **Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules [Première lecture]**
Dossier interinstitutionnel: 2012/0185 (COD)
Doc. 12803/12 TRANS 250 CODEC 1960
10278/13 TRANS 291 CODEC 1275
- Orientation générale

Le Conseil a adopté des orientations générales concernant les propositions susvisées, dont le texte figure dans les documents 10837/13 et 10838/13, et a décidé d'inscrire au présent procès-verbal des déclarations de la Belgique, de l'Italie et de la Lettonie.

Déclaration de la Belgique

"La Belgique se félicite de l'accord sur le paquet de mesures relatives au contrôle technique obtenu par la présidence irlandaise lors de la session du Conseil TTE du 10 juin 2013. Néanmoins, la Belgique déplore le manque d'ambition concernant certaines dispositions figurant dans la proposition de règlement relatif au contrôle technique routier. L'orientation générale qui a été dégagée sur ce dossier a considérablement affaibli l'impact du règlement, par le retrait des véhicules utilitaires légers (N1) de son champ d'application.

Pendant ce temps, les craintes se multiplient concernant la part croissante du trafic qu'occupe ce type de véhicules ainsi que leur incidence sur la sécurité routière. Alors que l'utilisation commerciale de ces véhicules, contrairement à celle des véhicules utilitaires lourds, n'est actuellement couverte par aucun texte législatif de l'Union, qu'il soit de nature technique ou sociale, les autorités belges aimeraient rappeler qu'il est temps d'adopter une approche commune au niveau de l'UE pour remédier à l'absence de dispositions législatives concernant les véhicules utilitaires légers."

Déclaration de l'Italie

"Comme M. Maurizio Lupi, ministre des infrastructures et des transports, l'affirmait lors de son intervention au Conseil, l'Italie rappelle sa position sur la proposition de règlement relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires en ce qui concerne:

- la forme juridique de l'acte législatif: l'Italie réaffirme sa préférence pour un instrument qui, tel le règlement, est directement applicable dans les États membres et s'avère plus efficace dans un domaine aussi difficile que celui-ci la sécurité routière;
- le champ d'application du règlement: l'Italie s'exprime une nouvelle fois en faveur de l'inclusion des véhicules de catégorie N1 afin d'assurer un contrôle plus étendu et plus efficace des véhicules circulant dans l'Union européenne."

Déclaration de la Lettonie

"La République de Lettonie approuve totalement les objectifs visés par la proposition de texte relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union et abrogeant la directive 2000/30/CE, à savoir, notamment, faire en sorte que les véhicules utilitaires ne constituent pas un risque substantiel pour la sécurité routière entre deux contrôles techniques périodiques.

Il s'agit également de ménager des conditions de concurrence égales en ce qui concerne la qualité de l'entretien des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, en dissuadant les exploitants irresponsables d'essayer d'obtenir un avantage concurrentiel avec des véhicules mal entretenus.

La République de Lettonie tient à souligner que les véhicules à moteur de la catégorie N1 sont avant tout destinés à un usage commercial et devraient être considérés comme des véhicules utilitaires; il importe dès lors de maintenir cette catégorie de véhicules dans le champ d'application de ce règlement.

La République de Lettonie ne peut marquer son accord sur la suppression de la catégorie de véhicules N1 du champ d'application du règlement car la participation de véhicules à moteur peu sûrs et/ou dangereux au trafic routier peut constituer une menace considérable pour la sécurité routière, ce qui va à l'encontre non seulement des objectifs nationaux, mais également de ceux poursuivis au niveau de l'Union dans le cadre de la sécurité routière.

La République de Lettonie est également favorable à ce que les véhicules de la catégorie O1 et, surtout, de la catégorie O2 soient inclus dans le champ d'application du règlement, à condition que les véhicules de ces catégories soient utilisés en combinaison avec ceux des catégories N1, N2, N3, M2 ou M3.

Compte tenu des arguments exposés dans la présente déclaration, la République de Lettonie ne peut donner son accord à l'orientation générale concernant la proposition relative au contrôle technique routier et s'abstient lors du vote sur ladite orientation générale."

Aviation

16. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 et abrogeant la directive n° 2003/42/CE, le règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission [Première lecture]

Dossier interinstitutionnel: 2012/0361 (COD)

– Orientation générale

Doc. 18118/12 AVIATION 203 CODEC 3132

10279/13 AVIATION 70 CODEC 1276

Le Conseil a adopté une orientation générale concernant la proposition susvisée, dont le texte figure dans le document 10735/13, la France s'abstenant. Le Conseil a décidé d'inscrire au présent procès-verbal une déclaration de l'Italie.

Déclaration de l'Italie

"Bien qu'elle souscrive à l'objectif général de cette proposition, en particulier en ce qui concerne l'harmonisation des comptes rendus d'événements et la simplification des méthodes d'acquisition des données, et tout en saluant différents aspects du texte de l'orientation générale (notamment le fait que le caractère obligatoire des comptes rendus s'applique au secteur de l'aviation générale, les mesures de flexibilité pour les "petites" organisations¹, le recours aux actes d'exécution pour l'établissement de la liste des événements qui doivent être déclarés et de la liste détaillée des informations qui doivent obligatoirement figurer dans les comptes rendus d'événements²), l'Italie formule un certain nombre de critiques quant à certains libellés qui risquent, d'une part, de contrarier l'objet de l'harmonisation et, d'autre part, d'entrer en conflit avec les règles de l'OACI.

Les critiques portent sur les articles suivants:

Article 2, paragraphe 8 (Définitions) et article 5, paragraphes 1 et 3 (Comptes rendus volontaires)

Bien que l'Italie puisse marquer son accord sur la définition du terme "événement" dans la mesure où celle-ci réaligne les règles européennes sur celles de l'OACI en incluant dans la notion d'"événement" les accidents et les incidents graves visés par le règlement (UE) n° 996/2010, l'Italie tient à mettre en évidence la grave lacune que comporte cette définition, en ce qu'elle ne vise pas les événements pouvant être déclarés à travers le système de comptes rendus volontaires (car ils peuvent représenter un risque pour la sécurité aérienne). Il aurait été préférable de calquer la définition du terme "événement" sur celle qui figure dans la future annexe 19 (norme 5.1.2³), qui prévoit que toutes les informations concernant des situations inhabituelles susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité aérienne relèvent du système de comptes rendus volontaires. On observera à ce propos que la définition figurant dans la proposition de règlement établie initialement par la Commission⁴ était bien plus complète.

¹ Voir l'article 6 (Collecte et stockage des informations) et l'article 4 (Comptes rendus obligatoires, notamment le paragraphe 2 bis sur les exigences simplifiées en matière de comptes rendus pour les personnes volant sur des aéronefs autres que des "aéronefs à motorisation complexe").

² Voir l'article 4, paragraphe 2 bis (Comptes rendus obligatoires) et l'article 7, paragraphe 1 bis (Qualité et contenu des comptes rendus d'événements).

³ Norme 5.1.2, annexe 19, OACI: "Chaque partie met en place un système de comptes rendus volontaires des incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité qui peuvent ne pas être indiqués dans le système de comptes rendus obligatoires des incidents."

⁴ Voir doc. 2012/0361 (COD), article 2, paragraphe 8: on entend par "événement" tout événement qui est ou pourrait être important dans le contexte de la sécurité aérienne, et notamment les accidents et incidents graves au sens de l'article 2, paragraphes 1 et 16, du règlement (UE) n° 996/2010 et les incidents.

En outre, le libellé incomplet de la notion d'"événement" génère un conflit avec l'article 5 en ce qui concerne le système de comptes rendus volontaires. Ici aussi, il serait préférable d'insérer un renvoi vers les cas qui pourraient relever du système de comptes rendus volontaires¹.

Article 4, paragraphe 4 (Comptes rendus obligatoires)

Cet article précise les délais fixés pour les comptes rendus obligatoires en ce qui concerne les personnes (paragraphe 4) et les organisations (paragraphe 7): l'Italie tient à faire valoir que ces dispositions sont source de confusion et d'incohérence par rapport aux règles existantes, car elles permettent aux organisations de notifier tous les incidents, même les plus graves, à l'autorité de l'aviation civile dans un délai pouvant dépasser 72 heures, alors qu'il s'agit là du temps maximal prévu par les règles de mise en œuvre de l'AESA². Ce délai est également conseillé dans le Manuel de gestion de la sécurité de l'OACI³, qui fixe des délais plus courts pour la notification de comptes rendus obligatoires d'incidents graves et d'accidents à l'autorité compétente: 24 heures pour les accidents, 48 heures pour les incidents graves et 72 heures pour les incidents.

L'Italie juge dès lors essentiel d'harmoniser les délais prescrits pour les comptes rendus obligatoires avec les dispositions de la réglementation existante⁴.

¹ Les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 5 (Comptes rendus volontaires) pourraient dès lors être modifiés comme suit:

1. Un système de comptes rendus volontaires est mis en place par chaque organisation établie dans un État membre pour faciliter la collecte d'événements ***concernant des insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité***, qui peuvent ne pas être recueillis dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires, ou d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme un danger réel ou potentiel.

2. Un système de comptes rendus volontaires est mis en place par chaque organisation établie dans un État membre pour faciliter la collecte d'événements ***concernant des insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité***, qui peuvent ne pas être recueillis dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires, ou d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme un danger réel ou potentiel. Ce système comprendra également, mais pas exclusivement, la collecte d'informations transmises par les organisations conformément au paragraphe 5 bis.

3. Les systèmes de comptes rendus volontaires doivent permettre la collecte d'événements ***concernant des insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité*** ou d'informations relatives à la sécurité qui ne doivent pas être obligatoirement notifiés en vertu de l'annexe I ou la notification d'événements ou d'informations relatives à la sécurité par des personnes qui ne figurent pas dans la liste de l'article 4, paragraphe 3.

² Règles 748/2012, 2042/2003 et 965/2012, par exemple.

³ Document OACI 9859, troisième édition, chapitre 4, appendice 3, annexe A.

⁴ Les paragraphes 4 et 7 de l'article 4 devraient être modifiés comme suit:

4. Toute personne visée au paragraphe 3 notifie les événements **à l'autorité compétente, le cas échéant**, dans les 72 heures suivant le moment où elle en a pris connaissance, sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

7. Chaque organisation établie dans un État membre qui n'est pas visée au paragraphe précédent communique à l'autorité compétente de cet État membre visée à l'article 6, paragraphe 2, les informations sur les événements recueillies en application du paragraphe 1 **dès que possible et, en tout état de cause, dans les 72 heures qui suivent l'identification par l'organisation des circonstances auxquelles il est fait référence dans le compte rendu sans retard injustifié à partir de la notification de l'événement**, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent.

Article 7, paragraphe 2 (Qualité et contenu des comptes rendus d'événements)

Cette disposition précise que chaque compte rendu d'événement doit comporter un classement des risques et la classification qui a été validée par l'autorité compétente ou l'AESA et modifiée, le cas échéant, conformément au mécanisme européen commun de classification des risques, qui doit être élaboré au plus tard trois ans après la date d'adoption du règlement.

L'Italie estime que, conformément au mécanisme européen commun de classification des risques¹, il serait certainement plus approprié et cohérent d'opter pour un libellé précisant que le classement des risques doit être établi par l'organisation ou, à défaut, par l'organisme qui reçoit le compte rendu. L'Italie considère que le processus de "validation" que l'autorité doit mener pour chaque compte rendu n'est pas compatible avec l'objectif d'harmonisation des procédures de l'UE ni avec l'adoption prochaine du mécanisme européen commun de classification des risques; cette procédure nationale de validation est dès lors injustifiée et susceptible de donner lieu à une charge administrative excessive.

Article 13, paragraphe 3 bis (Analyse et suivi des événements au niveau national)

L'Italie tient à souligner que le délai de 30 jours fixé pour la présentation des résultats des analyses n'est pas du tout compatible avec la réglementation internationale en vigueur; en effet, le Manuel de gestion de la sécurité de l'OACI² ne prévoit un délai de 30 jours qu'en ce qui concerne les incidents, tandis qu'il recommande un délai de, respectivement, 60 et 90 jours pour les incidents graves et les accidents.

Article 15, paragraphe 4 (Confidentialité et utilisation appropriée des informations)

Cet article vise la coopération, sur la base d'accords anticipés, entre les autorités compétentes dans le secteur de l'aviation et le monde de la justice.

À cet égard, il semble utile de signaler à quel point - compte tenu de la longue expérience acquise par les autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile en ce qui concerne le règlement (UE) n° 996/2010³ - il s'est avéré ardu de conclure ce type d'accord avec les autorités judiciaires, en raison des incidences que cela peut avoir sur les règles de procédure pénale.

Compte tenu de ces problèmes de mise en œuvre et de la difficulté de conclure des accords avec les autorités judiciaires, y compris pour des autorités qui satisfont aux exigences en matière d'indépendance et d'impartialité (ce qui est précisément le cas des autorités chargées des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile), l'Italie propose de supprimer cette règle du texte de la proposition.

Enfin, l'Italie estime que le texte de l'orientation générale est défaillant en ce qui concerne l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Celle-ci pouvant se prévaloir d'une vaste expérience en matière de comptes rendus d'événements, il aurait été préférable de lui attribuer des pouvoirs plus effectifs."

¹ Il serait opportun que le libellé de l'article 7, paragraphe 2, soit modifié comme suit:
2. Chaque compte rendu d'événement visé à l'article 6, paragraphes 3 et 4, indique ~~le~~ **un** classement de l'événement notifié au regard des risques pour la sécurité. Ce classement est **établi par l'entité recevant le compte rendu validé par l'autorité compétente de l'État membre ou par l'AESA**, conformément au mécanisme européen commun de classification des risques décrit au paragraphe 5.

² Document OACI 9859, troisième édition, chapitre 4, appendice 3, annexe A.

³ Voir l'article 12, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 996/2010: "Les États membres veillent à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité, d'une part, et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête de sécurité, telles que les autorités judiciaires, les autorités de l'aviation civile, les autorités de recherche et de sauvetage, d'autre part, coopèrent entre elles sur la base d'accords anticipés."

17. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/EC [Première lecture]

Dossier interinstitutionnel: 2012/0358 (COD)

– Orientation générale

Doc. 17992/12 MAR 149 ENT 319 CODEC 3104

10282/13 MAR 66 ENT 151 CODEC 1279

Le Conseil a adopté une orientation générale concernant la directive susvisée, dont le texte figure dans le document 10819/13, et a décidé d'inscrire au présent procès-verbal une déclaration de l'Italie (texte figurant en annexe).

Déclaration de l'Italie

"L'Italie souscrit entièrement au texte de l'orientation générale pour ce qui est des navires déjà en exploitation, qui doivent acquérir de nouveaux équipements au cours de leur vie commerciale.

Il est néanmoins possible d'améliorer les dispositions en ce qui concerne les navires nouvellement construits. Pour ceux-ci, le chantier naval pourrait, comme cela se produit habituellement, avoir acquis les équipements avant la date de livraison. Dès lors, au moment de leur installation à bord, ceux-ci pourraient ne plus être conformes aux critères requis en raison d'un changement des normes techniques de construction.

À cet égard, étant donné que:

1. l'article 2 ne prévoit pas une définition des termes "navire neuf", qui figure pourtant dans la directive 96/98/CE, et que
2. la circulaire de la Commission (réf. TREN/G/FK D (2008) 442447 du 1^{er} décembre 2008), diffusée à l'occasion de la quatrième modification de la directive 96/98/CE, contient un renvoi sans équivoque au cas qui nous occupe (même si cette circulaire deviendra caduque lors de l'entrée en vigueur de la directive modifiée, conformément au nouvel article 4 de cette dernière),

l'Italie juge opportun que la directive en question renvoie à la circulaire¹ susmentionnée et que le paragraphe 2 ci-après soit inclus dans l'article 4:

2. Aux fins du paragraphe 1, dans le cas d'une construction neuve, les États membres utilisent comme date de référence pour déterminer les exigences applicables la date à laquelle la quille a été posée ou la date à laquelle le navire est parvenu à un stade de construction équivalent.

Cette suggestion résulte de la disposition imposant à un armateur d'acquérir des équipements qui, à la date de la pose de la quille et qui, soient conformes en vertu de toute actualisation des normes internationales, devraient le demeurer à la date de leur installation à bord.

¹ (...) Dans le cas de constructions neuves, lorsqu'il peut se passer un laps de temps considérable entre le moment où les biens sont fournis et celui où le navire est livré, il sera nécessaire de consulter l'administration. Bien qu'il n'existe pas de règle spécifique sur ce point, la directive 96/98/CE apporte un élément d'orientation, à l'article 3, lu en combinaison avec l'article 2, point 1), puisqu'il y est indiqué que la directive s'applique aux navires neufs qui sont définis comme des navires ... **dont la quille est posée ou qui se trouvent à un stade de construction équivalent à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la directive (...)**. La Commission est donc portée à recommander vivement aux États membres d'utiliser la date de la pose de la quille ou la date à laquelle le navire est parvenu à un stade de construction équivalent comme date de référence pour déterminer les exigences applicables.

La date de la pose de la quille est celle où, une fois le contrat signé, le navire commence à exister: à compter de ce jour, les contrats de fourniture des équipements peuvent être établis, ce qui se produit habituellement avant leur livraison effective et leur installation à bord.

En ce qui concerne les "autres conceptions" (article 8, paragraphe 2), l'Italie estime qu'en l'absence d'une mention explicite de celles-ci, les États membres peuvent néanmoins tenter la procédure prévue dans la convention SOLAS, comme l'indique le considérant ci-dessous (opportunément inséré par la présidence dans le texte de l'orientation générale):

(xx) Les instruments internationaux, qui énoncent des normes de performance et d'essai détaillées pour les équipements marins, prévoient aussi parfois des mesures qui s'écartent des prescriptions normatives mais qui, dans certaines conditions, sont de nature à répondre à l'intention sous-tendant lesdites prescriptions. La convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) prévoit la possibilité d'autres conceptions et dispositifs qui pourraient être appliqués par certains États membres agissant sous leur propre responsabilité.

L'application du principe d'"autre conception" - conformément aux principes énoncés dans la convention SOLAS - ne rentrant dès lors pas dans le champ d'application de la directive, la mise en œuvre de l'instrument international continuerait de relever de la compétence et de la responsabilité exclusives de l'État membre.

Enfin, en ce qui concerne les dispositions relatives au transfert d'un navire d'un pays tiers sous le pavillon d'un État membre de l'UE (article 7), l'Italie tient à souligner le fait que le renvoi à la seule directive implique qu'une norme d'équivalence relative à la dernière mise à jour est nécessaire pour les équipements déjà présents à bord. Cela signifie qu'en ce qui concerne les activités programmées en vue de l'évaluation et de l'agrément des équipements installés à bord de navires de pays tiers passant sous le pavillon d'un État membre de l'UE, il doit être fait référence aux exigences de la DEM applicables à la date d'installation des équipements à bord. Bien que l'Italie soit convaincue de la pertinence et du caractère logique du choix opéré, sur la base de l'expérience acquise, de sérieux doutes se posent néanmoins quant à la manière d'extraire les données, compte tenu de l'âge du navire et du fait que l'interlocuteur est un État tiers, qui n'est pas soumis à des contraintes réglementaires particulières en matière d'équipements maritimes. L'ajout d'un renvoi à la notion d'instruments pertinents et de pose de la quille rendrait le texte plus clair, permettant ainsi à l'administration qui reçoit le navire d'évaluer la norme relative aux équipements en fonction de la date à laquelle ils ont été installés à bord, le cas échéant, ou de la date à laquelle la quille a été posée¹. Cette nécessité résulte du fait que, du point de vue de la forme, le libellé actuel autoriserait à ne conserver à bord que les équipements ou le matériel dont la date précise d'installation à bord pourrait être objectivement démontrée au moyen de documents probants.

Cette approche conduirait inévitablement les États membres à adopter des critères d'évaluation excessivement stricts, dès lors qu'il ne serait pas possible de produire le type de preuves visé ci-dessus.

Dans ces conditions, à la suite d'évaluations, y compris de nature technique, effectuées au cas par cas sur tous types d'équipements, le renvoi à la date de pose de la quille, dans le cadre de la nouvelle directive, agirait comme une sorte de clause de sauvegarde, établissant les cas pour lesquels le seul obstacle à l'octroi d'une autorisation de maintien des équipements à bord serait lié à une difficulté purement bureaucratique, sans aucun lien avec les aspects techniques ou la qualité des équipements.

La réglementation relative à la pose de la quille d'un navire est en fait liée par différentes conventions."

¹ Il serait opportun de modifier le paragraphe 1 de l'article 7 en ajoutant à la fin: ... **conformément aux instruments internationaux applicables et à la présente directive compte tenu de la pose de la quille** ... à compter de la date visée à l'article 39, paragraphe 1.