



CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE



15491/12

(OR. en)

PRESSE 447

PR CO 58

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3196<sup>e</sup> session du Conseil de l'Union européenne

**Transports, télécommunications et énergie**

**Points concernant les transports**

Luxembourg, le 29 octobre 2012

Président **M. Efthemios Florentzou**  
Ministre des communications et des travaux publics  
de Chypre

# P R E S S E

---

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

15491/12

1  
**FR**

## Principaux résultats du Conseil

*Le Conseil a dégagé une orientation générale sur une refonte du règlement de 1993 relatif à l'attribution des **créneaux horaires** de décollage et d'atterrissage **dans les aéroports de l'UE** confrontés à des problèmes de capacité. Afin d'optimiser le système d'attribution, dans un contexte de saturation croissante des aéroports, le nouveau projet de règlement permettra notamment aux compagnies aériennes de vendre et d'acheter des créneaux horaires. Il introduit également la possibilité d'imposer des redevances en cas de remise tardive de créneaux horaires au pool et renforce l'indépendance des coordonnateurs de créneaux horaires ainsi que la coopération entre eux. Le compromis intervenu lors de la session du Conseil permet aux États membres d'appliquer des restrictions temporaires au commerce de créneaux dans des cas dûment justifiés, mais il donne cependant à la Commission le droit de s'opposer à ce type de décision.*

*Le Conseil a également convenu d'une orientation générale sur deux projets de directives définissant les responsabilités des États du pavillon, d'une part, et des États du port, d'autre part, pour ce qui est de la **mise en œuvre de la Convention du travail maritime** adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail (OIT). Cette convention a pour objectif de garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires et de limiter le dumping social, permettant ainsi d'offrir des conditions de concurrence équitables aux armateurs qui respectent les droits des marins.*

*Le Conseil est parvenu à un accord politique sur un nouveau règlement relatif au **tachygraphe** utilisé dans les transports routiers, confirmant pour l'essentiel l'orientation générale arrêtée par le Conseil au mois de juin. Le nouveau projet de règlement, qui remplacera le règlement sur le tachygraphe de 1985, a pour objectif de rendre la fraude plus difficile et de réduire la charge administrative, notamment en introduisant un "tachygraphe intelligent", relié à un satellite, ainsi qu'un certain nombre de nouvelles mesures réglementaires.*

*En outre, le Conseil a autorisé la signature et l'application provisoire d'un accord avec l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (**Eurocontrol**) établissant un nouveau cadre général stable pour une coopération renforcée.*

*Enfin, le Conseil a tenu un débat sur une proposition de mise à jour des règles communes relatives **au contrôle technique** périodique des véhicules à moteur, destinée à renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement. Les résultats du débat permettront d'orienter les travaux en cours sur cette proposition.*

*Le Conseil a adopté sans débat une directive établissant un **espace ferroviaire unique européen**, qui modernise le cadre réglementaire applicable au secteur ferroviaire européen qui figure dans les trois directives constituant le "premier paquet ferroviaire" de 2001.*

## SOMMAIRE<sup>1</sup>

**PARTICIPANTS: ..... 5**

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

**AVIATION ..... 7**

Faire face à la saturation des aéroports en actualisant les règles relatives à l'attribution des créneaux horaires ..... 7

Renforcement de la coopération avec Eurocontrol ..... 9

**TRANSPORT MARITIME ..... 10**

Mise en œuvre de la Convention du travail maritime ..... 10

**TRANSPORTS TERRESTRES ..... 12**

Règlement relatif au tachygraphe ..... 12

Nouvelles règles relatives au contrôle technique périodique des véhicules ..... 14

**DIVERS ..... 16**

*Conférence ministérielle sur la politique maritime intégrée de l'UE* ..... 16

*Échange de quotas d'émission dans le secteur de l'aviation* ..... 16

*Sommet de l'aviation sur le Ciel unique européen* ..... 16

*Incidents relatifs à la qualité de l'air à bord des avions* ..... 17

*Réunion informelle des ministres des transports et des télécommunications* ..... 17

*Congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents* ..... 17

*Journée européenne de la sécurité routière* ..... 18

Relations entre l'UE et la Russie dans le domaine des transports ..... 18

<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.

**AUTRES POINTS APPROUVÉS***TRANSPORTS*

- Espace ferroviaire unique européen\* ..... 19

*POLITIQUE COMMERCIALE*

- Antidumping - Radiateurs en aluminium - Chine..... 19

*RELATIONS EXTÉRIEURES*

- Droits des personnes handicapées - Dispositif à l'échelle de l'UE..... 20

*ENVIRONNEMENT*

- Teneur en soufre des combustibles marins..... 20
- Véhicules hors d'usage ..... 20

*EMPLOI*

- Mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation au profit du Danemark et de l'Allemagne..... 21

*NOMINATIONS*

- Comité des régions ..... 21

**ACTES ADOPTÉS PAR PROCÉDURE ÉCRITE**

- Mesures restrictives - République de Guinée ..... 21

**PARTICIPANTS:**

Les gouvernements des États membres et la Commission européenne étaient représentés comme suit:

**Belgique:**

M. Olivier BELLE

Représentant permanent adjoint

**Bulgarie:**

M. Kamen KICHEV

Vice-ministre des transports, des technologies de l'information et de la communication

**République tchèque:**

M. Jiří ŽÁK

Vice-ministre des transports

**Danemark:**

M. Henrik Dam KRISTENSEN

Ministre des transports

**Allemagne:**

M. Peter RAMSAUER

Ministre 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. Konstantinos MOUSOULOULIS

M. Nikolaos STATHOPOULOS

Ministre de la marine marchande

Secrétaire général

**Espagne:**M<sup>me</sup> Ana María PASTOR JULIÁNM<sup>me</sup> Carmen LIBRERO

Ministre de l'équipement et des transports

Secrétaire générale chargée des transports

**France:**

M. Frédéric CUVILLIER

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. Mario CIACCIA

Vice-ministre chargé des infrastructures et des transports

**Chypre:**

M. Efthemios FLOURENTZOU

Ministre des communications et des travaux publics

**Lettonie:**

M. Aivis RONIS

Ministre des transports

**Lituanie:**

M. Rimvydas VAŠTAKAS

Vice-ministre des transports et des communications

**Luxembourg:**

M. Claude WISELER

M<sup>me</sup> Michèle EISENBARTH

Ministre du développement durable et des infrastructures

Représentant permanent adjoint

**Hongrie:**

M. Olivér VÁRHELYI

Représentant permanent adjoint

**Malte:**

M. Austin GATT

Ministre de l'infrastructure, des transports et des communications

**Pays-Bas:**M<sup>me</sup> Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

M. Joop AT SMA

Ministre des infrastructures et de l'environnement

Secrétaire d'État au ministère des infrastructures et de l'environnement

**Autriche:**

Mme 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. Valentin PREDA

Secrétaire d'État, ministère des transports et des infrastructures

**Slovénie:**

M. Uroš VAJGL

Représentant permanent adjoint

**Slovaquie:**

M. František PALKO

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

**Finlande:**M<sup>me</sup> Marja RISLAKKI

Représentant permanent adjoint

**Suède:**M<sup>me</sup> Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Ministre des infrastructures

**Royaume-Uni:**

M. Stephen HAMMOND

Secrétaire d'État chargé des transports

**Commission:**

M. Siim KALLAS

Vice-président

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

**Croatie:**

M. Siniša HAJDAS DONČIĆ

Ministre des affaires maritimes, des transports et des infrastructures

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

### **AVIATION**

#### **Faire face à la saturation des aéroports en actualisant les règles relatives à l'attribution des créneaux horaires**

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur une refonte du règlement de 1993 relatif à l'attribution des créneaux horaires de décollage et d'atterrissage dans les aéroports de l'UE (doc. [15442/12](#)). Le système d'attribution des créneaux horaires mis en place dans les aéroports qui connaissent un manque important de capacités est un outil permettant de gérer une ressource limitée d'une manière transparente et non discriminatoire. La révision envisagée vise à faire face à la saturation de plus en plus grande des aéroports.

La révision des règles a pour objectif de faire en sorte que les créneaux horaires dans les aéroports encombrés soient attribués aux transporteurs aériens qui sont à même d'en faire le meilleur usage économique, assurant ainsi une attribution et une utilisation optimales des capacités. À cet effet, une série de mesures sera introduite:

- les compagnies aériennes pourront vendre et acheter des créneaux horaires ("marché secondaire");
- les États membres auront la possibilité d'imposer des redevances pour les transporteurs remettant des créneaux horaires inutilisés dans le pool alors qu'il est trop tard pour les réattribuer;
- l'indépendance des coordonnateurs sera renforcée, de même que la coopération entre eux, et la transparence du processus d'attribution sera améliorée;
- le gestionnaire du réseau du Ciel unique européen sera associé au processus d'attribution, de manière à prendre en compte l'incidence de l'attribution d'une capacité dans un aéroport donné pouvoir sur l'ensemble du réseau de trafic aérien européen.

La principale question qui restait en suspens et devait être réglée par les ministres concernait la possibilité pour les compagnies aériennes de vendre et d'acheter des créneaux horaires. Certaines délégations ont demandé l'introduction de mesures de sauvegarde car elles s'inquiétaient de l'incidence négative qu'un marché secondaire pourrait avoir sur les vols régionaux, économiquement moins rentables, ou du risque de spéculation sur les créneaux échangés. Par contre, d'autres délégations, ainsi que la Commission, ont souligné la nécessité d'une application uniforme du système, mettant en garde contre le risque d'une fragmentation du marché. À titre de compromis acceptable pour la plupart des délégations, le texte du projet de règlement soumis par la présidence (doc. [15282/12](#)) a été modifié pour permettre aux États membres d'appliquer des restrictions temporaires si un problème important et démontrable se pose à propos du marché secondaire. Ces restrictions doivent être transparentes, non discriminatoires et proportionnées, motivées et communiquées à la Commission, qui a le droit de s'y opposer. Les États membres seront tenus de se conformer à la décision de la Commission, qui devra également être motivée.

En outre, toujours dans le cadre du système de marché secondaire, les conditions ont été un peu assouplies en ce qui concerne l'utilisation de créneaux horaires reprogrammés reçus après un échange de créneaux nouvellement acquis, ce qui autorise à la seule fin d'améliorer la planification des créneaux horaires pour les services concernés. Il a été décidé que ces créneaux reprogrammés ne doivent pas être nécessairement exploités pendant toute une période de planification horaire.

Le compromis intervenu comporte également une série de modifications à d'autres parties du projet de règlement, à savoir:

- au cas où le retrait de créneaux à la suite d'abus serait une mesure disproportionnée, le coordonnateur aura la possibilité de recommander plutôt l'application de sanctions.
- les dispositions relatives à l'annulation de créneaux horaires pour cause de jour férié ont été supprimées car elles étaient jugées superflues;
- de légères modifications ont aussi été apportées aux dispositions concernant la coordination d'urgence, l'accès à la base de données du coordonnateur, les informations que les transporteurs aériens sont tenus de fournir et celles que le coordonnateur doit communiquer à l'entité gestionnaire de l'aéroport.

Pour ce qui est des modifications que la Commission propose d'apporter aux actuelles conditions d'octroi d'une priorité pour l'attribution des créneaux aux transporteurs qui bénéficiaient déjà de ces créneaux durant la saison de programmation précédente ("créneaux historiques"), les travaux au sein des instances préparatoires du Conseil avaient déjà fait apparaître qu'une large majorité des États membres y étaient opposés. Lors de la session du Conseil, la Commission a soumis une nouvelle fois sa proposition prévoyant, pour qu'une priorité d'attribution soit accordée, qu'un transporteur doive avoir effectivement exploité au minimum 85 % des créneaux horaires qui lui ont été attribués (contre 80 % précédemment) et que la longueur minimale d'une série (créneaux demandés pour la même heure le même jour de la semaine) soit portée de 5 à 15 pour la saison aéronautique d'été et à 10 pour la saison aéronautique d'hiver. La plupart des États membres préfèrent au contraire conserver le système actuel et rappellent la nécessité pour les compagnies aériennes de disposer d'une certaine marge de manœuvre, notamment afin d'éviter que des vols vides ne soient exploités simplement pour conserver un droit sur un créneau horaire. Cependant, il sera possible de relever le nombre minimal de créneaux requis dans le cadre des lignes directrices locales.

La proposition, présentée par la Commission en décembre 2011 (doc. [18009/11](#)), s'inscrit dans le cadre du paquet "aéroports", qui comprend par ailleurs des propositions relatives aux services d'assistance en escale et aux restrictions d'exploitation relatives au bruit dans les aéroports. Ce paquet vise à relever deux défis essentiels: la capacité aéroportuaire et la qualité des services aéroportuaires.

Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour l'adoption de ce règlement, n'a pas encore arrêté sa position sur la proposition.



## **Renforcement de la coopération avec Eurocontrol**

Le Conseil a autorisé la signature et l'application provisoire d'un accord avec l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) établissant un nouveau cadre général stable pour une coopération renforcée (doc. [13792/12](#)).

Cet accord énumère les domaines sur lesquels porte la coopération ainsi que ses modalités et mécanismes; il confirme le rôle de bras technique et opérationnel de l'UE que joue Eurocontrol dans l'élaboration et la mise en œuvre de son programme de ciel unique européen, tout en faisant de l'UE l'autorité de régulation de ce programme. Il définit également un cadre pour la coordination civile-militaire de la gestion du trafic aérien et pour la coordination paneuropéenne au-delà des frontières de l'UE. De plus, il permettra à l'UE de contribuer à la réforme en cours concernant la structure de gouvernance d'Eurocontrol.

Par ailleurs, l'accord vise à générer des synergies avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et à éviter la répétition inutile de ses travaux sur les questions de gestion du trafic aérien liées à la sécurité et sur les questions environnementales.

Eurocontrol est une organisation intergouvernementale civile et militaire qui compte 39 parties contractantes provenant de toute l'Europe, dont tous les États membres de l'UE à l'exception de l'Estonie. Elle joue un rôle capital dans la gestion du trafic aérien (ATM) en Europe et apporte des compétences spécifiques et une assistance technique à l'UE dans ce domaine. L'année dernière, elle a été nommée gestionnaire du réseau ATM pour le programme de ciel unique européen, conçu pour établir un système sûr et efficace de gestion du trafic aérien au niveau européen sur la base d'un cadre juridique adopté en 2004 et 2009.

## TRANSPORT MARITIME

### Mise en œuvre de la Convention du travail maritime

Le Conseil a convenu d'une orientation générale sur deux projets de directives définissant les responsabilités des États du pavillon, d'une part, et des États du port, d'autre part, pour ce qui est de la **mise en œuvre de la Convention du travail maritime** adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail (OIT).

Le projet de directive relative **aux États du pavillon** (doc. [14790/12](#)) vise à garantir que les États membres s'acquittent de l'obligation qui leur incombe, en tant qu'États du pavillon, de vérifier que les navires battant leur pavillon respectent les dispositions de la directive 2009/13/CE, qui a transposé dans le droit de l'UE une part importante de la Convention du travail maritime. La nouvelle directive est nécessaire dans la mesure où la directive de 2009, qui met en œuvre un accord entre les partenaires sociaux de l'Union relatif à la convention, ne couvre pas la mise en application.

Suite aux travaux menés au sein des instances préparatoires du Conseil, la proposition de la Commission (doc. [8241/12](#)) a été modifiée, notamment de manière à prévoir un délai de transposition plus long et à permettre aux États membres d'appliquer un système de surveillance plus souple pour les petits navires (moins de 200 GT) qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

La Slovénie a exprimé ses préoccupations quant à la base juridique choisie pour cette directive, qui ne relève pas des dispositions de politique sociale prévues par le traité, comme c'était le cas pour la directive de 2009, mais des dispositions relatives aux transports, que la Commission a jugées plus appropriées. Cette délégation s'est dès lors abstenue et a diffusé une déclaration expliquant sa position ([14790/12 ADD 2](#)).

Le projet de directive, qui intègre une partie des dispositions de la Convention du travail maritime relatives à la mise en application, prévoit que les États du pavillon établissent des mécanismes de contrôle afin de surveiller le respect de la conformité. Il prévoit également que le personnel responsable de cette surveillance doit avoir les compétences professionnelles et l'indépendance nécessaires, et met en place une procédure concernant les plaintes.

Le projet de directive relative **aux États du port** (doc. [13904/12](#)) modifie la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port. Ces modifications consistent en particulier:

- à inclure de nouveaux documents à vérifier, à savoir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime;
- à étendre le champ d'application des inspections à d'autres prescriptions de la Convention du travail maritime;

- à établir des modalités de traitement des plaintes; et
- à faire d'une infraction grave et répétée à la Convention du travail maritime un motif d'immobilisation d'un navire.

En outre, de nouvelles règles relatives aux compétences déléguées et aux compétences d'exécution conférées à la Commission sont introduites pour tenir compte des nouvelles procédures mises en place par le traité de Lisbonne, qui est entré en vigueur après l'adoption de la directive de 2009.

Au cours des travaux au sein des instances préparatoires du Conseil, certaines modifications ont été apportées à la proposition de la Commission (doc. [8239/12](#)). En particulier, il a été décidé de supprimer la possibilité de soumettre les navires battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié plusieurs conventions à des inspections supplémentaires à tout moment, en sus des inspections périodiques. En outre, la situation des États membres n'ayant pas encore ratifié la Convention du travail maritime a été clarifiée, un considérant de la directive précisant que ces États membres devraient mettre tout en œuvre pour se conformer aux procédures et pratiques prévues par la convention. En outre, le Conseil a ajouté deux conventions à la liste des conventions au titre desquelles un contrôle par l'État du port doit être effectué, à savoir la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute; ceci devrait contribuer à renforcer encore la protection de l'environnement dans les ports de l'UE. De manière générale, le libellé du projet de directive a été aligné plus étroitement avec celui du texte de la convention.

La **Convention du travail maritime** de l'OIT vise à garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires et à limiter le dumping social, de façon à assurer une concurrence équitable aux armateurs qui respectent les droits des gens de la mer. La convention couvre des questions telles que les conditions minimales requises pour le travail à bord des navires; les conditions d'emploi, le logement, les lieux de loisirs, l'alimentation et le service de table; la protection de la santé, les soins médicaux, et la sécurité et la protection sociales, ainsi que le contrôle de la conformité et la mise en application.

## TRANSPORTS TERRESTRES

### Règlement relatif au tachygraphe

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur un nouveau règlement relatif au tachygraphe utilisé dans les transports routiers (doc. [13725/12](#)). Cet accord politique confirme l'orientation générale arrêtée par le Conseil en juin dernier, tout en adaptant légèrement la formulation de certaines parties pour tenir compte des amendements adoptés depuis par le Parlement européen.

Une délégation a néanmoins fait observer qu'elle ne pouvait pas soutenir le texte du projet de règlement car elle aurait souhaité une dérogation plus large à l'obligation d'utilisation du tachygraphe pour les petites et moyennes entreprises.

L'accord politique sera formalisé sous la forme d'une position en première lecture lorsque le texte aura été mis au point par les juristes-linguistes. Parallèlement, le Conseil poursuivra ses négociations informelles avec le Parlement européen en vue de rechercher un accord sur un texte définitif qui devra être adopté conjointement par les deux institutions en deuxième lecture.

Ce nouveau projet législatif, qui remplacera le règlement de 1985 en la matière, a pour objectif de rendre la fraude plus difficile et de réduire la charge administrative en utilisant pleinement les nouvelles technologies et en instaurant un certain nombre de nouvelles dispositions réglementaires.

Le texte arrêté par le Conseil contient les éléments clés ci-après:

En ce qui concerne l'utilisation de la **technologie**:

- l'actuel enregistrement manuel des données relatives à la localisation du véhicule sera remplacé par un enregistrement automatique grâce au positionnement par satellite. Afin de limiter les coûts, seuls des services de positionnement gratuits seront utilisés;
- la communication à distance à partir du tachygraphe délivrant des informations élémentaires sur le respect de la réglementation permettra une détection précoce d'une éventuelle manipulation ou utilisation abusive, ce qui permettra aux agents de contrôle de mieux cibler les contrôles routiers et d'éviter ceux qui sont superflus. Toutefois, les États membres ne seront pas tenus de veiller à ce que leurs autorités nationales chargées du contrôle soient équipées des instruments requis pour ce type de détection précoce à distance;
- de plus, le tachygraphe peut être doté d'une interface qui facilitera son intégration dans les applications de systèmes de transport intelligents (STI), sous certaines conditions.

Le projet de règlement prévoit également des garanties pour la protection des données à caractère personnel: l'enregistrement des données relatives à la localisation du véhicule sera limité aux lieux où commence et où finit la période de travail journalière; seules les autorités de contrôle auront accès aux données; l'accord exprès du conducteur sera nécessaire pour consulter les données à caractère personnel au moyen d'un dispositif STI.

Le "tachygraphe intelligent", c'est-à-dire l'application de la nouvelle technologie par satellite, deviendra obligatoire 40 mois après que les spécifications techniques relatives au nouveau tachygraphe auront été établies, autrement dit probablement en 2017 ou 2018.

Les modifications sur le plan **réglementaire** comportent un renforcement des spécifications imposées aux ateliers chargés de l'installation et de l'étalonnage des tachygraphes. Afin de réduire la charge administrative, les dérogations à l'obligation d'utilisation des tachygraphes, que les États membres peuvent accorder à certains utilisateurs, principalement les petites et moyennes entreprises, seront élargies: pour lesdits utilisateurs, le nouveau projet de règlement introduit une dérogation pour les opérations de transport dans un rayon de 100 km, alors que, jusqu'ici, cette dérogation était assortie d'une limite de 50 km dans certains cas.

Les mesures réglementaires commenceront à s'appliquer deux ans après la publication du règlement au Journal officiel de l'Union, à l'exception des règles relatives à l'agrément et au contrôle des ateliers et de l'utilisation des cartes de conducteur, qui seront applicables un an plus tôt.

Dans le texte arrêté par le Conseil, la proposition de la Commission visant à intégrer un microprocesseur avec les fonctionnalités d'une carte de conducteur dans le permis de conduire pour les conducteurs professionnels n'a pas été retenue car la majorité des délégations doute que les avantages apportés par une telle fusion puissent justifier les coûts induits.

La Commission a un certain nombre de doutes sur le texte tel qu'il a été modifié par le Conseil (voir sa déclaration dans le document [13725/12 ADD 1](#)). Outre qu'elle regrette la suppression de la fusion de la carte de conducteur et du permis de conduire, la Commission considère que la date prévue pour l'introduction du tachygraphe intelligent est trop tardive; elle est aussi préoccupée par la possibilité de délivrer des cartes aux conducteurs qui résident dans les territoires des États membres où les traités de l'UE ne s'appliquent pas (à savoir les Îles Féroé et le Groenland).

La Commission a présenté sa proposition en juillet 2011 (doc. [13195/11](#)). Le Parlement européen a dégagé sa position en première lecture sur cette proposition en juillet 2012.

## **Nouvelles règles relatives au contrôle technique périodique des véhicules**

Le Conseil a tenu un débat sur une proposition de règlement visant à mettre à jour les règles communes en matière de contrôle technique périodique obligatoire des véhicules à moteur (doc. [12786/12](#)). Le débat, fondé sur un document de la présidence (doc. [15093/12](#)), a été axé sur le niveau d'harmonisation des contrôles de véhicules qui devrait être atteint grâce aux nouvelles règles ainsi que sur la liste des véhicules qui doivent faire l'objet d'un contrôle périodique et sur la fréquence de ces contrôles. Le débat avait pour objectif de donner des orientations aux instances préparatoires du Conseil afin de guider leurs travaux sur la proposition de la Commission.

D'une manière générale, le Conseil s'est montré positif à l'égard de l'initiative de la Commission visant à harmoniser davantage les règles communes en matière de contrôles des véhicules. De très nombreux ministres ont estimé qu'une telle initiative législative pouvait utilement contribuer à la réalisation des objectifs que sont le renforcement de la sécurité routière et l'amélioration de la protection de l'environnement.

De nombreux États membres avaient cependant des doutes quant à la forme juridique de l'acte législatif proposé et auraient préféré une directive plutôt qu'un règlement, estimant qu'une directive, qui laisse une plus grande marge de manœuvre afin de prendre en compte les particularités des États membres, serait plus adaptée pour atteindre un niveau plus élevé d'harmonisation et permettre une application satisfaisante. Une délégation considérait que l'initiative, telle qu'elle était proposée par la Commission, n'était pas utile au stade actuel, insistant sur les coûts élevés en jeu et mettant en doute les bénéfices pour la sécurité routière.

Les États membres ont, dans leur majorité, fait part de leurs préoccupations concernant les listes de véhicules à contrôler, un grand nombre de délégations ayant des doutes sur l'élargissement des contrôles aux véhicules à deux ou trois roues, aux tracteurs ou aux remorques légères. De plus, de nombreuses délégations n'étaient pas convaincues par la proposition d'augmentation de la fréquence des contrôles.

La mise à jour proposée par la Commission est destinée à améliorer la sécurité routière, et notamment à contribuer à atteindre l'objectif d'une réduction de moitié du nombre de victimes de la route d'ici à 2020. Elle vise également à renforcer la protection de l'environnement en contribuant à la réduction des émissions associées au mauvais entretien des véhicules.

Par rapport aux règles actuelles au titre de la directive de 2009 qui définit des normes minimales pour les contrôles techniques périodiques, la Commission propose d'étendre le champ d'application du dispositif aux motocycles et vélomoteurs ainsi qu'aux remorques légères (moins de 3,5 tonnes), et d'augmenter la fréquence des contrôles pour les véhicules plus anciens ou ayant un kilométrage élevé. En outre, il est prévu d'introduire de nouvelles exigences, en particulier pour les équipements, pour la qualification et la formation du personnel et pour la surveillance des centres de contrôle.

La proposition prévoit, comme dans le régime actuel, que les véhicules soient soumis au premier contrôle au plus tard quatre ans après la date de leur première immatriculation, le deuxième contrôle intervenant au plus tard deux ans après. En revanche, la fréquence minimale des contrôles ultérieurs ne devrait plus être tous les deux ans mais chaque année. Cette révision est jugée nécessaire car les données font apparaître que le nombre d'accidents graves dus à une défaillance technique augmente sensiblement après cinq ans. En outre, les véhicules ayant un kilométrage élevé, à savoir 160 000 km lors du premier contrôle périodique, devraient être inspectés annuellement pour des raisons de sécurité. La même fréquence devrait s'appliquer aux motocycles et vélomoteurs. L'extension des contrôles à cette catégorie de véhicules est jugée nécessaire car les motocyclistes constituent le groupe d'utilisateurs présentant le risque le plus élevé.

Le règlement envisagé, qui a été présenté par la Commission en juillet 2012, fait partie d'un paquet de mesures relatives au contrôle technique qui comprend également des propositions concernant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires (doc. [12809/12](#)) et les documents d'immatriculation des véhicules (doc. [12803/12](#)).

## **DIVERS**

### **Conférence ministérielle sur la politique maritime intégrée de l'UE**

La présidence a présenté aux ministres un compte rendu sur la conférence ministérielle informelle consacrée à la politique maritime intégrée de l'UE qui s'est tenue les 7 et 8 octobre à Limassol (Chypre). Les discussions ont porté sur le recensement des activités marines et maritimes qui sont considérées comme des vecteurs essentiels pour la croissance et l'emploi, sur les mesures d'accompagnement qui doivent être prises au niveau de l'UE et à l'échelon national et sur l'évolution future de la politique maritime intégrée. La conférence a adopté la "déclaration de Limassol", qui promeut un programme dans les secteurs marins et maritimes pour soutenir la stratégie Europe 2020 (doc. [14792/12](#)). L'adoption de la déclaration coïncide avec la publication de la communication de la Commission sur l'initiative "croissance bleue", qui constituait le principal document sur lequel s'appuyait la conférence (doc. [13908/12](#)).

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

La Commission a fait rapport aux ministres sur le travail de préparation mené par l'Union en vue de la réunion du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui se tiendra à Montréal du 29 octobre au 16 novembre, au cours de laquelle sera examinée la question des mesures à prendre pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre dues à l'aviation internationale (doc. [15449/12](#)). L'UE considère qu'un dispositif mondial encadrant des mesures fondées sur le marché, élaboré sur le principe de non-discrimination, est la meilleure solution. Si un tel dispositif pouvait être adopté dans un proche avenir, l'UE serait en mesure d'utiliser les marges de manœuvre prévues par sa législation sur les échanges de quotas d'émission afin de prendre en compte des approches mondiales sans compromettre les objectifs de son propre système d'échange de quotas d'émission.

La Commission a également communiqué aux ministres les toutes dernières informations sur l'évolution récente de la situation pour ce qui est de l'opposition de pays non membres de l'UE à l'application du système d'échange de quotas d'émission de l'UE à leurs compagnies aériennes.

### **Sommet de l'aviation sur le Ciel unique européen**

La présidence a fait rapport au Conseil sur le sommet de l'aviation qui a été organisé conjointement par la présidence chypriote et la Commission européenne les 11 et 12 octobre à Limassol; le sommet a été l'occasion d'examiner l'état d'avancement de la mise en œuvre du Ciel unique européen et les prochaines mesures à prendre (doc. [15010/12](#)). Le débat s'est articulé autour de quatre questions: le système de performance pour la gestion du trafic aérien; les blocs d'espace aérien fonctionnels; le programme SESAR (système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien), qui constitue le pilier technologique du Ciel unique européen; et une mise à jour du cadre réglementaire du Ciel unique européen, que la Commission doit présenter. Les participants à la conférence ont souligné qu'il fallait redoubler d'efforts pour mener à bonne fin le Ciel unique européen dans toutes ses composantes.



### **Incidents relatifs à la qualité de l'air à bord des avions**

La délégation allemande a fait part de ses préoccupations concernant le nombre croissant d'incidents dus à la pollution de l'air à bord des avions, en particulier la présence d'odeur d'huile (doc. [15117/12](#)). Elle considère que cette question devrait être traitée au niveau de l'UE et elle a donc instamment demandé à la Commission et à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) d'intervenir.

La Commission a indiqué que les études récentes n'avaient pas mis en évidence d'éléments montrant que ces incidents constituaient un véritable problème de sécurité, mais qu'elle continuerait néanmoins à suivre cette question.

### **Réunion informelle des ministres des transports et des télécommunications**

La présidence a donné au Conseil des informations sur les résultats de la réunion informelle des ministres des transports et des télécommunications qui s'est tenue le 17 juillet à Nicosie (doc. [12750/12](#)). Lors de cette réunion, les ministres ont débattu des moyens qui permettraient de mieux intégrer deux politiques fondamentales de l'UE, la stratégie numérique pour l'Europe et la politique des transports de l'UE. L'objectif est d'utiliser pleinement le déploiement de systèmes de transport intelligents afin de contribuer à rendre plus sûrs et plus efficaces les déplacements des personnes et des marchandises via les réseaux de transport. Au nombre des principaux éléments mis en évidence figuraient l'ouverture des ressources de données du secteur public et le développement des systèmes de transport intelligents pour traiter les questions de multimodalité, comme les planificateurs de trajets et la billetterie intégrée.

Les conclusions tirées par la présidence à partir des résultats de la réunion informelle ont également été présentées au congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents qui s'est tenue à Vienne en octobre.

### **Congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents**

La délégation autrichienne a informé le Conseil au sujet des résultats de la table ronde ministérielle qui a eu lieu dans le cadre du 19<sup>e</sup> congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents, organisé à Vienne du 22 au 26 octobre, au cours duquel ont été examinées les dernières tendances et stratégies en matière de systèmes de transport intelligents. Les participants à la table ronde internationale, qui a eu lieu le jour d'ouverture du congrès, ont axé leurs travaux sur l'étude d'exemples de bonnes pratiques et sur les besoins et enjeux du développement et de la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents. La table ronde s'est achevée par la publication d'une déclaration conjointe, préconisant une approche commune en vue de la mise en place de systèmes de transport plus sûrs, plus efficaces et plus respectueux de l'environnement et faisant état d'une volonté politique renforcée en faveur d'une intégration des systèmes de transport intelligents dans les politiques nationales des transports (doc. [15397/12](#)).

### **Journée européenne de la sécurité routière**

La présidence et la Commission ont informé les ministres au sujet de la quatrième journée européenne de la sécurité routière, qui a été organisée à Nicosie le 25 juillet et dont l'objectif était de sensibiliser davantage les jeunes aux questions de sécurité routière (doc. [14844/12](#) et [15159/12](#)). La conférence comprenait des ateliers sur le rôle de l'éducation et de la formation, sur le renforcement de l'application des règles par l'instauration d'un respect mutuel entre la police et les jeunes et sur les comportements à risque, tels que la consommation d'alcool ou de drogue et la vitesse.

### **Relations entre l'UE et la Russie dans le domaine des transports**

La Commission a donné au Conseil des informations sur le nombre croissant de problèmes relevés dans les relations avec la Russie dans les secteurs de l'aviation, du transport routier et du transport ferroviaire (doc. [14838/12](#)). Les questions portent en particulier sur les redevances demandées pour le survol de la Sibérie et l'existence d'une discrimination dans les redevances routières et les taux de fret ferroviaire. La Commission a demandé aux États membres d'agir ensemble pour faire face à cette situation.

## **AUTRES POINTS APPROUVÉS**

### **TRANSPORTS**

#### **Espace ferroviaire unique européen\***

Le Conseil a adopté<sup>1</sup> une directive établissant un espace ferroviaire unique européen (directive: doc. [44/12](#), déclarations: doc. [14820/12 ADD 1 REV 3](#)), à la suite de l'approbation par le Parlement européen du compromis dégagé à l'issue des négociations entre les deux institutions.

Le projet de directive est une refonte des trois directives constituant le premier paquet ferroviaire, en date de 2001, qui a lancé une ouverture progressive du secteur ferroviaire à la concurrence au niveau européen. La refonte a pour objectif de simplifier, de clarifier et de moderniser le cadre réglementaire applicable au secteur ferroviaire européen en vue de stimuler la concurrence, de renforcer la surveillance du marché et d'améliorer les conditions d'investissement dans le secteur.

Pour plus d'information, on se reportera au communiqué de presse sur l'accord intervenu entre le Conseil et le Parlement européen en juin (doc. [11543/12](#)).

### **POLITIQUE COMMERCIALE**

#### **Antidumping - Radiateurs en aluminium - Chine**

Le Conseil a adopté un règlement instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de radiateurs en aluminium originaires de Chine (doc. [14704/12](#)).

---

<sup>1</sup> L'Autriche, l'Allemagne et le Luxembourg ont voté contre, l'Estonie, la Pologne et la Slovaquie se sont abstenues.

## **RELATIONS EXTÉRIEURES**

### **Droits des personnes handicapées - Dispositif à l'échelle de l'UE**

Le Conseil a mis en place un dispositif à l'échelle de l'UE pour promouvoir, protéger et suivre l'application de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. Ce dispositif vient compléter les dispositifs et mécanismes nationaux et intervient dans la mise en œuvre de la convention sur deux plans: la législation et les politiques de l'UE et les administrations des institutions de l'UE, par exemple à l'égard de leur personnel ainsi qu'au niveau des interactions de celles-ci avec les citoyens et le grand public.

## **ENVIRONNEMENT**

### **Teneur en soufre des combustibles marins**

Le Conseil a adopté une directive modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (doc. [PE-CONS 31/12](#)).

Les émissions des navires dues à la combustion de combustibles marins présentant une teneur élevée en soufre contribuent à la pollution de l'air sous la forme d'émissions de dioxyde de soufre et de particules qui nuisent à la santé humaine et contribuent à l'acidification. La directive vise par conséquent à réduire substantiellement ces émissions et à assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement en rendant contraignantes dans l'UE les règles les plus récentes de l'Organisation maritime internationale (OMI) en matière de normes pour les combustibles marins, ce qui impose de modifier la directive 1999/32/CE.

Pour en savoir plus, on peut se reporter au communiqué de presse [15177/12](#).

### **Véhicules hors d'usage**

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption d'une directive de la Commission modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage (doc. [13992/12](#)).

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

## **EMPLOI**

### **Mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation au profit du Danemark et de l'Allemagne**

Le Conseil a adopté deux décisions concernant la mobilisation d'un montant total de 12,8 millions d'euros au titre du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) en faveur de travailleurs licenciés au Danemark et en Allemagne.

Un montant de 7,5 millions d'euros ont été affectés en faveur des travailleurs licenciés du principal constructeur danois d'éoliennes, le groupe Vestas, qui a perdu une importante part de marché en raison de la concurrence accrue provenant de fabricants hors UE opérant à moindre coût. Un autre montant de 5,4 millions d'euros a été mobilisé en faveur des travailleurs licenciés du fabricant allemand de machines d'imprimerie manroland. Comme le groupe Vestas, manroland a perdu une importante part de marché et a été confrontée à un net recul de ses ventes en raison de la concurrence accrue provenant de producteurs hors UE opérant à moindre coût.

## **NOMINATIONS**

### **Comité des régions**

Le Conseil a nommé M. Spyridon SPYRIDON (Grèce) (doc. [15140/12](#)) ainsi que Mme Patricia FERGUSON et MM. Paul WATSON et Trevor CUMMINGS (Royaume-Uni) (doc. [15137/12](#)) membres du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2015.

## **ACTES ADOPTÉS PAR PROCÉDURE ÉCRITE**

### **Mesures restrictives - République de Guinée**

Au terme d'une procédure écrite qui venait à expiration le 26 octobre, le Conseil a prorogé jusqu'au 27 octobre 2013 les mesures restrictives à l'encontre de la République de Guinée. Dans le même temps, il a modifié l'embargo sur les armes en permettant aux États membres d'autoriser, sous certaines conditions, l'exportation d'explosifs destinés uniquement à être utilisés dans le cadre d'investissements dans le domaine minier et les infrastructures.