



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



13649/08 (Presse 276)

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

2895ème session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Luxembourg, le 9 et 10 octobre 2008

Président **Dominique BUSSEREAU**
Secrétaire d'Etat aux transport de France
Jean-Louis Borloo
Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement
durable et de l'aménagement du territoire de France

P R E S S E

Principaux résultats du Conseil

Transports

Le Conseil a dégagé un accord politique concernant deux propositions législatives s'inscrivant dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime - obligations des États du pavillon et responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes.

Le Conseil a adopté une décision relative à un mandat de négociation pour la Commission en vue de l'établissement d'un accord euro-méditerranéen avec le Liban dans le domaine de l'aviation.

En outre, le Conseil a adopté:

- une résolution sur le lancement de la phase de développement du programme SESAR,
- des conclusions relatives à l'inclusion du secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Energie

Le Conseil a dégagé un accord politique sur l'ensemble des propositions législatives concernant le marché intérieur de l'énergie.

En outre, le Conseil a adopté des conclusions relatives à l'efficacité énergétique.

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS.....	4
--------------------------	----------

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

TRANSPORTS	6
Ecologisation des transports - Conclusions du Conseil	6
Sanctions transfrontières	6
Inclusion du secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre – participation des pays tiers - Conclusions du Conseil	7
Accord avec le Liban dans le domaine de l'aviation	9
Gestion du trafic aérien - programme SESAR	10
Transports maritimes.....	15
ENERGIE.....	17
Marché intérieur de l'énergie.....	17
Paquet législatif sur le changement climatique et les énergies renouvelables	19
Efficacité énergétique - Conclusions du Conseil	20
Sécurité énergétique	25
DIVERS	26

AUTRES POINTS APPROUVÉS

RELATIONS EXTERIEURES

– UE/Canada - Coopération dans les enquêtes de concurrence	27
------------------------------------------------------------------	----

AGRICULTURE

– Critères d'éligibilité pour certains paiements directs*	27
-----------------------------------------------------------------	----

- ¹
- Lorsque des déclarations, des conclusions ou des résolutions ont été formellement adoptées par le Conseil, cela est indiqué dans le titre du point concerné et le texte figure entre guillemets.
 - Les documents dont la référence est mentionnée sont accessibles sur le site internet du Conseil <http://www.consilium.europa.eu>.
 - Les actes adoptés comportant des déclarations au procès-verbal accessibles au public sont signalés par un astérisque; ces déclarations sont accessibles sur le site internet du Conseil mentionné ci-dessus ou peuvent être obtenues auprès du Service de presse.

PARTICIPANTS

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

Belgique:

M. Didier SEEUWS
M Paul MAGNETTE

Représentant permanent adjoint
Ministre du climat et de l'énergie

Bulgarie:

M. Petar Vassilev MUTAFCHIEV
Mme Galina TOSHEVA

Ministre des transports
Vice-ministre de l'économie et de l'énergie

République tchèque:

M. Aleš REBIČEK
M. Martin ŘÍMAN

Ministre des transports
Ministre de l'industrie et du commerce

Danemark:

M. Lars BARFOED
Mme Connie HEDEGAARD

Ministre des transports
Ministre du climat et de l'énergie

Allemagne:

M. Matthias VON RANDOW

Secrétaire d'Etat, Ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain
Secrétaire d'État parlementaire auprès du Ministre fédéral de l'économie et de la technologie

M. Peter HINTZE

Estonie:

M. Juhan PARTS

Ministre de l'économie et des communications

Irlande:

M. Eamon RYAN

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

M. Noel AHERN

Ministre adjoint au Ministère des transports, chargé de la sécurité routière

Grèce:

M. Christos FOLIAS
M. John TZOANOS

Ministre du développement
Secrétaire général, Ministère de la marine marchande, de la mer Égée et de la politique insulaire

Espagne:

Mme Magdalena ÁLVAREZ ARZA
M. Pedro Luis MARÍN URIBE

Ministre de l'équipement et des transports
Secrétaire général, Ministère de l'industrie, du tourisme et du commerce

France:

M. Jean-Louis BORLOO

Ministre d'État, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire
Secrétaire d'État chargé des transports

M. Dominique BUSSEREAU

Italie:

M. Altero MATTEOLI
M. Claudio SCAJOLA

Ministre des infrastructures et des transports
Ministre du développement économique

Chypre:

M. Nicos NICOLAIDES
M. Antonis PASCHALIDES

Ministre des communications et des travaux publics
Ministre du commerce, de l'industrie et du tourisme

Lettonie:

M. Nīls FREIVALDS

Secrétaire d'État, Ministère des transports et des communications

Mr Artūrs BERGHOLCS

Secrétaire d'État parlementaire auprès du Ministère de l'économie

Lituanie:

M. Vytautas NAVICKAS
M. Alminas MAČIULIS

Ministre de l'économie
Secrétaire d'État au Ministère des transports et des communications

Luxembourg:

M. Lucien LUX
M. Jeannot KRECKÉ

Ministre de l'environnement, Ministre des transports
Ministre de l'économie et du commerce extérieur, Ministre
des sports

Hongrie:

M. Lajos CSEPI
Mme Ágnes VARGHA

Secrétaire d'état aux transports
Représentant Permanent adjoint

Malte:

M. Austin GATT

Ministre de l'infrastructure, des transports et des
communications
Ministre des ressources et des affaires rurales

M. George PULLICINO

Pays-Bas:

M. Camiel EURLINGS

Ministre des transports, des travaux publics et de la
gestion des eau
Ministre de l'économie

Mme Maria VAN DER HOEVEN

Autriche:

M. Martin BARTENSTEIN
Mme Christa KRANZL

Ministre fédéral de l'économie et du travail
Secrétaire d'État au Ministère fédéral des transports, de
l'innovation et de la technologie

Pologne:

M. Waldemar PAWLAK
M. Cezary GRABARCZYK

Vice-premier ministre et Ministre de l'économie
Ministre de l'infrastructure

Portugal:

M. Manuel PINHO

Ministre de l'économie et de l'innovation

Roumanie:

M. Barna TANCZOS
M. Tudor CONSTANTINESCU

Secrétaire d'état, Ministère des transports
Président de l'Agence roumaine de conservation de
l'énergie

Slovénie:

Mme Mary Veronica TOVSAK PLETESKI

Représentant permanent adjoint

Slovaquie:

M. Milan MOJŠ

Secrétaire d'État au Ministère des transports, des postes et
des télécommunications
Secrétaire d'État au ministère de l'économie

M. Peter ŽIGA

Finlande:

Mme Anu VEHVILÄINEN
M. Mauri PEKKARINEN

Ministre des transports
Ministre de l'économie

Suède:

M. Leif ZETTERBERG
M. Ola ALTERÅ

Secrétaire d'État auprès du Ministre des infrastructures
Secrétaire d'État auprès du Ministre des entreprises et de
l'énergie

Royaume-Uni:

M. Geoff HOON
M. Ed MILIBAND

Secrétaire d'État au trésor et "Chief Whip"
Ministre responsable du "Cabinet Office" et Chancelier du
duché de Lancastre

Commission:

M. Antonio TAJANI
M. Andris PIEBALGS

Vice-président
Membre

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

TRANSPORTS

Ecologisation des transports - Conclusions du Conseil

Le Conseil a invité le Comité des représentants permanents à continuer l'examen de ce projet de conclusions en vue de son adoption lors de sa session en décembre.

Sanctions transfrontières

Le Conseil a procédé à un débat public d'orientation concernant une proposition de directive facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière.

Les ministres ont exprimé leur accord sur l'objectif de la proposition de la Commission et ont souligné qu'il faut avoir un instrument européen pérenne et efficace. Le Conseil a invité le Comité des représentants permanents à continuer des travaux sur cette proposition en prenant en compte les observations des délégations. Le Conseil reviendra sur ce sujet lors de sa réunion en décembre.

Certains Etats membres ont exprimé des doutes sur le bien-fondé de la base juridique retenue par la Commission dans sa proposition. Ces délégations se demandaient en effet s'il existe une compétence communautaire sur le fondement de laquelle la proposition de directive pourrait être adoptée.

Cette proposition devrait contribuer à la politique de sécurité routière de l'UE qui depuis 2001 vise à réduire de moitié le nombre de tués sur la route en 2010. L'objectif de cette proposition de la Commission est d'améliorer la sécurité routière dans l'Union européenne. Elle prévoit à cette fin de faciliter l'exécution des sanctions à l'encontre des automobilistes qui commettent une infraction dans un autre Etat membre que celui où leur véhicule est immatriculé. Quatre infractions à la sécurité routière seraient couvertes par la directive: excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, non port de la ceinture de sécurité et franchissement d'un feu rouge. Il s'agit des infractions qui entraînent le plus grand nombre d'accidents et de morts sur les routes.

La proposition vise à mettre en place un réseau d'échange de données électroniques dans toute l'UE pour permettre d'identifier le propriétaire d'un véhicule, afin que les autorités d'un Etat membre où une infraction a été commise puissent envoyer une notification au propriétaire du véhicule avec lequel l'infraction a été commise.

La Commission a présenté sa proposition en mars 2008 (*doc. [7984/08](#)*). Le Parlement européen devrait adopter son avis en première lecture en novembre 2008.

Inclusion du secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre – participation des pays tiers - Conclusions du Conseil

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes:

"Le Conseil de l'Union européenne,

1. RAPPELLE que l'Union européenne s'est fixé pour objectif de réduire unilatéralement de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 et de 30 % dans le cadre d'un accord mondial ambitieux sur un régime de lutte contre le changement climatique pour l'après-2012;
2. CONSIDÈRE que le secteur de l'aviation internationale, qui ne fait pas partie du champ des engagements chiffrés des États au titre du protocole de Kyoto, devrait également participer à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, compte tenu de son impact sur l'environnement;
3. CONFIRME sa volonté de parvenir à une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation par une démarche globale comprenant non seulement des mesures axées sur le marché, mais aussi, notamment, la mise en œuvre du Ciel unique européen, la modernisation de la gestion du trafic aérien (SESAR) et une intensification des efforts de recherche aéronautique, en particulier dans le cadre du programme CLEAN SKY;

SOULIGNE la nécessité de respecter les calendriers et les objectifs de ces programmes, afin d'atteindre une performance environnementale significativement accrue du secteur de l'aviation

DEMANDE à la Commission de suivre cette question de près;

4. CONSIDÈRE que le coût élevé du carburant fait peser sur les exploitants du transport aérien une charge économique qui devrait constituer pour eux une incitation à accélérer leur programme de modernisation de la flotte et à tirer le meilleur parti d'autres mesures d'efficacité à court terme afin d'améliorer leur performance énergétique;
5. CONSIDÈRE que, malgré la conjoncture défavorable liée à l'accroissement du coût du carburant, la croissance du secteur de l'aviation sera probablement supérieure au taux de réduction des émissions résultant des gains de performances technologiques, et qu'il est donc justifié de prendre également des mesures de nature économique qui contribueront à limiter les émissions de ce secteur;

6. NOTE que, de ce point de vue, l'intégration du secteur de l'aviation dans des systèmes d'échange de quotas d'émission a été reconnue au niveau international comme la solution la plus rentable sous l'angle de la protection de l'environnement, par rapport à d'autres mesures économiques et fiscales;
7. PREND NOTE, à cet égard, du vote du Parlement européen en deuxième lecture, le 8 juillet 2008, sur la directive visant à intégrer les activités aériennes dans le SCEQE, qui confirme l'accord intervenu fin juin 2008 entre le Parlement, le Conseil et la Commission, permettant l'inclusion du secteur de l'aviation dans le SCEQE à partir de 2012;
- 7 bis. SOULIGNE que cette directive devrait s'appliquer, de manière non discriminatoire, à tous les exploitants d'aéronefs de tous les États fournissant des services aériens en direction, à partir ou à l'intérieur de l'UE;
8. SOULIGNE que l'accord intervenu à la fin de juin 2008 établit un équilibre satisfaisant entre, d'une part, l'intégrité environnementale du SCEQE pour le transport aérien et, d'autre part, le cadre de la compétitivité internationale dans lequel le secteur de l'aviation s'inscrit; EST CONSCIENT, à cet égard, que les exploitants aériens ont besoin de prévisibilité quant aux paramètres fondamentaux de cette directive, notamment le plafond des émissions et la proportion de quotas distribués aux enchères;
9. SOULIGNE que cette directive ne constitue qu'une première étape vers l'objectif final consistant à poursuivre les efforts en vue de parvenir à un accord sur des mesures globales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des activités aériennes et que, le cas échéant, elle sera adaptée à ce cadre global;
10. SOUHAITE à cet égard que les travaux du groupe de l'OACI sur l'aviation internationale et le changement climatique, chargé d'élaborer un programme d'action et une stratégie commune pour l'aviation internationale (GIACC), produiront des propositions ambitieuses, qui seraient confirmées lors d'une réunion à haut niveau en 2009, de manière à contribuer aux décisions que doit prendre la CdP 15 de la CCNUCC fixée en décembre 2009;
11. RAPPELLE que, afin d'atteindre l'objectif consistant à mettre en place un système mondial, la directive européenne permettra de reconnaître les mesures équivalentes mises en place par les pays tiers et DEMANDE dès lors à la Commission qu'elle continue de nouer le dialogue avec les pays tiers à propos du SCEQE afin d'étudier la possibilité pour ces États de mettre en place des mesures équivalentes, comme prévu dans la section pertinente de la directive;

DEMANDE à la Commission de promouvoir la mise en œuvre de ces dispositions, notamment dans le cadre des accords aériens avec les pays tiers;

12. SOULIGNE que la directive permet aux exploitants d'aéronefs de faire usage des mécanismes de flexibilité du protocole de Kyoto, initialement jusqu'à 15 % du nombre de quotas qu'ils sont tenus de céder, et que cela profitera aux pays en développement, où les projets correspondants sont mis en œuvre;
13. RAPPELLE qu'il appartient aux États Membres de déterminer, conformément à leurs dispositions constitutionnelles et budgétaires, la manière dont les recettes générées par la mise aux enchères des quotas d'émission du secteur de l'aviation seront utilisées et que, dans ce contexte, ils s'engagent à lutter contre le changement climatique."

Accord avec le Liban dans le domaine de l'aviation

Le Conseil a adopté une décision autorisant la Commission à ouvrir des négociations avec le Liban pour l'établissement d'un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens.

La Commission a demandé ce mandat en 2004. Cette demande a été soumise au Conseil en même temps que celles pour le Maroc et la Jordanie et elle est fondée sur l'opinion de la Commission de la nécessité d'établir une politique générale en matière d'aviation vis-à-vis des pays voisins de l'Union européenne.

Cet accord visera à promouvoir le rapprochement des dispositions législatives et à établir la coopération en matière de sûreté, de sécurité et de normes environnementales. En outre, il aura pour but d'assurer une ouverture progressive des marchés entre l'Union européenne et le Liban.

Gestion du trafic aérien - programme SESAR

Modification du règlement relatif à la constitution d'une entreprise commune

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur le règlement modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune¹ pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR).

Le règlement est modifié afin de clarifier le statut juridique de l'entreprise commune SESAR et de l'aligner sur le statut d'autres entreprises communes récemment créées dans le cadre des initiatives technologiques conjointes comme Clean Sky ou Artemis. A cette fin, les dispositions suivantes ont été incluses dans le règlement: la reconnaissance de l'entreprise commune SESAR comme organisme communautaire, application du statut d'agents temporaires de la Communauté européenne à son personnel, application du protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes à l'entreprise commune, à son personnel et son directeur exécutif, etc.

La Commission a présenté au Conseil cette proposition de modification en juillet 2008 (*doc. [12204/08](#)*). Le Conseil a dégagé l'orientation générale sur ce projet de règlement en attendant l'avis de consultation du Parlement européen.

Le programme SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) cherche à moderniser la gestion du trafic aérien en Europe et vise à doter d'ici 2020 la Communauté d'une infrastructure de contrôle du trafic aérien performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement. SESAR est le volet technologique et industriel du ciel unique européen. Il se compose de trois phases : la phase de définition (2005-2008) qui a permis d'établir le plan directeur SESAR pour l'instauration du futur système de gestion du trafic; la phase de développement (2008-2013) qui sera supervisée par l'entreprise commune et la phase de déploiement (2014-2020).

Résolution du Conseil sur le lancement de la phase de développement du programme SESAR

¹ L'entreprise commune est un instrument prévu par le traité instituant la CE, qui permet à la Communauté de créer les structures, telles que les partenariats public-privé, nécessaires à la bonne exécution des programmes communautaires de recherche, de développement technologique et de démonstration.

Le Conseil a adopté la résolution suivante:

"Le Conseil de l'Union européenne,

rappelant:

- i) la déclaration du Conseil du 9 juin 2006 sur la proposition de règlement 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),
- ii) le règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution de l'entreprise commune SESAR (ci-après dénommée "l'entreprise commune"),
- iii) la résolution du Conseil du 8 juin 2007 sur la constitution formelle de l'entreprise commune,

vu:

- i) la communication de la Commission du 25 juin 2008 intitulée "Ciel unique européen II: vers une aviation plus durable et plus performante", et
 - ii) les informations données par les services de la Commission sur le rapport du consortium SESAR et sur le plan directeur SESAR,
1. RÉAFFIRME qu'afin d'assurer le développement d'une nouvelle génération de systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) en Europe, il est nécessaire de rationaliser les efforts entrepris par les secteurs public et privé et de les combiner dans un programme européen unique, à savoir SESAR;
 2. SOULIGNE que le programme SESAR vise à maintenir un haut niveau de sécurité, à améliorer les capacités et à mettre en place un système européen des transports aériens efficace, durable et respectueux de l'environnement;
 3. PREND NOTE avec satisfaction du résultat de la phase de définition présenté par le consortium SESAR et SE FÉLICITE du consensus auquel toutes les parties prenantes au consortium sont parvenues;

4. CONSIDÈRE que le plan directeur SESAR résultant de la phase de définition constitue la base pour l'établissement du programme de travail de l'entreprise commune, la conclusion d'accords d'adhésion et le lancement de la phase de développement;
5. DEMANDE à la Commission de présenter au Conseil une proposition en vue de l'approbation du plan directeur ATM sur la base d'une évaluation du plan directeur SESAR et SE FÉLICITE que la Commission se soit engagée à le faire, si possible, d'ici la fin mars 2009;
6. SOULIGNE qu'il convient de considérer le plan directeur ATM comme un document évolutif, qui doit être actualisé régulièrement et être cohérent avec les règlements relatifs au ciel unique européen;
7. INVITE l'entreprise commune à assurer la mise à jour du futur plan directeur ATM en coopération étroite avec l'ensemble des États membres et des parties prenantes, en particulier les militaires, les organes représentatifs des professionnels ainsi que l'aviation générale et d'affaires, pour satisfaire aux objectifs du ciel unique européen;
8. SOULIGNE que l'efficacité environnementale de l'ATM est un des objectifs clés du programme SESAR et qu'elle apporte une contribution tangible dans le cadre de la politique menée par l'Europe pour réduire l'incidence environnementale de l'aviation, notamment les émissions de gaz à effet de serre et le bruit, à l'instar des programmes européens de recherche et de développement et de l'inclusion prévue de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre;
9. INVITE la Commission:
 - à accorder une attention particulière à l'efficacité environnementale dans l'évolution du plan directeur ATM;
 - à suivre attentivement les progrès du programme SESAR et sa conformité au plan directeur ATM, et à faire régulièrement rapport au comité du ciel unique;
 - à veiller à ce que l'entreprise commune mette en place un processus de gestion des risques;
 - à faire rapport au comité Ciel unique sur les mesures d'atténuation des risques;
 - à soumettre les propositions de modifications importantes du plan directeur ATM au comité du ciel unique, en application des dispositions de l'article 5 du règlement (CE) 219/2007 du 27 février 2007;

10. SE FÉLICITE du lancement officiel et du démarrage des activités de l'entreprise commune;
11. PREND NOTE des engagements financiers pris par les membres fondateurs de l'entreprise commune et notamment du fait que la Communauté apportera une contribution estimée à 700 millions EUR sur la période 2007-2013, et que le conseil provisoire d'Eurocontrol a confirmé qu'il apportera un financement d'un montant équivalent;
12. SE FÉLICITE des manifestations d'intérêt des quinze candidats actuels à l'adhésion à l'entreprise commune et du fait qu'ils aient pris l'engagement contraignant d'apporter, pour la phase de développement de SESAR, une contribution au moins équivalente à celle de la Communauté, conformément aux dispositions de l'article 12 des statuts de l'entreprise commune, et souligne qu'il importe que la négociation d'accords de partenariat aboutisse d'ici la fin 2008, ce qui constitue une condition préalable au lancement des activités de développement;
13. PREND NOTE des informations fournies par les services de la Commission sur:
 - les procédures mises en place par l'entreprise commune pour procéder à l'évaluation financière des contributions en nature de ses membres;
 - l'élaboration en cours, par l'entreprise commune, d'une politique en matière de droits de propriété intellectuelle permettant au secteur concerné de mettre en place des arrangements innovants, tout en protégeant les intérêts publics;
 - l'élaboration d'une politique et la formulation de recommandations pour la coopération avec les pays tiers;
14. RAPPELLE que, conformément à l'article 18 des statuts, l'entreprise commune SESAR est propriétaire de tous les actifs corporels et incorporels créés par elle ou qui lui sont transférés pour la phase de développement du projet SESAR, conformément aux accords qu'elle a conclus, et qu'elle peut accorder des droits d'accès aux connaissances acquises dans le cadre de ce projet, notamment à ses membres ainsi qu'aux États membres de l'Union européenne et/ou d'Eurocontrol pour leur propre usage et à des fins non commerciales et SOULIGNE que SESAR devrait, entre autres, promouvoir la concurrence sur le marché des produits ATM; CONSIDÈRE, dans ce contexte, que des mesures appropriées devraient être prises pour veiller à ce que les droits de propriété intellectuelle en vigueur ne soient pas violés;

15. CONVIENT QUE l'entreprise commune devrait conclure des accords d'adhésion avec des entreprises ou organismes publics ou privés i) de pays tiers qui ont signé un accord aérien avec la Communauté et, ii) dont l'adhésion apporte une valeur ajoutée pour la société européenne, notamment en termes de technologies, d'emploi et de perspectives commerciales et iii) qui, lorsqu'un programme équivalent existe, appliquent des règles de réciprocité pour la participation de l'industrie communautaire à ce programme;
16. INVITE les États membres à adopter, au sein d'organisations internationales comme l'OACI ou Eurocontrol, des positions communes visant à maintenir la conformité de SESAR aux normes internationales et à promouvoir des propositions de normes SESAR en vue de la mise en œuvre au niveau mondial des technologies liées à ce système;
17. ENCOURAGE l'entreprise commune à recenser à un stade précoce des solutions techniques existantes et validées pouvant servir de base à un déploiement rapide afin d'obtenir des résultats dans les meilleurs délais;
18. RAPPELLE que, selon l'article 7 du règlement (CE) n° 219/2007 du 27 février 2007 relatif à la constitution de l'entreprise commune SESAR, la Commission doit faire rapport, avant la fin de 2010, sur les progrès réalisés par le programme, afin de permettre au Conseil de conserver une vue d'ensemble du plan directeur ATM;
19. INVITE la Commission à inclure dans ce rapport des propositions précises pour la préparation de la phase de déploiement et la transition vers celle-ci, l'accent étant mis sur la gouvernance, sur des dispositifs de financement adéquats et innovants le cas échéant, pour certaines parties prenantes, ainsi que sur des mesures d'atténuation des risques;
20. INVITE la Commission à demander l'avis du comité du ciel unique sur les propositions qu'elle formulera concernant la gouvernance et les dispositifs de financement de la phase de déploiement avant de présenter ce rapport;
21. RAPPELLE que selon l'article 1er, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 219/2007 du 27 février 2007 relatif à la constitution de l'entreprise commune, le Conseil doit réexaminer, le cas échéant, le champ d'activité, la gouvernance, le financement et la durée de l'entreprise commune."

Transports maritimes

Le Conseil a obtenu un accord politique à l'unanimité sur les deux dernières propositions législatives faisant partie du troisième paquet sur la sécurité maritime, à savoir la proposition de directive concernant le respect des obligations des États du pavillon (*doc. [14246/08](#)*) et la proposition de directive relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires (*doc. [14203/08](#)*).

En outre, les représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne réunis au sein du Conseil ont adopté une déclaration (*doc. [13596/08](#)*) sur la sécurité maritime qui constitue un engagement politique clair de la part des États membres à faire tout leur possible pour assurer une application rapide des conventions internationales sur la sécurité maritime et des règles de l'Organisation maritime internationale (OMI) relatives aux États du pavillon et à l'audit.

La plupart des États membres ne s'étaient pas prononcés en faveur de ces deux propositions de directive lors du Conseil du 7 avril 2008 (voir communiqué de presse [7805/08](#), p. 15) et lors du Conseil informel de La Rochelle du 1 et 2 septembre. Néanmoins, les travaux sur ces propositions ont été repris sous présidence française et sur la base de textes largement modifiés par rapport aux propositions originales de la Commission. Les deux textes législatifs, dans la version de l'accord politique, tiennent compte des principales préoccupations des délégations qui concernaient notamment un éventuel transferts des compétences des États membres vers la Communauté et une charge administrative excessive pour les administrations nationales.

La Commission a transmis ses propositions (*doc. [6843/08](#), [5907/06](#)*) au Conseil en février 2006 dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime² constitué de sept propositions législatives qui visent à renforcer la sécurité du transport maritime en Europe en améliorant la prévention des accidents et les enquêtes sur les accidents, et en renforçant les contrôles sur la qualité des navires. Le Conseil a déjà adopté six positions communes sur la base de cinq de ces propositions de la Commission.

² Les cinq autres propositions de ce paquet sont les suivantes:

- une proposition de directive établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (*refonte*) (*doc. [5912/06](#)*);
- une proposition de directive modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (*doc. [5171/06](#)*);
- une proposition de directive établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE (*doc. [6436/06](#)*);
- une proposition relative au contrôle par l'État du port (*doc. [5632/06](#)*);
- une proposition de règlement relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident (*doc. [6827/06](#)*).

Respect des obligations des États du pavillon

Le projet de directive tel que approuvé par les ministres porte essentiellement sur les obligations d'audit et de certification de qualité des administrations nationales. Le texte prévoit que les administrations des États membres soient soumises, tous les sept ans, à un audit mené en conformité avec les règles de l'OMI, sous réserve d'une réponse positive de l'OMI à une demande transmise dans les délais par l'État membre concerné. Cette obligation au niveau de l'UE est liée à l'évolution internationale: au moment où l'audit de l'OMI deviendra une obligation pour tous les États parties de l'OMI, la disposition communautaire disparaîtra pour éviter l'existence d'un système parallèle.

Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 29 mars 2007 (*doc. [7805/07](#), p.5*).

Responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes

Le texte de la directive tel que approuvé par les ministres ne concerne désormais plus la responsabilité civile des armateurs, mais uniquement l'obligation pour les armateurs d'avoir une assurance couvrant de possibles créances maritimes. Les charges administratives pour les États membres ont été réduites et un dispositif révisé de sanctions a été introduit.

Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 29 mars 2007 (*doc. [7805/07](#), p. 23*).

L'accord politique du Conseil sur ces deux projets de directives constitue un élément essentiel à prendre en compte dans les négociations entre le Parlement européen et le Conseil sur les six autres textes concernant le paquet maritime dont les positions communes ont été transmises au Parlement européen.

ENERGIE

Marché intérieur de l'énergie

Le Conseil a dégagé à l'unanimité un accord politique sur l'ensemble des mesures législatives concernant le marché intérieur de l'énergie.

Les textes de ces propositions législatives tels qu'ils résultent du Conseil figurent dans les documents suivants: la directive "électricité" *doc.* [14140/08](#), le règlement "électricité" *doc.* 14143/08 et le règlement "Agence" *doc.* [14142/08](#), la directive "gaz" *doc.* [14141/08](#) et le règlement "gaz" *doc.* [14145/08](#).

Sur la base de cet accord politique seront préparées les positions communes du Conseil. Elles seront transmises au Parlement européen pour la deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision avant la fin de l'année.

Le troisième ensemble de mesures législatives concernant le marché intérieur de l'énergie³ a été présenté par la Commission le 19 septembre 2007, en réponse à l'appel lancé lors du Conseil européen du printemps 2007⁴. Ce paquet vise à compléter les règles existantes afin d'assurer le fonctionnement du marché intérieur pour tous les consommateurs et d'aider l'UE à s'assurer un approvisionnement en énergie plus sûr, compétitif et durable.

Sur la base de l'accord dégagé lors du dernier Conseil énergie du 6 juin (*doc.* [10513/08](#)), les travaux du Conseil ont continué sous présidence française pour finaliser les textes juridiques et conclure sur les deux sujets restés ouverts: la clause concernant les pays tiers et les conditions de concurrence équitables.

³ Le paquet proposé par la Commission comprend les propositions qui suivent:

- une proposition de directive modifiant la directive 2003/54/CE concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité (*doc.* [13043/07](#));
- une proposition de directive modifiant la directive 2003/54/CE concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel (*doc.* [13045/07](#));
- une proposition de règlement instituant une Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (*doc.* [13046/07](#));
- une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 1228/2003 sur les conditions d'accès au réseau pour les échanges transfrontaliers d'électricité (*doc.* [13048/07](#));
- une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 1775/2005 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel (*doc.* [13049/07](#)).

⁴ Plan d'action 2007-2009 "Une politique énergétique pour l'Europe" (*doc.* [7224/1/07](#)).

La clause concernant les pays tiers traite la question du contrôle des réseaux par des sociétés de pays tiers d'une manière non protectionniste et qui garantit que ces sociétés respectent les mêmes règles que celles qui s'appliquent aux entreprises de l'UE. Cette clause précise les critères pour évaluer l'investissement de sociétés de pays tiers, en particulier la sécurité de l'approvisionnement de l'UE. Le texte approuvé par les ministres prévoit une procédure de certification pour les investisseurs de pays tiers désirant prendre le contrôle d'un système de transport d'énergie ou de son opérateur. Il spécifie dans les détails qui en est responsable ainsi que le rôle des régulateurs nationaux et de la Commission.

Les dispositions relatives aux conditions de concurrence équitables, telles qu'approuvées par les ministres, respectent la coexistence sur le marché intérieur de l'énergie de trois modèles différents de dissociation des activités de production et de fourniture d'une part et de transport d'énergie d'autre part. Le texte prévoit notamment que les entreprises actives dans la production ou la fourniture de gaz ou d'électricité ne peuvent pas exercer de contrôle sur un gestionnaire de réseau de transport d'un État membre qui a opté pour la dissociation intégrale.

La proposition initiale de la Commission contient deux options en vue de la séparation effective des activités d'approvisionnement et de production, d'une part, et de la gestion des réseaux, d'autre part: la dissociation des structures de propriété, ce qui signifierait qu'une même entreprise ne pourrait pas être propriétaire d'un réseau de transmission et produire ou fournir de l'énergie; et la désignation d'un gestionnaire de réseau indépendant (ISO).

Le Conseil a approuvé une troisième solution (ITO) selon laquelle, en vue d'une séparation effective, des gestionnaires de réseau de transport indépendants seraient établis. Cette option permettrait aux entreprises de conserver la propriété des réseaux de transport à condition qu'ils soient gérés par un gestionnaire de réseau de transport indépendant et que des garanties supplémentaires soient respectées. Cette option devrait être applicable aux deux secteurs (électricité et gaz) pour les États membres dans lesquels le réseau de transport appartient à une entreprise verticalement intégrée à la date d'entrée en vigueur de la directive.

Le Parlement européen a adopté ses avis en première lecture le 17 juin sur la directive "électricité" (*doc. [10766/08](#)*), le règlement "électricité" (*doc. [10767/08](#)*) et le règlement "Agence" (*doc. [10768/08](#)*) et le 8 juillet sur la directive "gaz" (*doc. [10762/08](#)*) et le règlement "gaz" (*doc. [11412/08](#)*) du paquet.

Paquet législatif sur le changement climatique et les énergies renouvelables

Le Conseil a pris note des informations de la présidence sur l'état de travaux de l'ensemble du paquet législatif climat/énergie. L'objectif de la présidence est de dégager, conformément au mandat du Conseil européen de mars 2008, avant la fin de l'année 2008 un accord avec le Parlement européen, en vue d'un accord en première lecture avant la fin de la présente législature.

Ces propositions doivent être adoptées selon la procédure de codécision entre le Parlement européen et le Conseil.

Le paquet législatif climat/énergie⁵, présenté par la Commission le 23 janvier 2008, complète les mesures existantes visant à atteindre l'objectif global, approuvé par le Conseil européen en mars 2007 (*doc.* [7224/1/07](#)), à savoir une réduction de 20 % des gaz à effet de serre pour 2020 et une proportion de 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie de l'UE pour 2020, y compris un objectif de 10 % pour les biocarburants. Les propositions législatives constituent une base solide pour une politique européenne ambitieuse en terme de lutte contre le changement climatique.

Ce paquet législatif repose sur quelques principes clés: définition d'objectifs solides, concrets et crédibles; répartition juste et équitable de l'effort; recherche d'un rapport coût-efficacité favorable; développement et déploiement technologiques à l'appui de réductions sensibles des émissions de gaz à effet de serre à long terme et mise en place des mesures incitatives nécessaires en vue de la conclusion d'un accord international sur le climat.

⁵ Ce train de mesures contient les propositions suivantes:

- une directive modifiant la directive 2003/87/CE afin d'améliorer et d'étendre le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE ("réexamen du système d'échange de quotas d'émission") (*doc.* [5862/08](#));
- une décision relative à l'effort à fournir par les États membres de l'UE pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de la Communauté en matière de réduction de ces émissions jusqu'en 2020 ("répartition de l'effort hors système d'échange de quotas d'émission") (*doc.* [5849/08](#));
- une directive relative à la promotion de l'utilisation de sources d'énergie renouvelables ("directive relative aux sources d'énergie renouvelables") (*doc.* [5421/08](#));
- une directive relative au stockage géologique du dioxyde de carbone ("directive relative au captage et au stockage du CO₂") (*doc.* [5835/08](#)).

Efficacité énergétique - Conclusions du Conseil

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes sur la mise en œuvre des directives cadres relatives à l'étiquetage énergétique et à l'éco conception des produits consommateurs d'énergie:

"Le Conseil de l'Union européenne,

Rappelant que:

la directive 92/75/CEE du Conseil du 22 septembre 1992 concernant l'indication de la consommation des appareils domestiques en énergie et autres ressources par voie d'étiquetage et d'informations uniformes relatives aux produits a permis d'adopter des directives d'application sur de nombreux produits: réfrigérateurs et congélateurs, sèche-linge, lave-linge, lavantes-séchantes, lave-vaisselle, lampes, fours électriques et climatiseurs;

parallèlement, des directives du Conseil et du Parlement européen ont imposé des seuils de performance sur certains types d'appareils (directive 92/42/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant les exigences de rendement pour les nouvelles chaudières à eau chaude alimentées en combustibles liquides ou gazeux; directive 96/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 septembre 1996 concernant les exigences en matière de rendement énergétique des réfrigérateurs, congélateurs et appareils combinés électriques à usage ménager; directive 2000/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 établissant des exigences de rendement énergétique applicables aux ballasts pour l'éclairage fluorescent);

la conjonction de ces deux réglementations, en éliminant les appareils inefficaces et en instaurant pour les autres une compétition sur l'efficacité, a permis une réelle évolution du marché de ces appareils et une montée en gamme vers l'amélioration de l'efficacité énergétique;

la directive 2005/32/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits consommateurs d'énergie prévoit des mesures d'exécution qui prennent en compte tous les impacts environnementaux importants des produits au cours de leur cycle de vie;

cette directive a permis de lancer dès 2005 des études sur une liste de produits prioritaires qui, selon le programme européen sur le changement climatique, ont un potentiel important de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie en termes de rapport coût/efficacité, contribuant ainsi à améliorer la sécurité d'approvisionnement, et un processus efficace a été mis en place pour la consultation des parties puis l'adoption de mesures d'exécution au moyen de la procédure de comité;

considérant ce qui suit:

Le Conseil, par ses conclusions du 23 novembre 2006, a adopté le Plan d'action communautaire pour l'efficacité énergétique visant à intensifier le processus de réalisation du potentiel d'économies d'énergie, estimé à 20 % de la consommation annuelle d'énergie primaire dans l'UE, d'ici à 2020, notamment par la mise en œuvre de la directive sur l'écoconception des produits consommateurs d'énergie et la révision de la directive concernant l'indication de la consommation des appareils domestiques en énergie.

Les conclusions du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007 ont appelé à l'adoption d'une politique intégrée en matière de climat et d'énergie reposant sur trois objectifs fondamentaux: la lutte contre le changement climatique, la sécurité d'approvisionnement et le maintien de la compétitivité des économies européennes via une énergie à des coûts abordables. Plus spécifiquement, la lutte contre le changement climatique a été assortie de trois objectifs chiffrés: réduction de 20 % de la consommation énergétique de l'UE par rapport aux projections pour l'année 2020, augmentation de la part des énergies renouvelables à hauteur de 20 % de la consommation énergétique finale totale de l'UE d'ici 2020 et diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre.

Les conclusions du Conseil européen de mars et juin 2008 confirment les engagements fermes et ambitieux pris en matière de politique climatique énergétique. L'UE tient à conserver un rôle de chef de file au niveau international en matière de changement climatique et d'énergie. À ce titre, elle est fermement décidée à entretenir la dynamique imprimée aux négociations sur la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et son protocole de Kyoto. L'Europe y contribuera fortement en tenant ses engagements par rapport à tous les objectifs fixés par le Conseil européen du printemps 2007. Concernant l'évolution du prix du pétrole, le Conseil européen de juin a par ailleurs demandé instamment aux États membres et à la Commission d'accélérer la mise en œuvre du plan d'action de 2006 pour l'efficacité énergétique et d'envisager son réexamen.

L'amélioration de l'efficacité énergétique constitue la clef de voûte dont dépend la réalisation de tous les autres objectifs. En outre, elle jouera un rôle déterminant dans la modernisation de nos économies et de nos industries, leur permettant de s'adapter plus rapidement à l'augmentation inéluctable du prix du pétrole et d'apporter leur contribution à la prise en compte mondiale des enjeux environnementaux;

ACCUEILLE AVEC SATISFACTION les mesures que le comité établi au titre de la directive sur l'écoconception a votées en juillet 2008, dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle, sur la consommation maximale des appareils électriques en mode veille et en mode arrêt et, en septembre, concernant l'éclairage public et tertiaire et les décodeurs, ainsi que les propositions qui seront présentées au comité en octobre concernant les alimentations électriques externes et en novembre concernant l'éclairage domestique;

INVITE la Commission et les États membres à poursuivre sur un rythme soutenu et avec un niveau élevé d'ambition l'examen des produits qui figurent dans le programme de travail actuel, afin que des mesures ambitieuses puissent être adoptées au titre de la directive sur l'écoconception;

INVITE la Commission à faire en sorte que les mesures d'exécution prises laissent au marché le choix des technologies permettant d'atteindre les niveaux de performance requis;

INVITE la Commission à étudier les modalités selon lesquelles les petites et moyennes entreprises pourraient organiser des évaluations pertinentes des processus de conception et de production;

SOUHAITE que l'évaluation des performances énergétiques des produits soit fondée non seulement sur l'évaluation des performances individuelles des équipements, mais aussi sur leur intégration dans des profils de consommation reflétant les usages qui en sont faits;

SOUHAITE en particulier que les produits d'éclairage domestique les moins performants soient interdits à la vente dès 2010, lorsque des formules de substitution existent, tout en évitant tout risque de rupture d'approvisionnement du marché intérieur ou de perte de fonctionnalité du point de vue de l'utilisateur et en respectant l'ensemble des paramètres d'examen de l'écoconception, y compris le rapport coût/efficacité. Dans le droit fil de ces impératifs et à cet effet, la Commission est invitée à soumettre en 2008 un projet de règlement qui lancera le processus d'interdiction progressif conduisant, par étapes, à l'interdiction des lampes à incandescence ainsi que de toutes les lampes les moins performantes;

INVITE la Commission à compléter les initiatives en cours en mettant en place rapidement tous les travaux liés à son plan de travail pour les trois ans à venir sur les groupes de produits prioritaires identifiés, et, selon les besoins, en travaillant en collaboration étroite avec le Comité européen de normalisation et le Comité européen de normalisation électrotechnique, sur les mandats de normalisation aux fins de la mise en œuvre de mesures concrètes;

PREND ACTE du plan d'action de la Commission pour une consommation et une production durables et pour une politique industrielle durable, qui vise à établir des synergies plus fortes entre les instruments pertinents tels que le Système communautaire d'attribution du label écologique, la directive sur l'écoconception et la directive sur l'étiquetage énergétique;

SOULIGNE qu'il convient de préserver le caractère opérationnel et concret de la directive sur l'écoconception, afin qu'elle demeure une composante essentielle de la législation de l'UE capable d'aboutir, étape par étape, à de réelles économies d'énergie et à des réductions concrètes des émissions de CO₂ en temps utile avant 2020;

RAPPELLE qu'il est souhaitable pour certains produits que les mesures d'exécution intègrent, en sus de l'efficacité énergétique et sous réserve d'une évaluation de l'efficacité par rapport au coût, des critères environnementaux portant notamment sur l'eau, la durée de vie ou les déchets. À cet effet, le Conseil INVITE la Commission à proposer des mesures d'exécution sur la base des dispositions relatives tant aux exigences génériques qu'aux exigences spécifiques de la directive, sur la base des résultats des études préparatoires menées avec le soutien de la Commission sur les groupes de produits prioritaires recensés;

SOUHAITE que le programme européen "Énergie intelligente-Europe" et le volet énergétique du programme-cadre européen de recherche et développement continuent à financer des actions de soutien aux politiques d'efficacité énergétique, notamment des études, des campagnes d'information et des projets à la fois technologiques et de diffusion des meilleures pratiques;

SOUHAITE que la révision de la directive-cadre relative à l'écoconception des produits consommateurs d'énergie, proposée par la Commission au Conseil et au Parlement européen dès l'été 2008, et la révision à venir de la directive sur l'étiquetage énergétique donnent lieu à une homogénéisation des champs d'application en ce qui concerne les produits couverts, ainsi qu'à une amplification de la synergie entre les deux réglementations, notamment du point de vue de la détermination des critères d'appréciation de l'efficacité énergétique des produits, au profit d'une plus grande efficacité énergétique;

SOULIGNE qu'il est important que la révision de la directive-cadre relative à l'écoconception apporte des éclaircissements sur les produits couverts et évite les chevauchements ou les éventuels obstacles au développement de la législation existante de l'UE visant la même gamme de produits, et que les exigences techniques et les procédures administratives qui découlent de la révision de la directive soient coordonnées avec les actes juridiques en vigueur et les autres travaux en cours, afin de fournir un cadre juridique cohérent notamment pour ce qui concerne l'étiquetage CE. Il importe en outre de maintenir un bon dosage entre les mesures obligatoires et les mesures facultatives, telles que le label écologique de l'UE, afin d'utiliser de façon optimale la dynamique du marché;

SOUHAITE que l'Union européenne se dote d'une approche de rééchelonnement dynamique des performances attendues des produits, par référence aux produits les plus efficaces du marché et compte tenu de la compétitivité mondiale de l'industrie européenne, avec l'ambition que le modèle européen en matière d'économies d'énergie soit le plus performant au niveau mondial d'ici 2020;

ENCOURAGE la Commission à prendre les mesures nécessaires dans le cadre de la révision en cours de la directive sur l'étiquetage énergétique, afin que l'étiquette puisse rester facilement identifiable pour les consommateurs, et également simple, concise et efficace, de telle sorte que le succès de l'étiquetage existant ne se démente pas."

Sécurité énergétique

Le Conseil a procédé, lors du déjeuner, à un échange de vues sur la sécurité énergétique en Europe.

Les interventions des ministres permettront à la présidence de nourrir sa réflexion en vue du Conseil européen qui se tiendra à Bruxelles le 15 et 16 octobre prochains, ainsi que celle de la Commission en vue de la finalisation de sa communication sur la deuxième revue stratégique de l'énergie.

Les ministres ont été invités à s'exprimer sur le projet de rapport de la présidence au Conseil européen sur ce sujet (*doc. [13827/1/08](#)*). Ce rapport traite, dans une double perspective de solidarité et de responsabilité, les six piliers de la sécurité énergétique: efficacité énergétique, diversité des sources d'énergie, visibilité sur l'offre et la demande d'énergie, dispositifs de solidarité, infrastructures et volet externe. Il propose notamment des actions à mener à relativement court terme par la Commission, le Conseil ou les Etats membres.

DIVERS

Réseaux transeuropéens de transport

Le Conseil a pris bonne note de la suggestion présentée par la délégation italienne de mettre en place un suivi structuré de l'état d'avancement des projets concernant les réseaux transeuropéens de transport adoptés en 2004 (*doc. [13833/08](#)*).

Listes de passagers des compagnies aériennes en cas d'accident

Le Conseil a pris note des suggestions de la délégation espagnole concernant la publication des listes de passagers des compagnies aériennes en cas d'accident (*doc. [13660/1/08](#)*).

Accord aérien UE-Canada

La Commission a informé le Conseil sur l'état de négociations avec le Canada sur un accord aérien.

Progrès des dossiers au Conseil "Environnement" ayant trait aux transports

A la demande de la délégation allemande, la présidence a informé les délégations sur les progrès des dossiers au Conseil "Environnement" ayant trait aux transports (*doc. [13674/1/08](#)*).

Conférence d'investisseurs pour le plan solaire méditerranéen

Le Conseil a pris note de l'information fournie par la présidence relative à la conférence d'investisseurs pour le plan solaire méditerranéen, une initiative dans le cadre de l'Union pour la méditerranée (*doc. [13940/08](#)*).

Offre de la Roumanie d'accueillir le forum sur l'énergie durable

Le Conseil a pris bonne note de l'information fournie par la délégation roumaine relative à l'offre de la Roumanie d'accueillir le forum sur l'énergie durable (*doc. [13402/08](#)*).

Impact du paquet climat/énergie sur la sécurité énergétique

Le Conseil a pris note de l'information fournie par la délégation polonaise relative à l'impact du paquet climat/énergie sur la sécurité énergétique (*doc. [13540/08](#)*).

AUTRES POINTS APPROUVÉS

RELATIONS EXTERIEURES

UE/Canada - Coopération dans les enquêtes de concurrence

Le Conseil a adopté une décision autorisant la Commission à ouvrir les négociations en vue de la conclusion d'un accord avec le Canada sur la coopération et l'échange d'informations dans les enquêtes de concurrence.

AGRICULTURE

Critères d'éligibilité pour certains paiements directs*

Le Conseil a adopté un règlement clarifiant les conditions d'éligibilité pour le paiement de la prime bovine (*doc. [13355/08](#) et [13323/08 ADD 1](#)*). Ce règlement modifie le règlement (CE) n° 1782/2003 établissant des règles communes pour les régimes de soutien direct dans le cadre de la politique agricole commune et établissant certains régimes de soutien en faveur des agriculteurs.

Conformément à l'article 138 du règlement (CE) n° 1782/2003, pour être éligible au bénéfice des paiements directs, un animal doit être identifié et enregistré conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1760/2000. Ces dispositions prévoient l'obligation pour le détenteur de signaler à l'autorité compétente tous les déplacements à destination et en provenance de l'exploitation, ainsi que toutes les naissances et tous les décès d'animaux dans l'exploitation, dans un délai de sept jours maximum.

Le présent règlement précise que cette information pourra être notifiée le premier jour de la période de détention de l'animal concerné.

Le règlement s'appliquera à compter du 1er janvier 2008.