

9736/16

(OR. en)

PRESSE 32
PR CO 31

RÉSULTATS DE LA SESSION DU CONSEIL

3472^e session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Questions ayant trait à l'énergie et aux transports

Luxembourg, les 6 et 7 juin 2016

Présidents	Henk Kamp Ministre néerlandais des affaires économiques
	Melanie Schultz van Haegen Ministre néerlandaise des infrastructures et de l'environnement

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 <http://www.consilium.europa.eu/press>

SOMMAIRE¹

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

ÉNERGIE.....	5
Accords intergouvernementaux dans le domaine de l'énergie	5
Sécurité de l'approvisionnement en gaz	6
Organisation du marché de l'électricité et coopération régionale	8
Divers	9
– Stratégies de l'UE pour le GNL, le stockage du gaz, le chauffage et le refroidissement	9
– Sécurité de l'approvisionnement en radio-isotopes à usage médical	9
– Relations extérieures dans le domaine de l'énergie	10
– Plan SET en matière de sûreté nucléaire	10
– Programme de travail de la prochaine présidence	11
TRANSPORTS	12
Émissions d'oxydes d'azote (NOx) des véhicules diesel	12
Qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure.....	13
Accords dans les transports aériens - mandats	13
Sécurité de l'aviation civile – révision des règles	14
Préparation de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	14
Divers	16
– Conséquences des irrégularités en matière d'émissions.....	16
– Galileo et EGNOS	16

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.

–	Train de mesures sur la sécurité des navires à passagers.....	16
–	Sécurité routière	17
–	Compte rendu de la session informelle du Conseil "Transports et environnement"	17
–	Incidence sur le secteur des transports de l'UE des législations nationales adoptées dans certains États membres	17
–	Sommet européen sur l'aviation.....	18
–	Task force de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) sur les zones de conflit	18
–	Sûreté aérienne - derniers développements	18
–	Programme de travail de la prochaine présidence dans le domaine des transports.....	18

AUTRES POINTS APPROUVÉS

ÉNERGIE

–	Réunion ministérielle sur l'énergie propre	19
–	Allocation de capacité à terme.....	19

TRANSPORTS

–	Service public réglementé du programme Galileo: accès de la Norvège et des États-Unis.....	19
–	Système global de navigation par satellite: accord de coopération avec la Corée	20

PÊCHE

–	Modification des possibilités de pêche pour le lançon en 2016.....	20
---	--	----

LÉGISLATION ALIMENTAIRE

–	Allégations de santé.....	20
–	Matériaux en plastique et matériaux en contact avec des denrées alimentaires.....	21

ENVIRONNEMENT

–	Substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques	21
---	--	----

STATISTIQUES

–	Transport de marchandises par voies navigables intérieures	22
---	--	----

BUDGETS

–	Mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation au profit de la Grèce et de la France	22
---	---	----

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

- Modifications du protocole 31 de l'accord EEE 23

AFFAIRES ÉTRANGÈRES

- Centre international pour la science et la technologie 23
- Accord de partenariat et de coopération avec la Mongolie..... 24
- Accord-cadre de partenariat et de coopération avec la Mongolie..... 24

POLITIQUE DE SÉCURITÉ ET DE DÉFENSE COMMUNE

- EUCAP Sahel Mali..... 24

COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT

- Fonds européen de développement..... 24

JUSTICE ET AFFAIRES INTÉRIEURES

- Instructions permanentes UE-Bangladesh 25
- Évaluation Schengen - Belgique..... 25

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

ÉNERGIE

Accords intergouvernementaux dans le domaine de l'énergie

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur la proposition de décision établissant un mécanisme d'échange d'informations en ce qui concerne **les accords intergouvernementaux et les instruments non contraignants** conclus entre des États membres et des pays tiers dans le domaine de l'énergie (doc. [8945/16](#)).

La décision proposée a pour objectif de remédier aux insuffisances de l'actuel mécanisme d'échange d'informations, ce qui permettra de renforcer la transparence et la cohérence dans les relations énergétiques extérieures de l'UE et de conforter la position de négociation de l'UE vis-à-vis des pays tiers. Elle contribuera également au bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie.

La Commission a fait valoir que si certaines dispositions d'un accord intergouvernemental se révèlent incompatibles avec le droit de l'Union (par exemple le troisième paquet "énergie", le droit de la concurrence et les règles applicables en matière de marchés publics), il s'avère très difficile, voire impossible, pour un État membre de renégocier cet accord avec un pays tiers.

Un compromis sur la proposition est intervenu sur la base suivante:

- les États membres tiennent la Commission informée au sujet de tous les accords intergouvernementaux, avant l'ouverture des négociations et régulièrement au cours de celles-ci;
- l'évaluation ex ante, par la Commission, du texte de l'accord intergouvernemental ne s'appliquera qu'aux accords liés au gaz et durera au maximum 6 + 6 semaines;
- les États membres peuvent demander l'évaluation ex ante d'autres accords intergouvernementaux, qui ne sont pas liés au gaz;
- tous les accords intergouvernementaux non liés au gaz seront notifiés à la Commission ex post (lors de la ratification). La Commission procède à leur évaluation dans un délai de 9 mois;
- les instruments non contraignants ne devront pas être notifiés;
- la Commission élaborera des clauses modèles et fournira des orientations.

La Commission a souligné que la décision contribuera à renforcer le rôle joué par l'UE sur la scène internationale, conformément aux objectifs généraux de la stratégie énergétique de l'UE.

L'accord dégagé sur l'orientation générale permettra au Conseil d'entamer des négociations avec le Parlement européen à l'automne en vue de l'adoption finale de la proposition.

Cette décision, tout comme la proposition de règlement relatif à la sécurité de l'approvisionnement en gaz naturel, constituent deux étapes majeures pour le renforcement de la sécurité énergétique de l'UE, qui est l'une des composantes de la stratégie de l'Union européenne ([Une union de l'énergie dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique](#)).

Sécurité de l'approvisionnement en gaz

Le Conseil a examiné la proposition de règlement révisé concernant des mesures visant à garantir la **sécurité de l'approvisionnement en gaz naturel** (doc. [6225/16](#)).

Cette proposition a pour principal objectif de réduire autant que faire se peut les conséquences d'une éventuelle rupture de l'approvisionnement en gaz, en améliorant la coopération entre les États membres et en s'appuyant sur les réalisations du marché intérieur de l'énergie. Elle vise également à renforcer la confiance et la solidarité aux niveaux régional et de l'UE.

Les principales modifications proposées dans le règlement révisé sont les suivantes:

- une **coopération et une coordination régionales** renforcées;
- des **plans d'action préventifs et des plans d'urgence régionaux obligatoires** ainsi que des évaluations régionales des risques, à élaborer conjointement;
- un **nouveau principe de solidarité**, qui sera obligatoirement appliqué dans des scénarios de crise extrême;
- des obligations plus strictes pour **garantir la disponibilité des infrastructures nécessaires**.

La Commission a rappelé que les tests de résistance effectués au cours de l'été 2014 ont révélé que certaines régions de l'UE restent vulnérables à des ruptures majeures de l'approvisionnement en gaz. En outre, l'analyse d'impact du nouveau règlement a mis en évidence que, faute de mesures supplémentaires, l'UE serait peu préparée à une crise de l'approvisionnement en gaz et que sa capacité à y réagir efficacement serait limitée.

Les États membres sont convenus qu'il importait de garantir la sécurité des approvisionnements, ce qui contribuera également à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030. Ils se sont également accordés sur la nécessité d'une coopération régionale dans ce domaine.

Le débat était essentiellement axé sur les point ci-après.

- Coopération régionale: quelques ministres étaient favorables à ce que la Commission établisse des groupes régionaux prédéfinis d'États membres mais d'autres ont estimé que cela ne ferait qu'occasionner une charge administrative bien plus lourde.

Plusieurs ministres préféreraient une approche fondée sur le risque qui soit plus souple et qui parte de la base, selon laquelle les évaluations régionales se feraient en parallèle des évaluations nationales. Ils ont avancé que les évaluations des risques et les plans de portée nationale sont tout à fait adaptés pour faire face à des ruptures d'approvisionnement en gaz.

BE, DE, IT, FR et AT ont fait référence à un document officieux conjoint contenant des propositions alternatives qu'elles considèrent comme plus souples, sans être moins ambitieuses.

- Solidarité: tous les ministres se sont dits favorables au principe et ont salué sa prise en compte dans la proposition. Toutefois, ils ont estimé qu'il fallait fournir davantage de précisions quant à la procédure à suivre et aux arrangements techniques, administratifs et financiers nécessaires. Les ministres se sont interrogés pour savoir s'il y avait lieu d'harmoniser totalement la définition de client protégé afin de permettre une application plus équitable de la solidarité.
- Transparence: un certain nombre de ministres ont exprimé leurs préoccupations quant au niveau des échanges d'informations et à la manière dont il conviendrait de traiter les informations sensibles sur le plan commercial. Ils ont demandé à la Commission d'assurer la confidentialité et la sécurité et de fournir des garanties contre toute utilisation abusive des informations.

La Commission a insisté sur le fait que la coopération régionale n'est pas une fin en soi mais un moyen de garantir la sécurité de l'approvisionnement. Elle a également rappelé qu'il ne fallait recourir au principe de solidarité qu'en dernier ressort, après avoir exploité tous les autres instruments.

En outre, elle a annoncé qu'elle convoquerait le groupe de coordination pour le gaz afin de clarifier des questions techniques avec les États membres.

La Commission a également souligné qu'elle ne souhaitait pas participer aux contrats commerciaux des États membres et que son rôle consistait à recenser les conséquences éventuellement néfastes pour le marché intérieur. Elle a rappelé qu'elle avait l'habitude de traiter des informations confidentielles, notamment sur des questions liées à la compétitivité.

Organisation du marché de l'électricité et coopération régionale

Les ministres ont pris note des messages de la présidence sur **l'organisation du marché de l'électricité et la coopération régionale** (doc. [9103/16](#)).

La présidence est revenue sur l'échange de vues qui a eu lieu sur ces questions lors de la réunion informelle que les ministres de l'énergie ont tenue à Amsterdam les 10 et 11 avril, ainsi que sur le résultat de la consultation publique lancée par la Commission concernant une nouvelle organisation du marché de l'énergie (doc. [11018/15](#)).

La présidence a insisté sur le fait que les marchés européens de l'électricité doivent actuellement faire face à d'énormes défis dans le cadre de la transition vers un système énergétique à faible intensité de carbone. Les questions telles que l'intégration des énergies renouvelables, le passage de centrales électriques conventionnelles à la production d'énergie renouvelable décentralisée, l'évolution du rôle des consommateurs d'énergie et leur participation accrue, ainsi que la constante nécessité de garantir la sécurité de l'approvisionnement, exigent une réorganisation des marchés de l'électricité européens.

Les messages de la présidence mettent donc l'accent sur la nécessité de prendre des mesures pour améliorer le fonctionnement du marché et en accroître la flexibilité. Ils seront transmis à la Commission à titre de contribution à l'élaboration des propositions législatives dans ce domaine, qui seront présentées plus tard dans l'année.

La plupart des États membres ont salué les messages de la présidence, qu'ils ont jugés équilibrés et constructifs.

Quelques États membres ont saisi l'occasion pour souligner qu'il était urgent de mener à bien le troisième paquet "énergie" et d'accroître les interconnexions et la coopération régionale. D'autres ont également attiré l'attention sur les différences qui existent entre les États membres et entre les régions et ont donc insisté sur le besoin de flexibilité en ce qui concerne les mesures liées au marché.

La Commission a reconnu qu'il était nécessaire de développer davantage des interconnexions et d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur de l'énergie. Elle a également rappelé que les consommateurs devaient pouvoir prendre une part plus active au sein du marché de l'électricité afin de bénéficier de prix de l'énergie moins élevés.

Divers

– *Stratégies de l'UE pour le GNL, le stockage du gaz, le chauffage et le refroidissement*

Le commissaire A. Cañete a fourni des informations aux ministres concernant les deux communications ci-après, que la Commission a élaborées dans le cadre de la stratégie de l'union de l'énergie:

- la stratégie de l'UE pour le gaz naturel liquéfié (GNL) et le stockage du gaz (doc. [6223/16](#)), qui vise à exploiter le potentiel du GNL et les capacités de stockage du gaz pour diversifier et assouplir le système gazier de l'UE. Le commissaire a indiqué que la mise en œuvre de différentes actions avait déjà démarré dans le cadre d'initiatives régionales telles que l'initiative CESEC (connexion gazière pour l'Europe centrale et du Sud-Est) et le PIMERB (plan d'interconnexion des marchés énergétiques de la région de la mer Baltique).

Le commissaire a souligné que la création de marchés concurrentiels du GNL et d'autres sources nouvelles d'approvisionnement en gaz est capitale pour la réalisation des objectifs de l'union de l'énergie, en particulier la sécurité de l'approvisionnement en gaz. Il a indiqué que cette stratégie était largement bien accueillie par les partenaires internationaux;

- la stratégie de l'UE en matière de chauffage et de refroidissement (doc. [6224/16](#)): le secteur du chauffage et du refroidissement représente la moitié de la consommation d'énergie de l'UE, dont une bonne partie est utilisée de manière inefficace. En outre, 75 % de cette énergie proviennent toujours de combustibles fossiles. La stratégie fournit un cadre qui doit permettre d'intégrer à la politique énergétique de l'UE un secteur du chauffage et du refroidissement efficace, en mettant fin à la déperdition d'énergie dans les bâtiments, en maximisant l'efficacité et la durabilité des systèmes de chauffage et de refroidissement, en promouvant l'efficacité énergétique dans le secteur industriel et en intégrant le secteur du chauffage et du refroidissement dans le système électrique.

Le commissaire Cañete a indiqué que l'efficacité énergétique est une "source d'énergie à part entière" et que les deux stratégies contribueraient de manière décisive à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de climat et d'énergie. Il a annoncé que la Commission présenterait, après l'été, un paquet "efficacité énergétique" dans lequel elle procèdera au réexamen des directives relatives à l'efficacité énergétique et à l'efficacité énergétique des bâtiments, et qui intégrera la stratégie en matière de chauffage et de refroidissement.

– *Sécurité de l'approvisionnement en radio-isotopes à usage médical*

La présidence a informé le Conseil de l'état d'avancement des travaux concernant l'approvisionnement en radio-isotopes à usage médical (doc. [8403/16](#)). La présidence a souligné que les radio-isotopes à usage médical jouent un rôle important dans l'imagerie médicale ainsi que dans les thérapies contre le cancer et les maladies cardiaques et qu'ils sont donc indispensables à des millions de patients en Europe et dans le monde.

Entre 2008 et 2010, l'approvisionnement en isotopes à usage médical a connu plusieurs crises, qui ont constitué un risque majeur pour les patients. Ces dernières années, des pénuries graves ont pu être évitées grâce à une meilleure coordination entre les réacteurs nucléaires et à la création de l'observatoire de l'UE.

Toutefois, à moyen et long terme, l'approvisionnement en isotopes à usage médical reste fragile en raison du déclassement prévu de plusieurs réacteurs nucléaires dans l'UE, en particulier au cours de la période 2025-2030. Des investissements et la construction de nouvelles installations de production s'imposent.

La Commission a annoncé qu'elle présenterait en 2018 un programme stratégique pour répondre à ces défis.

– ***Relations extérieures dans le domaine de l'énergie***

La Commission a communiqué au Conseil des informations concernant les relations extérieures dans le domaine de l'énergie (doc. [8237/16](#)), notamment en ce qui concerne:

- le corridor gazier méridional
- le groupe stratégique pour la coopération internationale en matière d'énergie
- la réunion à haut niveau UE-OPEP
- l'Iran
- la coopération euro-méditerranéenne dans le secteur de l'énergie
- le conseil de l'énergie UE/États-Unis
- la réunion ministérielle sur l'énergie propre

– ***Plan SET en matière de sûreté nucléaire***

Le Conseil a pris note des préoccupations exprimées par les délégations autrichienne, allemande, grecque et luxembourgeoise en ce qui concerne les finalités stratégiques en matière de recherche et d'innovation figurant dans la déclaration d'intentions publiée par la Commission dans le cadre de la mise en œuvre de l'action n° 10 du **plan stratégique intégré pour les technologies énergétiques** (plan SET).

L'action n° 10 a pour objectif la sûreté nucléaire et, plus particulièrement, le maintien d'un haut niveau de sûreté des réacteurs nucléaires et des cycles du combustible pendant l'exploitation et le déclassement, tout en améliorant leur efficacité.

Ces délégations estiment que certaines des finalités figurant dans la déclaration d'intentions vont au-delà de la sûreté nucléaire comme, par exemple, dans le cas du développement de réacteurs à fission avancés. Elles sont également opposées à l'utilisation de fonds de l'UE, tels que l'EFSI ou les Fonds structurels et d'investissement européens, afin de financer la recherche nucléaire.

Plusieurs délégations ont souligné l'importance que revêt la recherche nucléaire afin de développer une énergie nucléaire sûre et durable et une gestion adéquate des déchets, parallèlement à d'autres sources d'énergie à faibles émissions de carbone. D'autres ont mis en avant le rôle que jouent les autorités de sûreté nucléaire pour garantir le niveau le plus élevé de sûreté dans ce domaine.

La Commission a insisté sur le fait que, si le choix du bouquet énergétique relevait de la compétence des États membres, la sûreté nucléaire était par contre une préoccupation européenne. Elle a également rappelé avoir publié récemment le Programme indicatif nucléaire de la Communauté (PINC), qui doit être considéré comme le document de référence en la matière.

– ***Programme de travail de la prochaine présidence***

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la délégation slovaque concernant les priorités de sa présidence au cours des six prochains mois (doc. [8405/16](#)), à savoir:

- des progrès dans la **mise en œuvre de l'union de l'énergie**: suivi des travaux relatifs à la révision du règlement concernant des mesures visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement en gaz naturel et à la décision établissant un mécanisme d'échange d'informations en ce qui concerne les accords intergouvernementaux;
- les négociations avec le Parlement européen concernant le règlement relatif à l'**étiquetage énergétique**;
- le lancement des travaux sur la révision des directives relatives à l'**efficacité énergétique et à la performance énergétique des bâtiments**;
- **la dimension extérieure de la politique énergétique de l'UE.**

TRANSPORTS

Émissions d'oxydes d'azote (NOx) des véhicules diesel

Les ministres ont tenu un débat d'orientation sur les meilleurs moyens de réduire les **émissions d'oxydes d'azote (NOx) des véhicules diesel** sur la base de la législation en vigueur. Le débat faisait suite à des révélations selon lesquelles certains constructeurs automobiles ont utilisé des dispositifs de manipulation pour frauder lors des essais d'émissions, les émissions de NOx étant en fait nettement plus élevées en conditions de conduite réelles que lors des essais en laboratoire.

Au cours du débat, la plupart des États membres ont exprimé leur soutien sans réserve à la mise en œuvre rapide d'essais de mesure des émissions en conditions de conduite réelles (ECR), qui apporteront davantage de transparence et de clarté dans les procédures d'essais d'homologation. Associés à des essais en laboratoire améliorés, les essais ECR devraient permettre de réduire le fossé entre les niveaux de pollution émis en laboratoire et ceux rejetés sur la route.

Ce point a été examiné conjointement avec un autre point sous "**Divers**" demandé par la délégation allemande sur les **conséquences des irrégularités en matière d'émissions**. Dans sa [note d'information](#), l'Allemagne a fourni des informations sur l'enquête menée par ses autorités au sujet de l'utilisation de dispositifs de manipulation et a suggéré l'adoption d'un certain nombre de mesures. La délégation allemande a notamment invité la Commission à revoir et à clarifier la législation en vigueur concernant l'utilisation de dispositifs de manipulation.

De nombreux ministres ont convenu que les règles existantes sur l'utilisation de dispositifs de manipulation devraient être rendues plus claires. Afin d'éviter tout abus, il y a lieu de définir avec précision les cas où les constructeurs sont autorisés à recourir à de tels dispositifs.

La commissaire Bieńkowska a estimé qu'un meilleur contrôle de l'application des lois et une surveillance réglementaire plus stricte de la part des autorités nationales seraient plus efficaces qu'une révision de la législation. Elle a invité les États membres à conclure rapidement les négociations relatives au réexamen de la réception par type de véhicule, en maintenant le niveau d'ambition fixé par la Commission dans sa proposition.

En ce qui concerne l'utilisation des technologies les plus avancées pour réduire les émissions de NOx des voitures diesel, de nombreux États membres ont marqué leur préférence pour l'adoption d'une approche fondée sur les performances et technologiquement neutre.

La présidence rendra compte du résultat des discussions au Conseil "Environnement" lors de sa session du 20 juin.

[Note de réflexion établie par la présidence](#)

Qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure

Le Conseil a adopté une orientation générale sur un projet de directive relative à la **reconnaissance des qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure**. Ce texte étend l'application des règles concernant la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs de bateaux à tous les membres d'équipage. Ces règles s'appliqueraient aux membres d'équipage de pont travaillant sur toute voie de navigation intérieure de l'UE relevant du champ d'application de la directive, y compris le Rhin.

Pour en savoir plus, voir le communiqué de presse:

[Navigation intérieure: le Conseil adopte sa position sur un système uniforme de qualifications professionnelles](#)

[Reconnaissance des qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure - orientation générale](#)

Accords dans les transports aériens - mandats

Le Conseil a adopté des mandats permettant à la Commission d'entamer des pourparlers sur des **accords globaux dans le domaine des transports aériens** avec quatre partenaires clés: **l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN), le Qatar, les Émirats arabes unis et la Turquie**.

Les accords globaux au niveau de l'UE dans le domaine de l'aviation ont pour objectif de renforcer la compétitivité internationale du secteur aéronautique de l'UE et de garantir un service de qualité élevée aux passagers.

Ces accords visent à améliorer l'accès des compagnies aériennes aux marchés et à créer des possibilités d'investissement pour le secteur aéronautique européen sur d'importants marchés étrangers. Ils visent également à renforcer la connectivité internationale de l'Europe et à garantir une concurrence équitable et des conditions de marché transparentes pour les compagnies aériennes de l'UE.

Les compagnies aériennes, les aéroports et les voyageurs tireront profit du renforcement de la coopération et de la convergence réglementaires dans des domaines tels que la sécurité et la sûreté aériennes ainsi que la réglementation économique. Par ailleurs, ces accords permettront à l'UE de maintenir des normes élevées en matière de sécurité et de sûreté dans les transports aériens internationaux.

L'accord global dans le domaine des transports aériens avec l'ASEAN sera le premier accord de l'UE de bloc à bloc dans le domaine de l'aviation.

Les propositions visant à négocier des accords globaux dans le domaine de l'aviation avec des pays partenaires de premier plan ont été adoptées par la Commission en décembre 2015 dans le cadre de la "stratégie de l'aviation pour l'Europe". Elles constituent un volet essentiel de cette stratégie, contribuant à l'objectif général qui consiste à renforcer la compétitivité et la viabilité de l'ensemble du réseau de valeur de l'aviation européenne dans un environnement de plus en plus mondialisé et concurrentiel.

Sécurité de l'aviation civile – révision des règles

Le Conseil a pris note d'un [rapport sur l'avancement des travaux](#) concernant la proposition relative à une révision des **règles de sécurité communes dans le domaine de l'aviation civile et à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (le "règlement de base de l'AESA")**. L'objectif principal de la proposition est de maintenir le niveau élevé de sécurité qu'on connaît actuellement en Europe, tout en permettant au secteur de l'aviation de l'UE de continuer à croître à l'avenir. La proposition contient également les premières règles sur les drones applicables à l'ensemble de l'UE.

La présidence néerlandaise a travaillé sans relâche sur ce dossier d'une grande complexité technique. Des progrès importants ont été accomplis dans la recherche de compromis équitables.

Une grande attention a été accordée aux interdépendances existant entre **sécurité et sûreté** de l'aviation civile, y compris la cybersûreté dans ce domaine. Les États membres sont d'accord pour renforcer la coopération sur les questions de sûreté dans le domaine de l'aviation civile, tant entre les autorités nationales compétentes qu'avec la Commission et l'AESA, lorsque ces interdépendances existent.

En ce qui concerne les **drones**, les États membres soutiennent largement la mise en place de règles applicables dans l'ensemble de l'UE. Les dispositions visant spécifiquement les drones énoncent les principes fondamentaux et fixent la base juridique à partir de laquelle l'AESA sera appelée à élaborer des règles plus détaillées, celles-ci faisant déjà l'objet de débats au niveau des experts.

Bien que des progrès importants aient été réalisés, il reste néanmoins un certain nombre de questions à éclaircir avant que le Conseil soit en mesure d'arrêter une position.

Pour que l'acte juridique soit adopté, il faudra que le Conseil et le Parlement européen l'approuvent. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

Préparation de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Les ministres ont examiné la **contribution de l'UE aux négociations en cours concernant un mécanisme de marché mondial**, qui constituerait un outil essentiel pour **réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale**. Les 191 membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale devraient prendre leur décision lors de la prochaine assemblée de l'OACI, qui se tiendra du 27 septembre au 7 octobre 2016 à Montréal. Le régime envisagé devrait être mis en œuvre à partir de 2020.

Au cours du débat, les États membres ont réaffirmé leur attachement à ce que soit élaboré, sous la conduite de l'OACI, un mécanisme de marché mondial pour contribuer aux objectifs internationaux en matière de lutte contre le changement climatique. Ils ont également confirmé que l'objectif général de l'UE est de mettre en place un mécanisme de marché mondial solide, qui soit conforme à l'objectif d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020, qui soit non discriminatoire et qui évite des distorsions de concurrence.

Un grand nombre de ministres ont insisté sur la nécessité d'une coordination efficace de la position de l'UE tout au long du processus. Il est important de dialoguer avec les pays non membres de l'UE, de les écouter et de faire preuve de souplesse afin de dégager une solution susceptible d'être acceptée par tous.

Dans le même temps, de nombreux ministres ont souligné qu'il importait de s'appuyer sur le processus de la CdP 21.

Plusieurs ministres ont également évoqué une approche fondée sur les routes aériennes, qui pourrait représenter une solution équitable pour s'assurer que les compagnies aériennes empruntant les mêmes routes soient confrontées aux mêmes coûts.

Lors de son assemblée de 2013, l'OACI et ses États membres se sont fixé un objectif indicatif global consistant à plafonner les émissions nettes de carbone du transport aérien international à leur niveau de 2020 (ce qui correspond à une croissance neutre sur le plan des émissions de carbone à partir de 2020). En particulier, l'assemblée a unanimement décidé de mettre au point un mécanisme de marché mondial, qui devait être achevé et adopté en 2016 au plus tard et opérationnel en 2021.

Lors de la conférence de Paris sur les changements climatiques (CdP 21) de décembre 2015, 195 pays ont adopté l'accord de Paris, qui vise à limiter l'augmentation de la température moyenne de la planète. L'accord de Paris visant à lutter contre toutes les émissions anthropiques, ses objectifs s'appliquent également au transport aérien. Toutefois, l'accord ne concerne pas l'aviation internationale, ce qui signifie que c'est sur la base des instruments de l'OACI que les États membres de cette organisation poursuivent leurs efforts visant à limiter les émissions du transport aérien.

Divers

– *Conséquences des irrégularités en matière d'émissions*

Ce point a été examiné conjointement au débat sur les émissions de NOx des voitures diesel.

– *Galileo et EGNOS*

La Commission a fourni aux ministres les dernières informations en date concernant l'état d'avancement des travaux relatifs aux programmes du système mondial de radionavigation par satellite (GNSS), à savoir le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) et Galileo.

D'après la Commission, les premiers services de Galileo devraient être disponibles d'ici la fin de 2016, grâce aux quatorze satellites qui sont déjà en orbite. Parmi ces services figurent le service ouvert, le service public réglementé (PRS) et le service de recherche et de sauvetage. Tous les services devraient pouvoir être assurés au plus tard en 2020.

Grâce aux données plus précises qu'il fournira en matière de positionnement dans l'espace et dans le temps, Galileo profitera à de nombreux services et utilisateurs en Europe. Par exemple, Galileo offrira une précision plus élevée aux systèmes de navigation embarqués et aux téléphones mobiles. Sa fonction de recherche et de sauvetage à l'échelle planétaire en fera le premier système au monde à intégrer la localisation en temps réel des appels de détresse. Cela permettra de sauver des vies et de protéger les équipes de sauvetage contre les risques.

– *Train de mesures sur la sécurité des navires à passagers*

La commissaire Bulc a fourni des informations aux ministres sur le train de mesures sur la sécurité des navires à passagers adopté le 6 juin 2016, à la veille de la session du Conseil. Ce paquet de mesures se propose d'actualiser et de simplifier la législation de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers, conformément à l'initiative REFIT qui vise à simplifier le droit de l'Union et à réduire les coûts administratifs. L'objectif ultime de ces nouvelles dispositions est de rendre les voyages maritimes plus sûrs.

Ce train de mesures comporte trois propositions législatives: une modification de la directive relative à l'enregistrement des voyageurs, une modification de la directive "générale" relative à la sécurité des navires à passagers et le remplacement de la directive relative à un système de visites pour l'exploitation des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse.

[Train de mesures sur la sécurité des navires à passagers](#) (site web de la Commission)

– **Sécurité routière**

La Commission et la République tchèque ont fourni des informations relatives à la sécurité routière.

La Commission a invité les États membres à redoubler d'efforts et à apprendre les uns des autres. Il est nécessaire d'associer éducation et contrôle de l'application de la loi, en mettant l'accent sur les usagers vulnérables. Cependant, dans la plupart des cas, ces mesures relèvent de la compétence des États membres.

La délégation tchèque, dont le pays assure actuellement la présidence du groupe de Visegrad, a présenté la déclaration de Prague sur la sécurité routière, qui a été adoptée en mai 2016.

[Note d'information de la Commission et de la délégation tchèque et déclaration de Prague](#)

– **Compte rendu de la session informelle du Conseil "Transports et environnement"**

La présidence a présenté aux ministres un compte-rendu de la session informelle du Conseil "Transports et environnement", qui s'est tenue les 14 et 15 avril 2016 à Amsterdam. Pour donner suite à la déclaration d'Amsterdam sur la coopération dans le domaine de la conduite connectée et automatisée, le premier dialogue structurel à haut niveau sur ce sujet sera organisé le 2 novembre 2016 aux Pays-Bas.

[Informations communiquées par la présidence sur la session informelle du Conseil "Transports et environnement"](#)

[Déclaration d'Amsterdam sur la conduite autonome](#) (site web de la présidence)

– **Incidence sur le secteur des transports de l'UE des législations nationales adoptées dans certains États membres**

La délégation polonaise a exprimé ses préoccupations concernant les dispositions législatives nationales qu'ont récemment adoptées la France et l'Allemagne dans le domaine des transports routiers. La délégation polonaise estime que certaines de ces mesures sont disproportionnées et qu'elles imposent une charge administrative inutile sur les entreprises opérant dans ce secteur. En outre, la délégation polonaise a mis en garde contre le risque d'une fragmentation accrue du marché intérieur au cas où les différents États membres continueraient d'adopter des mesures unilatérales dans ce domaine. Un certain nombre de délégations ont déclaré partager ces préoccupations et ont invité la Commission à se pencher d'une manière exhaustive sur ces questions dans le cadre des initiatives législatives qu'elle devrait prendre d'ici 2017 en matière de transports routiers.

Les États membres qui ont adopté les mesures évoquées ont indiqué qu'ils étaient mus par la volonté de maintenir une concurrence équitable dans le cadre de la législation de l'UE en matière de travailleurs détachés et que la règle d'un salaire minimal devrait faire l'objet d'un nombre aussi limité que possible de dérogations.

La Commission a prêté une grande attention aux observations formulées. Elle a déclaré qu'il était essentiel d'avoir une interprétation commune des règles existantes, dont le respect devrait être adéquatement contrôlé sur le terrain. Elle a assuré vouloir continuer d'œuvrer en faveur d'un marché unique européen résilient et viable dans le domaine des transports.

– ***Sommet européen sur l'aviation***

La présidence a présenté aux ministres un compte-rendu du sommet européen sur l'aviation qu'elle a organisé avec la Commission, les 20 et 21 janvier à l'aéroport de Schiphol Amsterdam. La rencontre était principalement axée sur la stratégie de l'aviation pour l'Europe, que la Commission a rendue publique en décembre 2015.

[Compte-rendu du sommet 2016 sur l'aviation](#) (site web de la présidence)

– ***Task force de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) sur les zones de conflit***

La Commission a communiqué aux ministres des informations récentes sur les efforts accomplis au niveau européen afin de partager en temps utile des informations sur les risques pouvant émaner des zones de conflit.

Une task force européenne à haut niveau a été créée à la suite du crash tragique du vol MH17 de la Malaysian Airlines dans le ciel de l'Ukraine. En mars 2016, elle a rendu son rapport final, assorti de recommandations concernant les risques courus lorsque des appareils de l'aviation civile survolent des zones de conflit. Au niveau mondial, des mesures ont été prises par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

La Commission a élaboré une nouvelle méthodologie permettant une évaluation conjointe des risques que les zones de conflit font courir à l'aviation civile. Elle est résolue à poursuivre ses travaux en qualité de facilitateur d'une évaluation commune du risque au niveau de l'UE, afin de mieux informer les professionnels de l'aviation des risques que peuvent représenter certains itinéraires de vol et certaines régions. Elle invite les États membres, le cas échéant, à partager les informations dont ils disposeraient sur les risques émanant des zones de conflit.

– ***Sûreté aérienne - derniers développements***

La Commission a informé les ministres sur les derniers développements en matière de sûreté aérienne. En ce qui concerne la sûreté, les aéroports - ainsi que les transports aériens dans leur ensemble - sont hautement réglementés par la législation de l'UE et font l'objet de contrôles stricts. La mise en œuvre de la législation de l'UE en matière de sûreté aérienne est suivie en permanence à la fois par les États membres et par la Commission et elle est adaptée en fonction d'une approche fondée sur le risque. La Commission estime que toute mesure réglementaire dans ce domaine devrait être proportionnée à la menace et fondée sur le risque et qu'il faudrait envisager un renforcement de la coopération internationale et un échange efficace d'informations.

– ***Programme de travail de la prochaine présidence dans le domaine des transports***

La future présidence slovaque a présenté son [programme de travail dans le domaine des transports](#) pour le deuxième semestre de 2016. La prochaine session du Conseil "Transports" se tiendra le 1^{er} décembre 2016 à Bruxelles.

AUTRES POINTS APPROUVÉS

ÉNERGIE

Réunion ministérielle sur l'énergie propre

Le Conseil a approuvé la position politique de l'Union figurant dans le document-cadre (doc. [9319/16](#)) en vue de la réunion ministérielle sur l'énergie propre tenue les 1^{er} et 2 juin 2016 à San Francisco.

La réunion ministérielle sur l'énergie propre est une enceinte mondiale ayant pour but de promouvoir des politiques et de mettre en commun de bonnes pratiques visant à accélérer la transition vers l'énergie propre. <http://www.cleanenergyministerial.org/>.

Allocation de capacité à terme

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption d'un règlement de la Commission établissant une ligne directrice relative à l'allocation de capacité à terme (doc. [8229/16](#)).

L'acte de la Commission est soumis à la procédure dite de réglementation avec contrôle¹.

Cela signifie que, le Conseil ayant à présent donné son accord, la Commission peut adopter cet acte, à moins que le Parlement européen ne s'y oppose.

TRANSPORTS

Service public réglementé du programme Galileo: accès de la Norvège et des États-Unis

Le Conseil a adopté deux décisions autorisant l'ouverture de négociations avec la Norvège et les États-Unis en vue de la conclusion d'accords concernant l'accès de ces pays au service public réglementé fourni par le système global de navigation par satellite (GNSS) établi dans le cadre du programme Galileo.

¹ Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23), modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

Système global de navigation par satellite: accord de coopération avec la Corée

Le Conseil a adopté une décision relative à la conclusion d'un accord de coopération concernant un système mondial de navigation par satellite (GNSS) à usage civil entre la Communauté européenne et ses États membres et la Corée

PÊCHE

Modification des possibilités de pêche pour le lançon en 2016

Le Conseil a adopté un règlement modifiant le règlement (UE) 2016/72 en ce qui concerne les possibilités de pêche pour le lançon dans certaines eaux de l'Union (doc. [9044/16](#)).

Le règlement 2016/72 établit, pour 2016, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union.

Les modifications susvisées du règlement 2016/72 visent à actualiser le total admissible des captures (TAC) pour le lançon dans les eaux de l'Union des divisions IIa et IIIa et la sous-zone IV telles que définies par le Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM). Le nouveau TAC est établi sur la base d'un suivi en temps réel et conformément aux avis les plus récents émanant du CIEM. Le règlement définit également les possibilités de pêche actualisées pour l'anchois dans le golfe de Gascogne.

LÉGISLATION ALIMENTAIRE

Allégations de santé

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption des huit règlements de la Commission ci-après concernant des allégations de santé:

- un règlement concernant le refus d'autoriser certaines allégations de santé portant sur les denrées alimentaires autres que celles faisant référence à la réduction du risque de maladie ainsi qu'au développement et à la santé infantiles (doc. [8537/16](#));
- un règlement refusant d'autoriser une allégation de santé relative à des denrées alimentaires et faisant référence au développement et à la santé des enfants (doc. [8538/16](#));
- un règlement autorisant une allégation de santé relative à des denrées alimentaires et faisant référence au développement et à la santé des enfants (doc. [8539/16](#));

- un règlement modifiant le règlement (UE) n° 432/2012 établissant une liste des allégations de santé autorisées portant sur les denrées alimentaires, autres que celles faisant référence à la réduction du risque de maladie ainsi qu'au développement et à la santé infantiles (doc. [8540/16](#));
- un règlement refusant d'autoriser une allégation de santé relative à des denrées alimentaires et faisant référence au développement et à la santé des enfants (doc. [8583/16](#));
- un règlement concernant le refus d'autoriser une allégation de santé portant sur les denrées alimentaires et faisant référence à la réduction d'un risque de maladie (doc. [8609/16](#));
- un règlement concernant le refus d'autoriser certaines allégations de santé portant sur les denrées alimentaires autres que celles faisant référence à la réduction du risque de maladie ainsi qu'au développement et à la santé infantiles (doc. [8611/16](#));
- un règlement modifiant le règlement (UE) n° 432/2012 établissant une liste des allégations de santé autorisées portant sur les denrées alimentaires, autres que celles faisant référence à la réduction du risque de maladie ainsi qu'au développement et à la santé infantiles (doc. [8681/16](#)).

Ces règlements de la Commission sont soumis à la procédure dite de réglementation avec contrôle. Cela signifie que, le Conseil ayant à présent donné son accord, la Commission peut adopter ces actes, à moins que le Parlement européen ne s'y oppose.

Matériaux en plastique et matériaux en contact avec des denrées alimentaires

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption d'un règlement de la Commission modifiant et rectifiant le règlement (UE) n° 10/2011 concernant les matériaux et les objets en matière plastique destinés à entrer en contact avec des denrées alimentaires (doc. [8801/16](#)).

Ce règlement de la Commission est soumis à la procédure dite de réglementation avec contrôle. Cela signifie que, le Conseil ayant à présent donné son accord, la Commission peut adopter cet acte, à moins que le Parlement européen ne s'y oppose.

ENVIRONNEMENT

Substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques

Le Conseil a décidé de ne pas exprimer d'objections à l'égard de deux directives de la Commission concernant toutes deux l'utilisation de substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques. Ces nouveaux actes modifient la directive 2011/65/UE dans cette matière afin de l'adapter au progrès technique.

Une de ces deux directives (doc. [8087/16](#) + [ADD 1](#)) concerne une exemption relative au cadmium dans des piles de Hersch présentes dans certains capteurs d'oxygène utilisés dans les instruments de surveillance et de contrôle industriels.

L'autre directive de la Commission (doc. [8088/16](#) + [ADD1](#)) vise une exemption relative au plomb dans les soudures de raccordement électrique des capteurs de température présents dans certains dispositifs.

Ces deux directives sont des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'UE. Elles peuvent désormais entrer en vigueur, à moins que le Parlement européen n'exprime des objections à leur égard.

STATISTIQUES

Transport de marchandises par voies navigables intérieures

Le Conseil a confirmé l'accord politique intervenu pour modifier le [règlement \(CE\) n° 1365/2006](#) relatif aux statistiques des transports de marchandises par voies navigables intérieures (doc. [9426/16](#)).

L'accord du Conseil ouvre la voie à la conclusion d'un accord avec le Parlement européen en deuxième lecture.

Les modifications consisteront principalement à adapter les pouvoirs délégués et d'exécution conférés à la Commission sur certains aspects spécifiques tels que la mise à jour des définitions, afin de les aligner sur celles adoptées au niveau international, et l'adaptation des seuils de couverture statistique des transports par voies navigables intérieures.

BUDGETS

Mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation au profit de la Grèce et de la France

Le Conseil a adopté les deux décisions ci-après concernant la mobilisation d'un montant total de 11,6 millions d'euros au titre du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM), en vue d'apporter un soutien à des travailleurs ayant perdu leur emploi en Grèce et en France:

- un montant de 6,5 millions d'euros est versé au titre du FEM après le licenciement de 557 travailleurs grecs d'une société de vente au détail en raison de la poursuite de la crise financière et économique;
- un montant de 5,1 millions d'euros est mobilisé à la suite du licenciement de 2 132 travailleurs d'une entreprise française exerçant son activité dans le secteur des transports terrestres et du transport par conduites. Ces licenciements sont dus à la poursuite de modifications majeures de la structure du commerce mondial résultant de la mondialisation.

Le FEM aide les travailleurs à retrouver un emploi et à développer de nouvelles compétences lorsqu'ils ont perdu leur emploi par suite d'une modification de la structure du commerce mondial, par exemple lorsqu'une grande entreprise ferme ou qu'une usine est déplacée à l'extérieur de l'UE, ou à la suite d'une crise financière et économique mondiale. Le concours octroyé par le FEM consiste à cofinancer des mesures telles que l'aide à la recherche d'emploi, l'orientation professionnelle, la formation et le recyclage personnalisés, le parrainage et la promotion de l'esprit d'entreprise. Il consiste également en un soutien individuel, ponctuel et limité dans le temps, tel que des allocations de recherche d'emploi, des allocations de mobilité et des allocations destinées aux personnes participant à des activités d'apprentissage et de formation tout au long de la vie.

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

Modifications du protocole 31 de l'accord EEE

Le Conseil a adopté des décisions relatives à la position à adopter, au nom de l'UE, au sein du Comité mixte de l'EEE concernant:

- une modification du protocole 31 afin d'incorporer dans l'accord EEE une décision établissant un programme concernant des solutions d'interopérabilité et des cadres communs pour les administrations publiques, les entreprises et les citoyens européens (programme ISA2) en tant que moyen pour moderniser le secteur public (doc. [8155/16](#));
- une modification du protocole 31 afin de poursuivre la coopération des parties contractantes à l'accord EEE en ce qui concerne les actions de l'Union, financées par le budget général de l'UE, relatives au fonctionnement et au développement du marché intérieur des biens et des services (doc. [8163/16](#)).

AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Centre international pour la science et la technologie

Le Conseil a confirmé l'accord de principe sur le texte d'un [projet de décision](#) visant la poursuite des activités du [Centre international pour la science et la technologie](#) (CIST).

Il a également décidé de transmettre le projet de décision au Parlement européen pour approbation, en vue de son adoption ultérieure.

Parmi les objectifs du CIST figure la promotion de l'amélioration de mécanismes internationaux visant à empêcher la prolifération des armes de destruction massive et de leurs vecteurs. Son siège se trouve à Astana, au Kazakhstan.

Le Conseil a autorisé l'ouverture de négociations en octobre 2013, en réaction au retrait de la Russie du CIST, les autres parties étant convenues de la nécessité de mettre en place un [nouvel accord](#) afin de permettre au centre de s'acquitter effectivement de son mandat.

L'accord initial portant création du CIST a été signé en 1992.

Accord de partenariat et de coopération avec la Mongolie

Le Conseil a approuvé la signature d'un protocole à l'accord-cadre de partenariat et de coopération entre l'UE et la Mongolie, afin de tenir compte de l'adhésion de la Croatie à l'UE.

Accord-cadre de partenariat et de coopération avec la Mongolie

Le Conseil a approuvé l'accord-cadre de partenariat et de coopération entre l'UE et la Mongolie.

POLITIQUE DE SÉCURITÉ ET DE DÉFENSE COMMUNE

EUCAP Sahel Mali

Le Conseil a augmenté le budget de l'EUCAP Sahel Mali de 4 925 000 EUR, faisant ainsi passer le budget total de la mission pour 2016 à 19 millions EUR. Cette mission civile de l'UE apporte un soutien aux trois forces de sécurité intérieure maliennes: la police, la gendarmerie et la garde nationale.

Pour en savoir plus, voir le [communiqué de presse](#).

COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT

Fonds européen de développement

Le Conseil a modifié le règlement (UE) 2015/323 portant règlement financier applicable au 11e Fonds européen de développement en ce qui concerne le versement des tranches. La modification tient compte de la décision de la Banque centrale européenne du 5 juin 2014 prévoyant l'application d'un taux d'intérêt négatif.

JUSTICE ET AFFAIRES INTÉRIEURES

Instructions permanentes UE-Bangladesh

Le Conseil a approuvé la position de l'UE concernant le projet d'instructions permanentes UE-Bangladesh pour l'identification et le retour des personnes sans autorisation de séjour, en vue du lancement de négociations avec le Bangladesh sur ce texte.

Les instructions permanentes visent à établir des procédures efficaces et transparentes pour l'identification et le retour en toute sécurité et en bon ordre des personnes qui ne sont pas autorisées à pénétrer sur le territoire du pays requérant ni à y séjourner.

Évaluation Schengen - Belgique

Le Conseil a adopté une décision d'exécution arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés dans l'évaluation de 2015 de l'application, par la Belgique, de l'acquis de Schengen dans le domaine du système d'information Schengen (SIS) ([9914/16](#)).
