

12385/19

(OR. en)

PRESSE 46
PR CO 46

RÉSULTATS DE LA SESSION DU CONSEIL

3713^e session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Questions relatives aux transports

Bruxelles, le 20 septembre 2019

Présidente **Sanna Marin**
Ministre finlandaise des transports et des
communications

P R E S S E

SOMMAIRE¹

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

Une planète propre pour tous - Aspects liés aux transports 4

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

- Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) - programmes d'audit 7
- Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – protection de l'environnement 7

AFFAIRES ÉTRANGÈRES

- Relations UE-Japon 7
- Sanctions à l'encontre de la République centrafricaine 7

COMMERCE

- Accord de libre-échange UE-Corée du Sud - Commerce et développement durable 8

JUSTICE ET AFFAIRES INTÉRIEURES

- Évaluation Schengen 8

MARCHÉ INTÉRIEUR ET INDUSTRIE

- Modification du règlement (UE) n° 1230/2012 concernant certains véhicules à moteur et équipements destinés aux véhicules à moteur et à leurs remorques 9
- Modification des règles relatives à la réception par type des véhicules lourds 9
- Modification de l'annexe VI du règlement (CE) n° 1223/2009 relatif aux produits cosmétiques 10
- Modification des annexes I et V du règlement (UE) n° 649/2012 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux 10
- Modification des annexes II, III et V du règlement (CE) n° 1223/2009 relatif aux produits cosmétiques 11

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.

TRANSPARENCE

– Accès du public aux documents 11

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

Une planète propre pour tous - Aspects liés aux transports

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur la manière de **décarboner les transports**, en vue de faire en sorte que l'UE tienne ses engagements en matière de **climat** au titre de l'accord de Paris.

Ce débat s'est inscrit dans le prolongement de la [réunion du Conseil européen de juin 2019](#), lors de laquelle le Conseil et la Commission ont été invités à "faire avancer les travaux sur les conditions, les mesures incitatives et le cadre facilitateur à mettre en place de manière à assurer une transition vers une UE neutre pour le climat conformément à l'accord de Paris". Au cours de cette réunion, les dirigeants ont arrêté un nouveau [programme stratégique 2019-2024](#), qui fixe quatre priorités principales pour l'UE, dont la construction d'"une Europe neutre pour le climat, verte, équitable et sociale".

Le débat s'appuie sur la [communication de la Commission](#) intitulée "Une planète propre pour tous - Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat", qui a été publiée en novembre 2018.

Les ministres ont débattu du thème principal au cours de trois parties distinctes portant respectivement sur les transports terrestres, l'aviation et le transport maritime. La présidence avait élaboré un [document d'information](#) détaillé comportant différentes questions pour structurer l'échange.

Les débats ont été retransmis en direct sur le site web du Conseil:

- regarder le [débat sur les transports terrestres et l'aviation](#)
- regarder le [débat sur le transport maritime](#).

À la fin des débats, la **présidence a conclu** que la transition vers une société neutre pour le climat représente un grand défi, mais que, parallèlement, elle offre à l'Europe la possibilité d'améliorer la compétitivité et de créer de nouveaux emplois.

Selon la présidence, il est ressorti des débats qu'une transition équitable et socialement juste est indispensable lorsque l'on convient de réductions d'émissions dans le domaine des transports. Il a été généralement admis qu'une stratégie globale à long terme était nécessaire et que davantage d'efforts devraient être déployés pour atteindre les objectifs.

Débat sur les transports terrestres

Il est ressorti des interventions que les villes joueront un rôle important dans le transport durable, grâce aux efforts déployés pour accroître la pratique de la marche et du vélo, l'utilisation des transports publics et le recours à l'autopartage.

La plupart des États membres ont souligné qu'il était nécessaire de développer des carburants de substitution et de stimuler l'électrification des transports au moyen de véhicules hybrides et électriques, y compris en déployant l'infrastructure nécessaire. Le financement devrait être fourni par le biais de fonds de l'UE spécifiques, tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et d'autres sources.

Un transfert modal délaissant l'usage de la route, associé à un réseau ferroviaire homogène, peut contribuer de manière substantielle à la décarbonation. Dans l'ensemble, la numérisation et l'automatisation jouent également un rôle important.

Certaines délégations ont indiqué qu'il était nécessaire de garder à l'esprit les aspects sociaux.

Plusieurs délégations ont mis l'accent sur certains actes législatifs récemment adoptés qui permettraient de contribuer à la décarbonation, notamment les véhicules propres dans les marchés publics. Certaines délégations ont attiré l'attention sur des propositions législatives en cours d'examen, telles que la proposition "Eurovignette" sur la tarification routière, et ont insisté sur l'importance que revêt le principe du pollueur-payeur. D'autres délégations ont mentionné les négociations relatives au train de mesures sur la mobilité en ce qui concerne le transport de marchandises par route et ont fait valoir que le retour des camions aurait des effets néfastes sur le climat en occasionnant encore plus d'émissions.

Débat sur l'aviation

Les États membres sont convenus que, compte tenu de la nature mondiale de l'aviation, une réponse mondiale était nécessaire. Ils ont déclaré soutenir le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à titre de première étape importante dans la lutte contre les émissions de l'aviation à l'échelle internationale.

Les ministres ont également été très nombreux à mentionner la complémentarité du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'UE avec le CORSIA.

Les ministres sont convenus de l'importance que revêtent les avancées technologiques tant au sol, à savoir dans les aéroports et parmi les prestataires de services aériens, que dans les airs, grâce à des avions plus performants et à un système amélioré de gestion du trafic aérien.

De nombreuses délégations ont demandé la poursuite des activités de recherche et de développement relatives à des carburants de substitution durables pour avions et ont appelé à investir davantage dans ce domaine.

Si certains États membres ont appuyé l'idée de taxer l'aviation, d'autres ont affirmé que cela pourrait nuire à la connectivité et compromettre la compétitivité des compagnies aériennes européennes par rapport aux opérateurs non européens.

Un grand nombre de ministres se sont exprimés en faveur d'un transfert modal, dans le cadre duquel les personnes se déplaceraient en train plutôt qu'en avion pour les distances courtes et moyennes. Certains ont estimé que cela nécessiterait de développer davantage le système ferroviaire européen à grande vitesse.

Débat sur le transport maritime

La plupart des États membres ont insisté sur la nécessité de traiter la question de la décarbonation de ce secteur mondial dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Des avis divergents ont été exprimés sur la proposition visant à intégrer le transport maritime dans le SEQE de l'UE.

Le développement, la production et l'utilisation des carburants de substitution, y compris l'infrastructure terrestre nécessaire, ont recueilli un large soutien, mais plusieurs délégations ont estimé que des fonds suffisants devraient être mis à disposition et que des normes communes étaient nécessaires.

Les mesures d'efficacité énergétique, la numérisation, l'électrification et l'adaptation de la vitesse ont figuré parmi les autres solutions mentionnées par les ministres.

Un certain nombre de délégations ont souligné la distinction entre le transport maritime à courte distance/la navigation intérieure et le transport maritime de longue distance, étant donné que le premier type de transport servira de banc d'essai pour de nombreuses nouvelles technologies.

Des mesures spécifiques dans les ports ont été évoquées comme un moyen de promouvoir la réduction de la consommation de carburant, de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des mesures telles que des carburants propres à quai, y compris l'électricité renouvelable et le gaz naturel liquéfié (GNL).

Suivi du débat ministériel

La présidence fera la synthèse du débat ministériel dans la perspective du Conseil européen, qui devrait mettre au point ses orientations avant la fin de l'année afin que l'UE puisse adopter sa stratégie à long terme sur le climat et la présenter au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) d'ici à 2020, comme l'exige l'accord de Paris.

Les discussions au sein du Conseil - ainsi que les instructions du Conseil européen - orienteront également les travaux préparatoires de la Commission sur de nouvelles propositions législatives et d'autres initiatives dans ce domaine.

[Accord de Paris sur le changement climatique](#) (informations générales)

[Lutte contre le changement climatique dans l'UE](#) (informations générales)

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) - programmes d'audit

Le Conseil a confirmé le coparrainage d'un document de travail concernant le programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité – méthode de surveillance continue (USOAP – CMA) dans le cadre de la préparation de la 40^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ([11883/19](#)), qui se tiendra du 24 septembre au 4 octobre à Montréal, au Canada. Le Conseil a également autorisé la présidence à coparrainer ce document au nom de l'UE et de ses États membres lors de la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI.

Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – protection de l'environnement

Le Conseil a marqué son accord sur le texte d'une note d'information et a approuvé la recommandation de position de l'UE qu'elle contient, afin que cette position puisse être utilisée lors de la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI.

AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Relations UE-Japon

Le Conseil a autorisé la signature du partenariat UE-Japon pour une connectivité durable et des infrastructures de qualité. Le partenariat définit les principes, les domaines thématiques et les méthodes permettant de renforcer la coopération avec le Japon sur les questions de connectivité, tant au niveau bilatéral que dans les pays tiers.

La Commission devrait signer le partenariat au nom de l'UE à l'occasion du Forum sur la connectivité UE-Asie, qui se tiendra le 27 septembre 2019.

[Relations UE-Japon](#)

Sanctions à l'encontre de la République centrafricaine

Le Conseil a adopté des textes juridiques visant à tenir compte d'une mise à jour faite par les Nations unies concernant les informations relatives à une personne faisant l'objet de mesures restrictives.

[Mesures restrictives à l'encontre de la République centrafricaine](#)

COMMERCE

Accord de libre-échange UE-Corée du Sud - Commerce et développement durable

Le Conseil a adopté une décision sur la position à prendre, au nom de l'UE, au sein du comité "Commerce et développement durable" institué par l'accord de libre-échange (ALE) entre l'UE et la Corée du Sud.

La position porte en particulier sur la liste d'experts disposés et aptes à faire partie d'un groupe d'experts conformément à l'article 13.15 de l'accord entre l'UE et la Corée du Sud.

L'accord de libre-échange UE-Corée du Sud a été appliqué à titre provisoire à partir de juillet 2011 et a été formellement ratifié en décembre 2015. Il va plus loin que n'importe quel autre accord précédent pour ce qui est de lever les barrières au commerce et il fut également le premier accord commercial conclu par l'UE avec un pays asiatique ([11774/19](#), 11773/1/19).

JUSTICE ET AFFAIRES INTÉRIEURES

Évaluation Schengen

Le Conseil a adopté une décision d'exécution arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation, pour 2018, de l'application, par la République tchèque, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la politique commune de visas ([12466/09](#)).

Le Conseil a adopté une décision d'exécution arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation, pour 2018, de l'application, par l'Allemagne, de l'acquis de Schengen dans le domaine du système d'information Schengen ([12467/19](#)).

Le Conseil a adopté une décision d'exécution arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation, pour 2018, de l'application, par la Lituanie, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la protection des données ([12468/19](#)).

Le Conseil a adopté une décision d'exécution arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation, pour 2018, de l'application, par la Lettonie, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la protection des données ([12469/19](#)).

Le Conseil a adopté une décision d'exécution arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés dans l'évaluation de l'Irlande en vue de remplir les conditions nécessaires à l'application de l'acquis de Schengen dans le domaine de la protection des données ([12470/19](#)).

MARCHÉ INTÉRIEUR ET INDUSTRIE

Modification du règlement (UE) n° 1230/2012 concernant certains véhicules à moteur et équipements destinés aux véhicules à moteur et à leurs remorques

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption d'un règlement de la Commission modifiant le règlement (UE) n° 1230/2012 en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certains véhicules à moteur équipés de cabines allongées et des dispositifs et équipements aérodynamiques destinés aux véhicules à moteur et à leurs remorques.

Le règlement établit la procédure relative à la réception par type des dispositifs et équipements aérodynamiques comme les volets rétractables ou pliables fixés à l'arrière des camions et de leurs remorques, ainsi que les dispositifs et équipements aérodynamiques destinés aux cabines.

Le règlement de la Commission est soumis à la procédure de réglementation avec contrôle. Cela signifie que, le Conseil ayant donné son accord, la Commission peut à présent adopter le règlement, à moins que le Parlement européen ne s'y oppose ([11184/19](#), [11184/19 ADD 1](#)).

Modification des règles relatives à la réception par type des véhicules lourds

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à un règlement de la Commission modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les stratégies auxiliaires de limitation des émissions (AES), l'accès aux informations sur le système de diagnostic embarqué (OBD) des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, la mesure des émissions pendant les périodes de démarrage du moteur à froid et l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) pour mesurer le nombre de particules, pour les véhicules lourds.

Le règlement de la Commission aligne les règles relatives à la réception par type des véhicules lourds sur celles applicables aux véhicules particuliers et utilitaires légers.

Le règlement de la Commission est soumis à la procédure de réglementation avec contrôle. Cela signifie que, le Conseil ayant donné son accord, la Commission peut à présent adopter le règlement, à moins que le Parlement européen ne s'y oppose ([11248/19](#), [11248/19 ADD 1](#)).

Modification de l'annexe VI du règlement (CE) n° 1223/2009 relatif aux produits cosmétiques

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption d'un règlement de la Commission modifiant l'annexe VI du règlement (CE) n° 1223/2009 sur les produits cosmétiques.

Le règlement dispose que le dioxyde de titane utilisé comme filtre ultraviolet dans les produits cosmétiques peut être considéré comme sûr dans les produits cosmétiques destinés à être appliqués sur une peau saine, intacte ou brûlée par le soleil, lorsqu'il est enrobé:

- de silice et de phosphate de cétyle (jusqu'à 16 % et 6 %, respectivement);
- d'alumine et de dioxyde de manganèse (jusqu'à 7 % et 0,7 %, respectivement);
- ou d'alumine et de triéthoxycaprylylsilane (jusqu'à 3 % et 9 %, respectivement).

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

Modification des annexes I et V du règlement (UE) n° 649/2012 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à un règlement de la Commission modifiant les annexes I et V du règlement (UE) n° 649/2012 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux.

Le règlement met à jour la liste des produits chimiques figurant dans les annexes susmentionnées. Il s'applique avec effet rétroactif à compter du 1^{er} mars 2014.

Ce règlement est un acte délégué conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'UE. Il peut à présent entrer en vigueur, sauf objection du Parlement européen ([11474/19](#), [11474/19 ADD 1](#)).

Modification des annexes II, III et V du règlement (CE) n° 1223/2009 relatif aux produits cosmétiques

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à un règlement de la Commission modifiant les annexes II, III et V du règlement (CE) n° 1223/2009 sur les produits cosmétiques.

Le règlement de la Commission régit l'usage dans les produits cosmétiques d'un certain nombre de substances considérées comme cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (CMR).

Le règlement de la Commission est soumis à la procédure de réglementation avec contrôle. Cela signifie que, le Conseil ayant donné son accord, la Commission peut à présent adopter le règlement, à moins que le Parlement européen ne s'y oppose ([11584/19](#), [11584/19 ADD 1](#)).

TRANSPARENCE

Accès du public aux documents

Le 20 septembre 2019, le Conseil a approuvé la réponse aux demandes confirmatives n° 21/c/01/19 ([11334/19](#)) et n° 23/c/01/19 ([11430/19](#)).