

Journal officiel

de l'Union européenne

ISSN 1725-2431

C 95 E

47^e année

20 avril 2004

Édition de langue française

Communications et informations

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I <i>Communications</i>	
	Conseil	
2004/C 95 E/01	Position commune (CE) n° 20/2004 du 6 février 2004 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une décision du Parlement européen et du Conseil établissant un programme d'action communautaire pour la promotion des organisations actives au niveau européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes	1
2004/C 95 E/02	Position commune (CE) n° 21/2004 du 19 février 2004 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la promotion de l'égalité des sexes dans la coopération au développement ...	8
2004/C 95 E/03	Position commune (CE) n° 22/2004 du 19 février 2004 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté	16
2004/C 95 E/04	Position commune (CE) n° 23/2004 du 24 février 2004 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens	27
2004/C 95 E/05	Position commune (CE) n° 24/2004 du 26 février 2004 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen	31

FR

Numéro d'information

Sommaire (*suite*)

Page

2004/C 95 E/06

Position commune (CE) n° 25/2004 du 22 mars 2004 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté ⁽¹⁾ 53



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 20/2004

arrêtée par le Conseil le 6 février 2004

en vue de l'adoption de la décision n° .../2004/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un programme d'action communautaire pour la promotion des organisations actives au niveau européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes

(2004/C 95 E/01)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL
DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 13, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le principe de l'égalité entre les femmes et les hommes est un principe fondamental du droit communautaire consacré par l'article 2 ainsi que par l'article 3, paragraphe 2, du traité et clarifié par la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes. Selon le traité, l'égalité entre les femmes et les hommes constitue l'une des missions et l'un des objectifs spécifiques de la Communauté et celle-ci doit promouvoir activement cette égalité dans tous les domaines de l'action communautaire.
- (2) L'article 13, paragraphe 1, du traité confère au Conseil le pouvoir de prendre les mesures nécessaires en vue de combattre toutes les discriminations fondées, entre autres, sur le sexe. En vertu du paragraphe 2 de cet article, lorsque le Conseil adopte des mesures d'encouragement communautaires, à l'exclusion de toute harmonisation des dispositions législatives et réglementaires des États membres, pour appuyer les actions des États membres prises en vue de contribuer à la réalisation de cet objectif, il statue conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité.
- (3) L'article 21 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne interdit toute discrimination fondée sur le sexe et l'article 23 consacre le principe de l'égalité entre les femmes et les hommes dans tous les domaines.

⁽¹⁾ JO C ...

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 20 novembre 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 6 février 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

(4) L'expérience de l'action menée au niveau communautaire a montré que la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes requiert dans la pratique une combinaison de mesures et, en particulier, d'instruments législatifs et d'actions concrètes conçus pour se renforcer mutuellement.

(5) Le livre blanc de la Commission sur la gouvernance européenne prône le principe de la participation des citoyens à la conception et à la mise en œuvre des politiques, l'implication de la société civile et des organisations qui la composent ainsi qu'une consultation plus efficace et plus transparente des parties intéressées.

(6) La quatrième conférence mondiale sur les femmes qui s'est tenue à Pékin a adopté, le 15 septembre 1995, une déclaration et un programme d'action invitant les gouvernements, la communauté internationale et la société civile à prendre des mesures stratégiques en vue d'éliminer la discrimination à l'égard des femmes ainsi que les obstacles à l'égalité entre les femmes et les hommes.

(7) Le Conseil, par sa décision 2001/51/CE ⁽³⁾, a établi un programme d'action communautaire concernant la stratégie communautaire en matière d'égalité entre les femmes et les hommes, dont il convient de compléter les interventions par une action de soutien dans les milieux concernés.

(8) Les lignes budgétaires A-3037 (n° ABB 040501) et A-3046 (n° ABB 040503) du budget général de l'Union européenne relatif à l'exercice 2003 et aux exercices précédents étaient destinées à soutenir le groupe de pression européen des femmes et les organisations de femmes œuvrant pour la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes.

(9) Le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes ⁽⁴⁾, ci-après dénommé «règlement financier», impose d'asseoir les actions de soutien existantes sur un acte de base conforme à ses dispositions.

⁽³⁾ JO L 17 du 19.1.2001, p. 22.

⁽⁴⁾ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

- (10) L'activité de certaines organisations contribue, notamment dans le cas des mesures communautaires destinées spécifiquement aux femmes, à encourager l'égalité entre les femmes et les hommes.
- (11) En particulier, le groupe de pression européen des femmes, qui fédère la plupart des organisations de femmes existant dans les quinze États membres et qui compte plus de trois mille membres, exerce une fonction primordiale de promotion, de suivi et de diffusion des actions communautaires destinées aux femmes en vue de la réalisation de l'égalité entre les femmes et les hommes. Son action sert l'intérêt général européen.
- (12) Par conséquent, il y a lieu d'adopter un programme structuré visant à accorder un soutien financier à ces organisations, sous la forme d'une subvention de fonctionnement pour des actions qui poursuivent un but d'intérêt général européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes ou un objectif qui s'inscrit dans le cadre de la politique de l'Union européenne en la matière, et sous la forme de subventions pour certaines actions.
- (13) Le présent programme présente une large couverture géographique du fait que le nouveau traité d'adhésion a été signé le 16 avril 2003 et que l'accord sur l'Espace économique européen (accord EEE) prévoit une coopération élargie dans le domaine de l'égalité des sexes, entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États de l'Association européenne de libre-échange (AELE), d'autre part. L'accord EEE définit les procédures de participation des États de l'AELE parties à l'accord EEE aux programmes communautaires dans ce domaine. En outre, il convient de prévoir l'ouverture du présent programme à la participation de la Roumanie et de la Bulgarie, conformément aux conditions fixées dans les accords européens, dans leurs protocoles additionnels et dans les décisions des conseils d'association respectifs, ainsi que de la Turquie conformément aux conditions fixées dans l'accord-cadre conclu entre la Communauté européenne et la République de Turquie établissant les principes généraux de la participation de la République de Turquie aux programmes communautaires ⁽¹⁾.
- (14) La nature particulière des organisations actives au niveau européen dans le domaine de la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes devrait être prise en compte lors de la fixation des modalités d'octroi de ce soutien.
- (15) La présente décision établit, pour l'ensemble de la durée du programme, une enveloppe financière qui constitue la référence privilégiée, au sens du point 33 de l'accord interinstitutionnel du 6 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et l'amélioration de la procédure budgétaire ⁽²⁾, pour l'autorité budgétaire dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle,

⁽¹⁾ JO L 61 du 2.3.2002, p. 29.

⁽²⁾ JO C 172 du 18.6.1999, p. 1. Accord modifié par la décision 2003/429/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 147 du 14.6.2003, p. 25).

DÉCIDENT:

Article premier

Objectif du programme

1. La présente décision établit un programme d'action communautaire (ci-après dénommé «programme») pour la promotion des organisations actives au niveau européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes.
2. L'objectif général du programme consiste à soutenir les activités de ces organisations, dont le programme de travail permanent ou une action ponctuelle poursuit un but d'intérêt général européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes ou un objectif qui s'inscrit dans le cadre de la politique de l'Union européenne en la matière.
3. Le programme commence le 1^{er} janvier 2004 et se termine le 31 décembre 2005.

Article 2

Accès au programme

1. Pour être susceptible de bénéficier d'une subvention, une organisation active au niveau européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes doit respecter les dispositions de l'annexe et ses activités doivent:
 - a) contribuer au développement et à la mise en œuvre d'actions communautaires dans le domaine de la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes;
 - b) être conformes aux principes qui sous-tendent, et aux dispositions juridiques qui régissent, l'action communautaire dans le domaine politique de l'égalité entre les femmes et les hommes;
 - c) avoir un rayonnement potentiel de dimension transnationale.
2. L'organisation en question doit avoir été juridiquement constituée depuis plus d'un an, agissant seule ou sous la forme de diverses associations coordonnées.

Article 3

Participation de pays tiers

Outre les organisations établies dans les États membres, la participation au programme est ouverte aux organisations actives au niveau européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes établies:

- a) dans les États adhérents ayant signé le traité d'adhésion le 16 avril 2003;
- b) dans les pays de l'AELE/EEE, conformément aux conditions fixées dans l'accord EEE;
- c) en Roumanie et Bulgarie, les conditions de leur participation étant à fixer conformément aux accords européens, à leurs protocoles additionnels et aux décisions des conseils d'association respectifs;

d) en Turquie, les conditions de sa participation étant à fixer conformément à l'accord-cadre conclu entre la Communauté européenne et la République de Turquie établissant les principes généraux de la participation de la République de Turquie aux programmes communautaires.

Article 4

Sélection des bénéficiaires

1. Des subventions de fonctionnement sont octroyées directement aux bénéficiaires visés au point 2.1 de l'annexe.

2. L'octroi d'une subvention de fonctionnement au titre d'un programme de travail permanent, ou l'octroi d'une subvention soutenant une action ponctuelle, en faveur d'une organisation poursuivant un but d'intérêt général européen qui s'inscrit dans le cadre de la politique de l'Union européenne en matière de promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes doit respecter les critères généraux précisés dans l'annexe. Les organisations pouvant bénéficier de subventions au titre des points 2.2 et 2.3 de l'annexe sont sélectionnées sur appel à propositions.

Article 5

Octroi de la subvention

1. Les subventions de fonctionnement octroyées au titre des points 2.1 et 2.2 de l'annexe à des organisations actives au niveau européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes ne peuvent pas financer plus de 80 % de l'intégralité des dépenses éligibles de l'organisation considérée durant l'année civile pour laquelle la subvention est octroyée.

2. En application de l'article 113, paragraphe 2, du règlement financier et en raison de la nature des organisations visées par la présente décision, il est dérogé au principe de dégressivité pour les subventions accordées en vertu du programme.

Article 6

Dispositions financières

1. L'enveloppe financière pour l'exécution du programme, pour la période allant de 2004 à 2005, est établie à 2,2 millions d'euros.

2. Les crédits annuels sont autorisés par l'autorité budgétaire dans la limite des perspectives financières.

Article 7

Suivi et évaluation

Au plus tard le 31 décembre 2006, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la réalisation des objectifs du programme. Ce rapport se fonde sur les résultats obtenus par les bénéficiaires et évalue notamment l'efficacité dont ils font preuve pour la réalisation des objectifs définis à l'article 1^{er} et à l'annexe.

Article 8

Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elle est applicable à partir du 1^{er} janvier 2004.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE

1. Activités devant être soutenues

L'objectif général défini à l'article 1^{er} est de renforcer l'action communautaire dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes ainsi que l'efficacité de cette action, par un soutien financier des organisations actives au niveau européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes, y compris du groupe de pression européen des femmes.

1.1. Les activités des organisations actives dans le domaine de la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes susceptibles de contribuer au renforcement et à l'efficacité de l'action communautaire sont notamment les suivantes:

- la fonction de représentation des parties intéressées au niveau communautaire,
- les actions de sensibilisation destinées à promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes, notamment par des études, des campagnes et des séminaires,
- la diffusion d'informations sur l'action communautaire dans le domaine de la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes,
- les actions visant, entre autres, à concilier la vie professionnelle et la vie familiale, à favoriser la participation des femmes aux prises de décision et à encourager la lutte contre la violence liée à l'appartenance à un sexe, contre les stéréotypes fondés sur le sexe et contre les discriminations sur le lieu de travail,
- les mesures visant à encourager la coopération avec des organisations de femmes dans des pays tiers et à sensibiliser à la situation des femmes partout dans le monde.

1.2. Les activités mises en œuvre par le groupe de pression européen des femmes dans le cadre de la représentation et de la coordination des organisations non gouvernementales de femmes ainsi que de la transmission d'informations sur les femmes aux institutions européennes et des organisations non gouvernementales sont notamment les suivantes:

- assurer le suivi de la mise en œuvre du programme d'action de Pékin (Nations unies),
- contribuer à l'amélioration de la législation européenne sur l'égalité entre les femmes et les hommes et à l'implication des femmes dans tous les domaines politiques,
- participer aux réunions et aux conférences dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes,
- mener des actions visant à garantir que les opinions et les intérêts des femmes sont pris en compte dans les politiques nationales et européennes, notamment en encourageant la participation des femmes à la prise de décision,
- renforcer l'égalité entre les femmes et les hommes dans le processus d'élargissement de l'Union européenne et développer la coopération avec les organisations de femmes dans les États membres adhérents.

2. Mise en œuvre des activités devant être soutenues

Les activités mises en œuvre par les organisations qui peuvent recevoir une subvention communautaire au titre du programme ressortissent à l'un des volets suivants:

2.1. Volet 1: activités permanentes du groupe de pression européen des femmes, dont les membres sont, entre autres, les organisations de femmes dans les États membres de l'Union européenne, dans le respect des principes suivants:

- il doit pouvoir sélectionner ses membres en toute liberté,
- il doit pouvoir mener en toute liberté les activités mentionnées au point 1.2 de l'annexe.

2.2. Volet 2: activités permanentes d'une organisation poursuivant un but d'intérêt général européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes ou un objectif qui s'inscrit dans le cadre de la politique de l'Union européenne en la matière.

Conformément à l'article 2, ceci s'applique à tout organisme à but non lucratif dont les activités visent exclusivement à réaliser l'égalité entre les femmes et les hommes ou à toute organisation à finalité plus large qui exerce une partie de ses activités uniquement afin de promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes.

Une subvention annuelle de fonctionnement peut être octroyée pour soutenir la mise en œuvre du programme de travail permanent d'une telle organisation.

2.3. *Volet 3*: actions ponctuelles d'une organisation poursuivant un but d'intérêt général européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes ou un objectif qui s'inscrit dans le cadre de la politique de l'Union européenne en la matière.

3. Sélection des bénéficiaires

- 3.1. Une subvention de fonctionnement peut être accordée directement au groupe de pression européen des femmes au titre du volet 1 du programme après approbation d'un plan de travail et d'un budget appropriés.
- 3.2. Les organisations pouvant bénéficier d'une subvention de fonctionnement au titre du volet 2 du programme sont sélectionnées sur la base d'appels à propositions.
- 3.3. Les organisations pouvant bénéficier d'une subvention pour une action ponctuelle au titre du volet 3 du programme sont sélectionnées sur la base d'appels à propositions.

4. Contrôles et audits

- 4.1. Le bénéficiaire d'une subvention doit garder à la disposition de la Commission tous les justificatifs des dépenses effectuées au cours de l'année pour laquelle ladite subvention a été accordée, notamment les états financiers vérifiés, pendant une période de cinq ans à compter du dernier paiement. Le bénéficiaire d'une subvention doit veiller à ce que, le cas échéant, les justificatifs qui se trouvent en la possession des partenaires ou des membres de l'organisation soient mis à la disposition de la Commission.
- 4.2. La Commission a le droit de faire réaliser un audit sur l'utilisation qui est faite de la subvention, soit par ses agents, soit par l'intermédiaire de toute autre organisation externe qualifiée de son choix. Ces audits peuvent être réalisés à tout moment pendant la durée de la convention de subvention ainsi que dans les cinq ans qui suivent le versement du solde de la subvention. Le cas échéant, les résultats de ces audits pourront conduire la Commission à prendre des décisions de recouvrement.
- 4.3. Le personnel de la Commission ainsi que les personnes extérieures mandatées par celle-ci doivent avoir un droit d'accès suffisant, en particulier aux bureaux du bénéficiaire, ainsi qu'à toutes les informations nécessaires, y compris sous forme électronique, pour mener à bien ces audits.
- 4.4. La Cour des comptes ainsi que l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) doivent disposer des mêmes droits, notamment le droit d'accès, que la Commission.
- 4.5. Afin de protéger les intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités, la Commission est autorisée à effectuer des contrôles et des vérifications sur place dans le cadre du programme, conformément au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil ⁽¹⁾. Au besoin, des enquêtes, régies par le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, sont menées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF).

⁽¹⁾ JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

⁽²⁾ JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. INTRODUCTION

1. Le 5 juin 2003, la Commission a présenté au Conseil une proposition concernant la décision visée en objet fondée sur la base de l'article 13, paragraphe 2, du traité.
2. Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture le 20 novembre 2003.
3. La Commission a transmis sa proposition modifiée le 19 janvier 2004.
4. Conformément à l'article 251 du traité, le Conseil a arrêté sa position commune le 6 février 2004.

II. OBJECTIF

L'objectif de cette décision est de fournir un instrument de base pour l'octroi, en 2004 et 2005, d'une subvention de fonctionnement aux organisations actives au niveau européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes. L'obligation d'adopter un tel acte de base pour financer le programme d'action résulte du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes.

Sur cette base, il est possible de poursuivre le financement des organisations actives au niveau européen dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes et, partant, de continuer à soutenir cet objectif important.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Observations générales

Le Conseil a arrêté sa position commune dans le but d'assurer la poursuite du soutien à ces organisations au cours des années 2004 et 2005.

Le Conseil a accepté les principaux objectifs de la proposition de la Commission ainsi que plusieurs des amendements du Parlement européen.

En ce qui concerne la durée du programme et le montant total qui lui sera consacré, la position commune respecte l'accord conclu entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil lors du trilogue du 24 novembre 2003.

2. Amendements proposés par le Parlement européen

Le Parlement européen a adopté 20 amendements en première lecture.

2.1. Amendements du Parlement européen non repris par la Commission

Dans sa proposition modifiée, la Commission n'a pas accepté 8 des amendements du Parlement; il s'agit des amendements 6 à 11, 19 et 20.

Le Conseil n'a pas accepté ces amendements pour les mêmes raisons que celles invoquées par la Commission.

2.2. Amendements du Parlement européen acceptés par la Commission

La Commission a accepté 12 des amendements du Parlement européen dans leur intégralité; il s'agit des amendements 2 à 5, 12 à 14, 16 à 18, 22 et 27.

Le Conseil a accepté 8 de ces amendements dans leur intégralité (amendements 2 à 5, 12, 14, 16 et 27), dans l'esprit sinon dans la lettre, et l'un d'entre eux partiellement (amendement 22), pour les mêmes raisons que celles invoquées par la Commission. Le Conseil a rejeté 3 des amendements acceptés par la Commission (13, 17 et 18) pour les raisons suivantes:

- *l'amendement 13* a été rejeté parce que le Conseil a estimé que le terme «conciliation» entre vie professionnelle et vie familiale est plus fort et plus approprié que celui d'«articulation». En ce qui concerne la seconde partie de l'amendement, le Conseil n'a pas spécifié de secteurs particuliers pour l'intégration de la perspective d'égalité femmes-hommes dans la mesure où cela aurait soulevé la question de savoir pourquoi d'autres secteurs particuliers ne sont pas également mentionnés,
- *l'amendement 17* a été rejeté pour des raisons purement techniques du fait de la modification de la structure de l'annexe et de la mention du groupe de pression européen des femmes au point 1.2,
- le Conseil a rejeté *l'amendement 18* parce que la définition des organisations «à but non lucratif» pose problème et pourrait mener à une exclusion indésirable de certaines organisations. En outre, la mention à la fin de la phrase à un objectif qui s'inscrit dans le cadre de la politique de l'Union européenne dans ce domaine a été conservée, étant donné l'importance du soutien financier pour renforcer les buts de ladite politique.

3. Autres modifications apportées par le Conseil à la proposition modifiée de la Commission

La modification de principe apportée par le Conseil à la proposition de la Commission concerne les références explicites au groupe de pression européen des femmes, qui ont été supprimées des articles 1^{er}, 2, 4 et 5. La raison en est qu'il est préférable que la décision définisse de manière abstraite les critères de sélection des organisations susceptibles de recevoir un soutien financier.

D'autre part, le Conseil a reconnu l'importance du travail réalisé par le groupe de pression européen des femmes et a par conséquent maintenu des références explicites à cette organisation dans l'annexe, mais en les modifiant pour ne pas donner l'impression de lui accorder un traitement particulier.

Certaines modifications des articles et de l'annexe résultent de ce changement de structure.

Une autre modification apportée par le Conseil, et ce dans un souci de transparence, a consisté à déplacer la référence à la durée du programme vers le nouveau paragraphe 3 de l'article 1^{er}.

Le Conseil a également modifié le point 3.1 de l'annexe afin de subordonner l'octroi automatique d'une subvention de fonctionnement au groupe de pression européen des femmes à l'approbation d'un plan de travail et d'un budget appropriés.

IV. CONCLUSION

Le Conseil, qui a introduit dans le texte de la position commune tous les éléments sur lesquels un accord était intervenu lors du trilogue du 24 novembre 2003, estime que la position commune répond aux objectifs fondamentaux de la proposition de la Commission ainsi qu'à ceux que le Parlement européen poursuivait lorsqu'il a proposé ses amendements.

POSITION COMMUNE (CE) N° 21/2004

arrêtée par le Conseil le 19 février 2004

en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2004 du Parlement européen et du Conseil relatif à la promotion de l'égalité des sexes dans la coopération au développement

(2004/C 95 E/02)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 179,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le sommet du millénaire des Nations unies avait intégré l'égalité des sexes et l'émancipation des femmes dans ses objectifs de développement en les accompagnant de buts clairement définis en matière d'éducation, à réaliser avant 2015.
- (2) Deux tiers des enfants non scolarisés sont des filles; chez les filles, les taux de scolarisation restent moindres que chez les garçons et les taux de décrochage scolaire sont supérieurs.
- (3) L'article 3, paragraphe 2, du traité CE prévoit que, pour toutes les actions visées à l'article 3, notamment dans le cadre d'une politique dans le domaine de la coopération au développement, la Communauté cherche à éliminer les inégalités et à promouvoir l'égalité entre les hommes et les femmes.
- (4) Les femmes constituent une majorité écrasante des populations pauvres de la planète. La promotion de l'égalité des sexes est donc importante dans la perspective de l'objectif supérieur de réduction de la pauvreté fixé à l'horizon de 2015.
- (5) L'égalité entre les femmes et les hommes dans toutes les tranches d'âge est reconnue comme un facteur essentiel pour lutter effectivement et efficacement contre la pauvreté. Pour parvenir à l'objectif de l'égalité des sexes par la stratégie d'intégration de cette dimension, il est nécessaire d'accompagner cette dernière de mesures spécifiques en faveur des femmes de tout âge.
- (6) La contribution des femmes au développement se heurte à de nombreux obstacles, qui limitent le résultat de leur travail et en réduisent les avantages, tant pour elles-mêmes

que pour la société dans son ensemble. L'importance du rôle économique, social et environnemental joué par les femmes tout au long de la vie, dans les pays en développement, a conduit à une reconnaissance croissante, au niveau international, du caractère indispensable à un développement durable réel que présente leur participation sans réserve et sans discrimination.

- (7) La Communauté et ses États membres ont signé la déclaration et la plate-forme d'action de la quatrième conférence mondiale sur les femmes de Pékin, en 1995, qui soulignaient la nécessité de lutter contre les entraves à l'égalité des sexes dans le monde et ont fait de l'intégration de cette dimension une stratégie de promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes.
- (8) La convention des Nations unies sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes considère la discrimination à l'égard des femmes comme un obstacle au développement, et les parties signataires s'engagent à la supprimer par tous les moyens appropriés.
- (9) Le règlement (CE) n° 2836/98 du Conseil du 22 décembre 1998 relatif à l'intégration des questions d'égalité des sexes dans la coopération au développement ⁽³⁾ vise à prendre davantage en compte la dimension hommes-femmes dans tous les domaines des politiques de coopération au développement ainsi qu'à soutenir et à faciliter l'adoption d'actions permettant de lutter contre les grandes inégalités entre les femmes et les hommes. Il veille à ce que l'égalité des sexes soit mise en avant dans les plans nationaux définis pour mettre en application les principaux éléments de la plate-forme d'action de Pékin. Ce règlement a expiré le 31 décembre 2003.
- (10) La déclaration du Conseil et de la Commission relative à la politique de développement de la Communauté européenne, adoptée le 10 novembre 2000, définit l'égalité des sexes comme une question transversale.
- (11) La communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 21 juin 2001 relative au programme d'action pour l'intégration de l'égalité entre les femmes et les hommes dans la coopération au développement de la Communauté fixe le cadre de mise en œuvre de cette intégration. Ce programme d'action a été approuvé par le Conseil dans ses conclusions du 8 novembre 2001.

⁽¹⁾ JO C ...

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 18 décembre 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 19 février 2003 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ JO L 354 du 30.12.1998, p. 5. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

(12) Le Parlement européen a approuvé dans sa résolution du 25 avril 2002 ⁽¹⁾ concernant ce programme d'action l'approche consistant à intégrer l'égalité des sexes pour tendre vers l'objectif d'une égalité entre les femmes et les hommes et améliorer la position des femmes dans les pays en développement.

(13) Le présent règlement établit, pour l'ensemble de la durée du programme, une enveloppe financière qui constitue la référence privilégiée, au sens du point 33 de l'accord inter-institutionnel entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission du 6 mai 1999 sur la discipline budgétaire et l'amélioration de la procédure budgétaire ⁽²⁾, pour l'autorité budgétaire au cours de la procédure budgétaire annuelle. De manière générale, le financement communautaire lié au développement devrait également contribuer à l'égalité des sexes en tant que question transversale.

(14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽³⁾.

(15) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir la promotion de l'égalité des sexes dans la coopération au développement, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions et des effets de cette action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

CHAMP D'APPLICATION

Article premier

1. Le présent règlement vise à mettre en œuvre des mesures en vue de promouvoir l'égalité des sexes dans les politiques, les stratégies et les interventions de la Communauté en matière de coopération au développement.

À cet effet, la Communauté apporte une assistance financière et un savoir-faire approprié destinés à encourager l'égalité des sexes dans toutes ses politiques et interventions de coopération au développement menées dans les pays en développement.

⁽¹⁾ JO C 131 E du 5.6.2003, p. 153.

⁽²⁾ JO C 172 du 18.6.1999, p. 1. Accord modifié par la décision 2003/429/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 147 du 14.6.2003, p. 25).

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2. Le soutien de la Communauté vise à compléter et à renforcer les politiques et les capacités des pays en développement, ainsi que l'assistance fournie par d'autres instruments de la coopération au développement.

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «intégration de la dimension de genre», la planification, la (ré)organisation, l'amélioration et l'évaluation des processus intégrés dans les politiques afin que les parties prenantes intègrent une perspective d'égalité entre les femmes et les hommes dans toutes les politiques, stratégies et interventions en matière de développement, à tous les niveaux et à tous les stades;
- b) «mesures spécifiques», des actions de prévention ou de compensation des inégalités entre les sexes, qui peuvent être poursuivies ou adoptées en vue d'assurer dans la pratique une égalité entre les femmes et les hommes; ces mesures doivent avant tout viser à améliorer la situation des femmes dans le domaine couvert par le présent règlement.

Article 3

Les objectifs poursuivis par le présent règlement, conformément au but de promotion de l'égalité des sexes et d'émancipation des femmes intégré lors du sommet du millénaire des Nations unies dans ses objectifs de développement, à la convention des Nations unies sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, à la déclaration et à la plate-forme d'action de Pékin adoptées lors de la quatrième conférence mondiale sur les femmes, au document final de la session extraordinaire de l'Assemblée générale «Les femmes en l'an 2000: égalité entre les sexes, développement et paix pour le XXI^e siècle», sont les suivants:

- a) favoriser l'intégration de la dimension de genre dans tous les domaines de la coopération au développement, en y associant des mesures spécifiques en faveur des femmes de tout âge, afin de promouvoir l'égalité des sexes en tant que contribution importante à la réduction de la pauvreté;
- b) soutenir les capacités publiques et privées internes aux pays en développement qui sont en mesure de prendre la responsabilité et l'initiative de la promotion de l'égalité des sexes.

Article 4

1. Les activités de promotion de l'égalité des sexes qui sont susceptibles de bénéficier d'un financement consistent en particulier à:

- a) soutenir les mesures spécifiques liées à l'accès et au contrôle des ressources et des services destinés aux femmes, notamment dans les domaines de l'éducation, de la formation, de la santé, des activités économiques et sociales, de l'emploi et des infrastructures, et à la participation des femmes aux processus de décision politique;

- b) promouvoir la collecte, la diffusion, l'analyse et l'amélioration de statistiques ventilées en fonction des critères de sexe et d'âge, ainsi que l'élaboration et la diffusion de méthodologies, de lignes directrices, d'évaluations de l'impact des actions sur l'égalité des sexes, *ex ante* et *a posteriori*, d'études thématiques, d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs et d'autres instruments opérationnels;
- c) appuyer des campagnes de sensibilisation et de promotion et la mise en place de réseaux de partenaires dans le domaine de l'égalité des sexes;
- d) promouvoir les activités visant à renforcer les capacités institutionnelles et opérationnelles des partenaires clés de pays participant au processus de développement, notamment la mise à disposition de spécialistes dans le domaine du genre, la formation et l'assistance technique.

2. Les instruments à financer lors du déroulement des activités visées au paragraphe 1 peuvent prendre les formes suivantes:

- a) études méthodologiques et organisationnelles de l'intégration de la dimension de genre pour toutes les tranches d'âge;
- b) assistance technique, notamment l'évaluation de l'impact des actions sur l'égalité des sexes, l'éducation, la formation, la société de l'information et les autres services;
- c) fournitures, audits, missions d'évaluation et de suivi.

3. Les ressources accordées par la Communauté peuvent couvrir:

- a) des projets d'investissement, à l'exclusion de l'achat de biens immeubles;
- b) les dépenses de fonctionnement d'un organe bénéficiaire, notamment les dépenses d'administration et d'entretien récurrentes qui ne devraient pas être supérieures aux coûts prévus pour les dépenses administratives.

Les subventions de fonctionnement sont octroyées sur une base dégressive.

Article 5

Le choix et la mise en œuvre des activités visées à l'article 4, paragraphe 1, doivent prêter une attention particulière:

- a) à la fonction de catalyseur et à l'effet multiplicateur éventuels d'interventions et de programmes destinés à appuyer la stratégie d'intégration de la dimension de genre à une grande échelle dans les opérations de la Communauté;
- b) au renforcement des partenariats stratégiques et au lancement de coopérations transnationales qui intensifient notamment la coopération régionale dans le domaine de l'égalité des sexes;
- c) à un effort pour tendre à un impact économiquement rentable et durable lors de la conception et de la planification des interventions;
- d) à une définition claire et au suivi des objectifs et des indicateurs;

- e) aux efforts de recherche de synergies avec les politiques et les programmes dans les domaines de la santé sexuelle et génésique, des droits en la matière, des maladies dues à la pauvreté, notamment les programmes liés au VIH/sida, des mesures de lutte contre la violence, des questions relatives à la situation des filles, de l'éducation et de la formation des femmes de tout âge, des personnes âgées, de l'environnement, des droits de l'homme, de la prévention des conflits, de la démocratisation et de la participation des femmes aux processus de décision politique, économique et sociale;
- f) à l'intégration de la dimension de genre dans les six domaines de priorité de la politique communautaire de développement;
- g) à la nécessité de se préoccuper tout spécialement de l'éducation des filles et à la possibilité de commencer à redresser la situation d'inégalité des chances dans laquelle se trouvent les filles en recrutant et en formant des enseignantes locales.

Chapitre II

MISE EN ŒUVRE DE L'AIDE

Article 6

1. L'assistance financière accordée au titre du présent règlement prend la forme d'aides non remboursables ou de marchés.

2. Une aide non remboursable ne peut financer le coût total d'un projet que s'il est prouvé qu'elle est indispensable à l'exécution de ce projet, à l'exception des projets résultant de la mise en œuvre de conventions de financement conclues avec des pays tiers ou des projets gérés par des organisations internationales. Dans les autres cas, une contribution financière est demandée aux bénéficiaires définis à l'article 7. La fixation de son montant tient compte des capacités des partenaires concernés et de la nature du projet en question.

3. Les contrats avec les bénéficiaires peuvent couvrir le financement de leurs dépenses de fonctionnement, conformément à l'article 4, paragraphe 3, point b).

4. L'octroi de l'aide financière prévue par le présent règlement peut comporter un cofinancement avec d'autres bailleurs de fonds, notamment avec les États membres, les Nations unies, ainsi que des banques de développement et des institutions financières internationales ou régionales.

Article 7

1. Les partenaires susceptibles de bénéficier d'une aide financière dans le cadre du présent règlement sont:

- a) les autorités et agences administratives de niveaux national, régional et local;
- b) les communautés locales, les organisations non gouvernementales (ONG), particulièrement celles actives dans le domaine de l'égalité des sexes, les associations de femmes, les organisations à base communautaire, les syndicats et autres personnes physiques ou morales sans but lucratif;
- c) le secteur privé local;

- d) les organisations régionales;
- e) les organisations internationales comme l'Organisation des Nations unies et ses agences, ses fonds et ses programmes, de même que les banques de développement, les institutions financières, les initiatives mondiales et les partenariats internationaux entre les secteurs public et privé;
- f) les instituts et universités effectuant des recherches et des études dans le domaine du développement.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, point e), l'aide financière de la Communauté sous forme d'aides non remboursables est ouverte aux partenaires dont le siège se situe dans un État membre ou dans un pays tiers bénéficiaire ou susceptible de bénéficier d'une assistance communautaire au titre du présent règlement, à condition que ce siège soit effectivement le centre de gestion des activités. À titre exceptionnel, le siège peut être établi dans un autre pays tiers. La priorité sera accordée aux structures internes qui peuvent jouer un rôle dans le renforcement des capacités locales quant aux questions d'égalité des sexes.

Article 8

1. Dans la mesure où les actions font l'objet d'un accord de financement entre la Communauté et le pays bénéficiaire, cet accord prévoit que le paiement de taxes, de droits et d'autres charges n'est pas assuré par la Communauté.

2. Les conventions de financement, ainsi que les accords ou contrats de subvention conclus au titre du présent règlement, prévoient que la Commission et la Cour des comptes effectuent des contrôles sur place, conformément aux procédures habituelles prévues par la Commission en vertu des règles en vigueur, en particulier celles du règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes ⁽¹⁾.

3. Les mesures nécessaires sont prises pour souligner le caractère communautaire de l'aide fournie au titre du présent règlement.

Article 9

1. La participation aux appels d'offres et l'attribution des marchés publics sont ouvertes à égalité de conditions à toutes les personnes physiques et morales des États membres, des pays assimilés et des pays en développement. Elles sont ouvertes à d'autres pays tiers sous réserve de réciprocité. Elles peuvent, à titre exceptionnel et dans des conditions dûment justifiées, être étendues à d'autres pays tiers.

2. Les fournitures doivent être originaires des États membres, du pays bénéficiaire ou d'autres pays en développement. Dans les cas mentionnés au paragraphe 1, les fournitures peuvent être originaires d'autres pays tiers.

Article 10

1. Pour satisfaire aux objectifs de cohérence et de complémentarité visés par le traité et garantir une efficacité optimale

de l'ensemble de ces actions, la Commission peut prendre toutes les mesures de coordination nécessaires, en particulier:

- a) l'instauration d'un système d'échange et d'analyse systématique d'informations sur les actions financées et celles dont le financement est envisagé par la Communauté et les États membres;
- b) la coordination sur place de la mise en œuvre des interventions par des réunions et des échanges d'informations réguliers entre les représentants de la Commission et des États membres dans le pays bénéficiaire, les autorités locales et autres organes décentralisés.

2. La Commission devrait inscrire la question de genre comme point permanent à l'ordre du jour des réunions entre des représentants de la Commission, des États membres et des pays partenaires dans le but d'accroître la sensibilisation aux questions d'égalité des sexes dans des thèmes émergents de la coopération au développement.

3. La Commission prend en compte les expériences des États membres, des autres donateurs et des pays participants dans les domaines de l'intégration de la dimension de genre et de l'émancipation des femmes.

4. La Commission, en liaison avec les États membres, peut prendre toute initiative nécessaire en vue d'assurer une bonne coordination avec les autres bailleurs de fonds concernés, notamment avec ceux du système des Nations unies.

Chapitre III

DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET PROCÉDURES DE DÉCISION APPLICABLES

Article 11

1. L'enveloppe financière destinée à la mise en œuvre du présent règlement, pour la période 2004-2006, est établie à 9 millions d'euros.

2. Les crédits annuels sont autorisés par l'autorité budgétaire dans la limite des perspectives financières.

Article 12

1. La Commission est chargée d'élaborer des orientations de programmation stratégique et de définir la coopération de la Communauté sous la forme d'objectifs mesurables, de priorités, de délais pour certains domaines d'action, d'hypothèses et de résultats escomptés. La programmation est pluriannuelle et indicative.

2. Il sera procédé une fois par an à un échange de vues sur la base d'une présentation par le représentant de la Commission des orientations générales applicables aux actions à mener, dans le cadre d'une réunion conjointe des comités visés à l'article 14, paragraphe 1.

⁽¹⁾ Règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil (JO L 248 du 16.9.2002, p. 1).

Article 13

1. La Commission assure l'évaluation préalable, la sélection et la gestion des opérations couvertes par le présent règlement conformément aux procédures budgétaires et autres en vigueur, et en particulier celles prévues par le règlement financier.
2. Les programmes de travail sont adoptés conformément à la procédure visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 14

1. La Commission est assistée par le comité géographique compétent pour le développement.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est fixée à quarante-cinq jours.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Chapitre IV**RAPPORTS***Article 15*

1. À l'issue de chaque exercice budgétaire, la Commission fournit, dans son rapport annuel au Parlement européen et au

Conseil sur la politique de développement de la Communauté européenne, des informations sur les actions financées durant l'année en cours, ainsi que ses conclusions concernant la mise en œuvre du présent règlement durant l'exercice précédent.

La synthèse, en particulier, présente les points forts, les points faibles et le bilan des actions, celles pour lesquelles des marchés ont été passés, et les résultats d'éventuelles évaluations indépendantes portant sur des actions spécifiques.

2. Un an avant l'expiration du présent règlement, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation indépendant sur sa mise en œuvre en vue d'établir si les objectifs visés ont été atteints et de définir des orientations pour améliorer l'efficacité des actions futures. Sur la base de ce rapport d'évaluation, la Commission peut formuler des propositions concernant l'avenir du présent règlement et, si nécessaire, sa modification.

Article 16

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable jusqu'au 31 décembre 2006.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à ...

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. INTRODUCTION

1. Le 31 juillet 2003, la Commission a transmis au Conseil et au Parlement européen une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la promotion de l'égalité des sexes dans la coopération au développement ⁽¹⁾. Cette proposition est fondée sur l'article 179 du traité qui prévoit l'application de la procédure de codécision visée à l'article 251 du traité CE.
2. Le 18 décembre 2003, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture et a adopté 21 amendements à la proposition de la Commission ⁽²⁾.
3. Le 26 janvier 2004, le Conseil est parvenu à un accord politique sur une position commune qui reprend 20 de ces 21 amendements. Le 19 février 2004, le Conseil a adopté formellement cette position commune.

II. OBJECTIF

Le règlement a pour objectif général de mettre en œuvre des mesures en vue de promouvoir l'égalité des sexes dans les politiques, les stratégies et les interventions de la Communauté en matière de coopération au développement. Cet acte se propose en particulier de clarifier l'objectif de la politique de la Communauté en matière d'égalité des sexes dans le cadre de la coopération au développement. L'adoption d'un axe plus marqué rendra le processus plus lisible et plus visible, ce qui facilitera la mise en place des changements à apporter pour promouvoir l'égalité entre les hommes et les femmes dans la coopération au développement. Cette démarche s'impose pour appliquer efficacement la stratégie d'intégration de l'égalité des sexes dans le cadre de la réduction de la pauvreté, conformément à la communication de la Commission de 2001 intitulée «Programme d'action pour l'intégration de la dimension de genre dans la coopération au développement de la Communauté» ⁽³⁾.

Les *objectifs spécifiques du règlement*, conformément au but de promotion de l'égalité des sexes et d'émancipation des femmes intégré lors du sommet du millénaire des Nations unies dans ses objectifs de développement, sont les suivants:

- a) favoriser l'intégration de la dimension de genre dans tous les domaines de la coopération au développement, en y associant des mesures spécifiques en faveur des femmes afin de promouvoir l'égalité des sexes en tant que contribution importante à la réduction de la pauvreté;
- b) soutenir les capacités publiques et privées internes aux pays en développement qui sont en mesure de prendre la responsabilité et l'initiative de la promotion de l'égalité des sexes.

Les actions qui seront menées dans le cadre du règlement font partie intégrante de la politique communautaire en matière d'égalité des sexes et de pauvreté dans le contexte de la coopération au développement. Il est par conséquent primordial de veiller à leur coordination, à leur cohérence et à leur complémentarité avec les autres instruments d'aide à la disposition de la Communauté européenne, de même qu'avec les politiques suivies aux niveaux national, régional et international.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Toile de fond

— Le Parlement européen et le Conseil se sont tous deux félicités de l'approche générale suivie par la proposition de la Commission et sont convenus de l'opportunité de tenter de parvenir à un accord en première lecture pour que le règlement soit adopté dès que possible, puisqu'il est destiné à remplacer le règlement (CE) n° 2836/98 du Conseil relatif à l'intégration des questions d'égalité des sexes dans la coopération au développement ⁽⁴⁾, qui a cessé d'être applicable le 31 décembre 2003.

⁽¹⁾ Doc. 11923/03 DEVGEM 110 SOC 318 CODEC 1083 — COM(2003) 465 final.

⁽²⁾ Doc. 16168/03 CODEC 1838 DEVGEM 166 SOC 530.

⁽³⁾ Doc. 10576/01 — COM(2001) 295 final.

⁽⁴⁾ JO L 354 du 30.12.1998, p. 5.

- Conformément aux dispositions prévues dans la déclaration commune ⁽¹⁾ sur les modalités pratiques de la procédure de codécision, un certain nombre de contacts informels ont eu lieu entre le Conseil, le Parlement et la Commission afin de parvenir à un accord en première lecture.
- Dans ces conditions, toutes les modifications que le Conseil souhaitait apporter à la proposition de la Commission, et que celle-ci et le Parlement européen étaient en mesure d'accepter, ont été transformées en 20 amendements de compromis du Parlement européen. La position commune ne contient aucune autre modification de la proposition de la Commission.
- La Commission a dès lors accepté la position commune qui a fait l'objet d'un accord politique au sein du Conseil le 26 janvier 2004.

2. Amendements du Parlement européen

- Le Parlement européen a adopté 21 amendements présentés par la Commission du développement et de la coopération. Comme indiqué ci-dessus, 20 d'entre eux avaient fait l'objet d'un accord lors des contacts informels avec la Commission et le Conseil et ont été intégralement incorporés dans la position commune.
- Le seul amendement qui n'a pas été repris dans la position commune est l'amendement 21, qui proposait d'augmenter le budget de 2 millions d'euros, établissant le montant de l'enveloppe financière à 11 millions d'euros au lieu de 9 millions. Le Conseil a rejeté cet amendement à l'unanimité en s'en tenant au budget de 9 millions d'euros que proposait la Commission, qui, elle aussi, a rejeté l'amendement 21. Les raisons invoquées pour maintenir l'enveloppe financière à un montant de 9 millions d'euros sont les suivantes:
 - 1) la Commission a proposé ce chiffre de 9 millions d'euros sur la base d'une prévision réaliste de ce qui peut être raisonnablement dépensé au cours de la période 2004-2006 (c'est-à-dire 3 millions d'euros par an) et à la lumière de l'évaluation de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2836/98;
 - 2) l'augmentation de 2 millions d'euros qui était proposée ne se justifie pas parce qu'elle ne permettrait pas une intégration des politiques d'égalité entre les hommes et les femmes, qui nécessiterait un montant nettement supérieur. L'objectif de la ligne budgétaire consacrée à l'intégration des questions de genre, tel qu'il est énoncé dans la fiche financière législative de la Commission, est de jouer un rôle de catalyseur, de valoriser des initiatives pilotes et d'élaborer de bonnes pratiques et de les diffuser;
 - 3) comme la Commission l'a fermement fait savoir à de nombreuses reprises, il n'est pas possible de prélever les 2 millions d'euros supplémentaires sur la ligne budgétaire B7-6220, alors même que la Commission éprouve de sérieuses difficultés à faire face à ses engagements financiers actuels.

3. Principales innovations introduites par le Parlement européen et le Conseil par les amendements de compromis

Les amendements de compromis approuvés par les trois institutions améliorent, renforcent et précisent le texte proposé par la Commission en:

- mettant davantage l'accent sur l'aspect relatif à la réduction de la pauvreté et à l'intégration des politiques d'égalité entre les hommes et les femmes,
- faisant de l'égalité entre les sexes une question transversale dans un souci de rationalisation,
- soulignant l'importance que revêt la coordination entre les différents partenaires et les acteurs non étatiques,
- marquant l'importance de l'émancipation des femmes,
- introduisant des critères plus précis pour pouvoir bénéficier d'un financement, une attention particulière étant accordée à l'éducation et à la formation des femmes.

⁽¹⁾ Déclaration commune sur les modalités pratiques de la nouvelle procédure de codécision (article 251 du traité instituant la Communauté européenne) (JO C 148 du 28.5.1999, p. 1).

IV. CONCLUSION

Le Conseil estime que sa position commune tient compte dans une très large mesure de l'avis en première lecture du Parlement européen. Elle a repris tous les amendements approuvés par les trois institutions. Elle constitue une amélioration considérable de la proposition de la Commission et devrait dès lors pouvoir être acceptée par le Parlement européen. Le Conseil estime qu'il est essentiel que le règlement proposé soit adopté et mis en œuvre dans les meilleurs délais pour assurer la continuité du financement de projets visant à promouvoir l'égalité des sexes dans les pays en développement.

POSITION COMMUNE (CE) N° 22/2004

arrêtée par le Conseil le 19 février 2004

en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2004 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

(2004/C 95 E/03)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément aux conclusions du Conseil européen tenu à Stockholm les 23 et 24 mars 2001, le présent règlement constitue la première étape d'un processus de révision complète. Pour tenir compte de l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les nouveaux arrivants et les questions relatives à l'accès aux marchés, le présent règlement devrait être réexaminé à l'issue d'une période d'application déterminée.
- (2) L'expérience a montré qu'il convient de renforcer le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil ⁽⁴⁾, afin de garantir une utilisation maximale et la plus souple possible des capacités limitées dans les aéroports saturés.
- (3) Il est donc nécessaire de modifier ledit règlement, en application de son article 14, et de clarifier plusieurs de ses dispositions.
- (4) Il est souhaitable de se conformer à la terminologie internationale et, par conséquent, d'utiliser les termes «aéroport à facilitation d'horaires» et «aéroport coordonné» au lieu de «aéroport coordonné» et «aéroport entièrement coordonné» respectivement.
- (5) Il convient de désigner les aéroports qui présentent de graves insuffisances de capacité comme des aéroports coordonnés sur la base de critères objectifs après réalisation d'une étude de capacité. Dans les aéroports coordonnés, des règles détaillées doivent être appliquées afin d'assurer le respect total des principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination. Les activités particu-

lières telles que l'exploitation d'hélicoptères ne devraient pas faire l'objet de règles d'attribution de créneaux horaires lorsque celles-ci ne s'imposent pas.

- (6) Dans les aéroports à facilitation d'horaires, le facilitateur d'horaires devrait s'acquitter de ses tâches en toute indépendance. Dans les aéroports coordonnés, le coordonnateur joue un rôle central dans le processus de coordination. Par conséquent, le coordonnateur devrait être dans une position d'indépendance totale et ses responsabilités devraient être décrites en détail.
- (7) Il est nécessaire de spécifier dans le détail le rôle du comité de coordination qui doit être établi afin d'assurer des fonctions consultatives et de médiation en relation avec l'attribution des créneaux horaires. Les représentants de l'État membre devraient être invités à participer aux réunions du comité de coordination en qualité d'observateurs sans droit de vote. Ce statut d'observateur ne devrait pas s'opposer à ce que lesdits représentants puissent assurer la présidence de réunions du comité. Il importe de veiller à ce que le comité de coordination n'ait pas le pouvoir de prendre de décisions qui lieraient le coordonnateur.
- (8) Il est également nécessaire d'indiquer clairement que l'attribution d'un créneau horaire devrait être considérée comme octroyant au transporteur aérien bénéficiaire l'autorisation d'accéder aux installations aéroportuaires pour l'atterrissage et le décollage à des dates et heures précises au cours de la période pour laquelle l'autorisation est accordée. Il y a lieu de déterminer si des règles et des procédures pour la coordination entre les créneaux horaires des aéroports et les créneaux de navigation aérienne devraient être élaborées.
- (9) Toutefois, dans l'intérêt de la stabilité des opérations, le système existant prévoit la réattribution des créneaux horaires utilisés de longue date par les transporteurs aériens en place («droits acquis»). Afin d'encourager les opérations à caractère régulier dans un aéroport coordonné, il est nécessaire de prévoir que les droits acquis portent sur une série de créneaux horaires. En même temps, les États membres devraient avoir la possibilité de prendre en compte les contraintes opérationnelles et environnementales lorsqu'ils déterminent les paramètres de capacité.
- (10) Les créneaux horaires utilisés de longue date devraient satisfaire au calcul du taux d'utilisation ainsi qu'à toutes les autres dispositions pertinentes du règlement (CEE) n° 95/93 pour continuer à donner aux transporteurs aériens en cause le droit de les revendiquer pour la prochaine période de planification horaire équivalente. Il convient de clarifier la situation des droits acquis en cas d'accord d'opérations communes, de partage de code ou de franchise.

⁽¹⁾ JO C 270 E du 25.9.2001, p. 131, et JO C ...

⁽²⁾ JO C 125 du 27.5.2002, p. 8.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 11 juin 2002 (JO C 261 E du 30.10.2003, p. 116), position commune du Conseil du 19 février 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 221 du 4.9.2003, p. 1).

- (11) Les opérations à caractère régulier dans un aéroport devraient recevoir une priorité stricte sans distinction entre services réguliers et non réguliers.
- (12) Il convient que la définition d'un «nouvel arrivant» renforce la fourniture de services aériens adéquats dans les régions et accroisse la concurrence potentielle sur les liaisons intra-communautaires.
- (13) Afin de veiller davantage à ce que les pays tiers offrent, entre autres, aux transporteurs communautaires un traitement comparable, il convient d'instituer une procédure permettant à la Communauté d'agir plus efficacement à l'encontre des pays tiers qui n'accordent pas un traitement comparable à celui accordé dans la Communauté.
- (14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution confiées à la Commission ⁽¹⁾.
- (15) Dans un aéroport coordonné, l'accès pour un transporteur aérien n'est possible que si un créneau horaire a été attribué. Il convient de mettre en place des mesures propres à garantir l'application du présent règlement, en particulier lorsque des transporteurs aériens, de manière répétée et volontaire, ne respectent pas les règles d'attribution des créneaux horaires.
- (16) Il convient de prévoir une procédure de révision des décisions du coordonnateur.
- (17) Pour éviter toute ambiguïté, il convient de préciser que l'application des dispositions du présent règlement ne porte pas atteinte aux règles en matière de concurrence fixées par le traité, notamment par ses articles 81 et 82, et par le règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil du 21 décembre 1989 relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises ⁽²⁾.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 95/93 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 1^{er}, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Le présent règlement s'applique aux aéroports de la Communauté.»
- 2) l'article 2 est modifié comme suit:
- a) les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:
- «a) "créneau horaire", l'autorisation accordée par un coordonnateur conformément au présent règlement d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires qui sont nécessaires pour la prestation d'un service aérien dans un aéroport coordonné à une date et

à une heure précises, aux fins de l'atterrissage et du décollage, selon l'attribution faite par un coordonnateur conformément au présent règlement;

b) "nouvel arrivant":

- i) un transporteur aérien demandant que lui soit attribué, dans le cadre d'une série de créneaux horaires, un créneau horaire dans un aéroport pour un jour quelconque, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait au total de moins de cinq créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question, ou
- ii) un transporteur aérien demandant que lui soit attribuée une série de créneaux horaires en vue d'un service régulier de passagers sans escale entre deux aéroports communautaires, lorsque deux autres transporteurs aériens au plus exploitent le même service régulier sans escale entre ces aéroports ou systèmes aéroportuaires le jour en question, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait de moins de cinq créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question, pour ce service sans escale, ou
- iii) un transporteur aérien demandant que lui soit attribuée une série de créneaux horaires dans un aéroport pour un service régulier de passagers sans escale entre cet aéroport et un aéroport régional, lorsqu'aucun autre transporteur aérien n'exploite un service régulier de passagers sans escale entre ces aéroports ou systèmes aéroportuaires le jour en question, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait de moins de cinq créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question, pour ce service sans escale.

Un transporteur aérien qui détient plus de 5 % du nombre total de créneaux horaires disponibles le jour en question dans un aéroport déterminé, ou plus de 4 % du nombre total de créneaux horaires disponibles le jour en question dans un système aéroportuaire dont cet aéroport fait partie, n'est pas considéré comme un nouvel arrivant dans cet aéroport.»

b) les points f) et g) sont remplacés par le texte suivant:

- «f) i) "transporteur aérien", une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable ou d'un document équivalent au plus tard le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou le 31 août pour la saison d'hiver suivante. Aux fins des articles 4, 8, 8 bis et 10, la définition de "transporteur aérien" englobe aussi les exploitants d'aviation d'affaires, lorsque les services ainsi offerts sont réguliers; aux fins des articles 7 et 14, la définition de "transporteur aérien" englobe aussi tous les exploitants d'aéronefs civils;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 (JO L 180 du 9.7.1997, p. 1).

- ii) "groupe de transporteurs aériens", deux transporteurs aériens, ou plus, qui réalisent ensemble des opérations communes ou en franchise ou en partage de code aux fins de l'exploitation d'un service aérien déterminé;
- g) "aéroport coordonné", tout aéroport où, pour atterrir ou décoller, un transporteur aérien ou tout autre exploitant d'aéronefs doit s'être vu attribuer un créneau horaire par un coordonnateur, à l'exception des vols d'État, des atterrissages d'urgence et des vols humanitaires;»
- c) les points suivants sont insérés:
- «i) "aéroport à facilitation d'horaires", un aéroport susceptible d'être saturé à certaines périodes de la journée, de la semaine ou de l'année, ce problème de saturation pouvant être résolu par une coopération volontaire entre transporteurs aériens, et dans lequel un facilitateur d'horaires a été désigné pour faciliter les activités des transporteurs aériens exploitant ou ayant l'intention d'exploiter des services dans cet aéroport;
- j) "entité gestionnaire d'un aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour mission, aux termes de la législation ou de la réglementation nationale, d'administrer et de gérer les infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport ou dans le système aéroportuaire considéré;
- k) "série de créneaux horaires", au moins cinq créneaux horaires demandés pour une même période de planification horaire régulièrement à la même heure le même jour de la semaine et attribués de cette manière ou, si cela n'est pas possible, attribués approximativement à la même heure;
- l) "aviation d'affaires", le secteur de l'aviation générale qui concerne l'exploitation ou l'utilisation d'aéronefs par des entreprises pour le transport de passagers ou de marchandises afin de les aider à conduire leurs affaires, les vols ayant lieu à des fins généralement considérées comme non accessibles au public et étant effectués par des pilotes titulaires, au minimum, d'une licence de pilote commercial valable avec une qualification de vol aux instruments;
- m) "paramètres de coordination", l'expression, en termes opérationnels, de la capacité totale disponible pour l'attribution de créneaux horaires dans un aéroport au cours de chaque période de coordination, en reflétant l'ensemble des facteurs techniques, opérationnels et environnementaux qui influent sur les performances des infrastructures aéroportuaires et de ses différents sous-systèmes.»
- 3) l'article 3 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. a) Un État membre n'est pas tenu de désigner un aéroport comme à facilitation d'horaires ou coordonné, sauf conformément aux dispositions du présent article.
- b) Un État membre ne désigne pas un aéroport comme coordonné, sauf conformément aux dispositions du paragraphe 3.»
- b) au paragraphe 2, le terme «aéroport coordonné» est remplacé par le terme «aéroport à facilitation d'horaires»;
- c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:
- «3. L'État membre responsable veille à ce qu'une étude approfondie de la capacité soit effectuée dans un aéroport sans statut ou dans un aéroport à facilitation d'horaires, par l'entité gestionnaire de cet aéroport ou par tout autre organisme compétent lorsque cet État membre le considère nécessaire ou dans un délai de six mois:
- i) à la suite d'une demande écrite de transporteurs aériens représentant plus de la moitié des mouvements dans un aéroport ou de l'entité gestionnaire de l'aéroport, lorsqu'ils estiment que la capacité est insuffisante pour les mouvements effectifs ou prévus à certaines périodes, ou
- ii) sur demande de la Commission, en particulier lorsqu'un aéroport n'est en réalité accessible qu'aux seuls transporteurs aériens auxquels ont été attribués des créneaux horaires ou lorsque les transporteurs aériens, et en particulier les nouveaux arrivants, sont confrontés à de graves problèmes pour s'assurer des possibilités d'atterrissage et de décollage à l'aéroport en question.
- Cette étude, qui est basée sur des méthodes généralement reconnues, détermine les insuffisances de capacité en tenant compte des contraintes environnementales applicables dans l'aéroport considéré. L'étude examine les possibilités de remédier à ces insuffisances à l'aide d'infrastructures nouvelles ou modifiées, de changements opérationnels ou de tout autre changement et le calendrier envisagé pour résoudre les problèmes. Cette étude est actualisée si le paragraphe 5 est invoqué ou lorsque interviennent dans l'aéroport des changements qui influencent sensiblement sa capacité et son utilisation. L'étude et la méthode utilisée sont mises à la disposition des parties qui ont demandé l'étude et, sur demande, à d'autres parties intéressées. En même temps, l'étude est communiquée à la Commission.»
- d) le paragraphe 4 est remplacé par les paragraphes suivants:
- «4. Sur la base de l'étude, l'État membre consulte, à propos de la situation de l'aéroport en termes de capacité, l'entité gestionnaire de l'aéroport, les transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, les organisations qui les représentent, les représentants de l'aviation générale qui utilisent régulièrement l'aéroport et les autorités responsables du contrôle du trafic aérien.

5. Lorsque des problèmes de capacité se posent pour une période de planification ou plus, l'État membre veille à ce que l'aéroport soit désigné comme coordonné pour les périodes concernées uniquement lorsque:

- a) les insuffisances de capacité sont tellement graves que des retards importants ne peuvent être évités à l'aéroport, et
- b) il n'y a aucune possibilité de résoudre ces problèmes à court terme.

6. Par dérogation au paragraphe 5, les États membres peuvent, dans des situations exceptionnelles, désigner les aéroports touchés comme coordonnés, pour la période concernée.»

- e) le paragraphe 5 actuel devient le paragraphe 7 et le terme «aéroport entièrement coordonné» est remplacé par le terme «aéroport coordonné».

4) l'article 4 est modifié comme suit:

- a) le titre est remplacé par le texte suivant: «Facilitateur d'horaires et coordonnateur»;
- b) les paragraphes 1 à 6 sont remplacés par le texte suivant:

«1. L'État membre responsable d'un aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné veille à la nomination, à la fonction de facilitateur d'horaires ou de coordonnateur d'une personne physique ou morale qualifiée, respectivement, après consultation des transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, des organisations qui les représentent et de l'entité gestionnaire de l'aéroport ainsi que du comité de coordination, s'il existe. Le même facilitateur d'horaires ou coordonnateur peut être désigné pour plusieurs aéroports.

2. L'État membre responsable d'un aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné veille:

- a) à ce que, dans le cas d'un aéroport à facilitation d'horaires, le facilitateur d'horaires agisse au titre du présent règlement d'une manière indépendante, neutre, non discriminatoire et transparente;
- b) dans le cas d'un aéroport coordonné, à l'indépendance du coordonnateur en le séparant fonctionnellement de toute partie intéressée. Le système de financement des activités des coordonnateurs est propre à garantir leur indépendance;
- c) à ce que le coordonnateur agisse conformément au présent règlement d'une manière neutre, non discriminatoire et transparente.

3. Le facilitateur d'horaires et le coordonnateur participent aux conférences internationales de planification horaire réunissant les transporteurs aériens et autorisées par le droit communautaire.

4. Le facilitateur d'horaires conseille les transporteurs aériens et recommande des heures d'arrivée et/ou de départ de rechange en cas de risque de saturation.

5. Le coordonnateur est la seule personne responsable de l'attribution des créneaux horaires. Il attribue les créneaux horaires conformément aux dispositions du présent règlement et veille à ce que, en cas d'urgence, les créneaux puissent aussi être attribués en dehors des heures de bureau.

6. Le facilitateur d'horaires s'assure que les activités des transporteurs aériens sont conformes aux horaires qui leur sont recommandés. Le coordonnateur s'assure que les activités des transporteurs aériens sont conformes aux créneaux horaires qui leur sont attribués. Ces contrôles de conformité sont menés en coopération avec l'entité gestionnaire de l'aéroport ainsi qu'avec les autorités de contrôle du trafic aérien et ils tiennent compte des paramètres de temps et d'autres paramètres pertinents liés à l'aéroport concerné.

Sur demande, le coordonnateur soumet aux États membres concernés et à la Commission un rapport d'activité annuel relatif, en particulier, à l'application des articles 8 bis et 14 ainsi qu'à toute réclamation concernant l'application des articles 8 et 10 soumise au comité de coordination et les mesures prises pour y donner suite.

7. Tous les facilitateurs d'horaires et tous les coordonnateurs coopèrent afin de détecter des incohérences dans les horaires.»

- c) l'actuel paragraphe 7 devient le paragraphe 8 et la partie introductive de ce paragraphe est remplacée par le texte suivant:

«Sur demande et dans un délai raisonnable, le coordonnateur communique aux parties intéressées, notamment aux membres ou aux observateurs du comité de coordination, pour examen, les informations suivantes sous forme écrite ou toute autre forme aisément accessible:»

- d) l'actuel paragraphe 8 devient le paragraphe 9 et est remplacé par le texte suivant:

«9. Les informations visées au paragraphe 8 sont communiquées au plus tard au moment des conférences pertinentes de planification horaire ainsi que, selon le cas, au cours de celles-ci et ultérieurement. Sur demande, le coordonnateur présente ces informations sous forme résumée. Il peut demander pour la communication de ces informations sous forme résumée une rétribution déterminée en fonction du coût.»

- e) le paragraphe suivant est ajouté:

«10. Si des normes pertinentes et généralement acceptées sont disponibles concernant l'information sur les horaires, le facilitateur d'horaires, le coordonnateur et les transporteurs aériens les appliquent, à condition qu'elles soient conformes au droit communautaire.»

5) les articles 5 à 9 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 5

Comité de coordination

1. L'État membre responsable veille à ce qu'un comité de coordination soit créé dans un aéroport coordonné. Un même comité de coordination peut être désigné pour plusieurs aéroports. La participation à ce comité est ouverte au moins aux transporteurs aériens qui utilisent régulièrement le (ou les) aéroport(s) et aux organisations qui les représentent, à l'entité gestionnaire de l'aéroport concerné, aux autorités responsables du contrôle du trafic aérien concernées et aux représentants de l'aviation générale qui utilisent régulièrement l'aéroport.

Les missions du comité de coordination sont:

- a) de faire des propositions ou de donner des conseils au coordonnateur et/ou à l'État membre sur:
 - les possibilités d'accroître la capacité de l'aéroport déterminée conformément à l'article 3 ou d'en améliorer l'utilisation,
 - les paramètres de coordination à déterminer conformément à l'article 6,
 - les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués,
 - les lignes directrices locales en matière d'attribution des créneaux horaires ou de surveillance de l'utilisation des créneaux attribués, compte tenu notamment d'éventuelles considérations environnementales, comme prévu à l'article 8, paragraphe 5,
 - l'amélioration des conditions de trafic dans l'aéroport en question,
 - les problèmes graves rencontrés par les nouveaux arrivants, comme prévu à l'article 10, paragraphe 9,
 - toute question concernant la capacité de l'aéroport;
- b) d'assurer une médiation entre toutes les parties concernées sur les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires, comme prévu à l'article 11.

2. Les représentants de l'État membre et le coordonnateur sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs.

3. Le comité de coordination établit par écrit un règlement intérieur régissant, entre autres, la participation, les élections, la fréquence des réunions et la ou les langues utilisées. Tout membre du comité de coordination peut proposer des lignes directrices locales, comme prévu à l'article 8, paragraphe 5. À la demande du coordonnateur, le comité de coordination examine les lignes directrices locales proposées pour l'attribution de créneaux horaires et pour la surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués. Un rapport sur les travaux au sein du comité de

coordination est soumis à l'État membre concerné, avec indication des différents points de vue exprimés au sein du comité.

Article 6

Paramètres de coordination

1. Dans un aéroport coordonné, l'État membre responsable assure la détermination des paramètres d'attribution des créneaux horaires deux fois par an, en tenant compte de toutes les contraintes techniques, opérationnelles et environnementales pertinentes ainsi que de tout changement intervenu au niveau de ces contraintes.

Cette opération est fondée sur une analyse objective des possibilités d'accueil du trafic aérien, compte tenu des différents types de trafic à l'aéroport, de la saturation de l'espace aérien susceptible de survenir au cours de la période de coordination et de la situation en termes de capacité.

En vue des conférences de planification horaire, les paramètres sont communiqués en temps utile au coordonnateur de l'aéroport, avant que n'ait lieu l'attribution initiale de créneaux horaires.

2. Aux fins de l'opération visée au paragraphe 1, le coordonnateur définit, si l'État membre ne l'a pas fait, les intervalles de coordination pertinents après consultation du comité de coordination et conformément à la capacité établie.

3. La détermination des paramètres et la méthodologie utilisée ainsi que tous les changements y afférents sont examinés en détail au sein du comité de coordination en vue d'accroître la capacité et le nombre des créneaux horaires pouvant être attribués, avant qu'une décision finale sur les paramètres d'attribution des créneaux horaires soit prise. Tous les documents pertinents sont mis à la disposition des parties intéressées qui en font la demande.

Article 7

Information du facilitateur d'horaires et du coordonnateur

1. Les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans un aéroport à facilitation d'horaires ou un aéroport coordonné fournissent au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur, respectivement, toutes les informations pertinentes qu'ils demandent. Toutes les informations pertinentes sont présentées sous la forme et dans le délai spécifiés par le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur. En particulier, le transporteur aérien indique au coordonnateur, au moment de la demande d'attribution, s'il bénéficierait du statut de nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point b), en ce qui concerne les créneaux horaires demandés.

Pour tous les autres aéroports sans statut particulier, l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit, sur demande émanant d'un coordonnateur, toutes les informations en sa possession concernant les services prévus de transporteurs aériens.

2. Lorsqu'un transporteur aérien omet de fournir les informations visées au paragraphe 1, à moins qu'il ne puisse démontrer d'une manière satisfaisante l'existence de circonstances atténuantes, ou s'il fournit des informations fausses ou trompeuses, le coordonnateur ne prend pas en considération la ou les demandes de créneaux horaires de ce transporteur aérien auxquelles se rapportent les informations manquantes, fausses ou trompeuses. Le coordonnateur donne à ce transporteur aérien la possibilité de soumettre ses observations.

3. Le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur, l'entité gestionnaire de l'aéroport et les autorités responsables du contrôle du trafic aérien échangent toutes les informations nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives, notamment les données de vol et les créneaux horaires.

Article 8

Processus d'attribution des créneaux horaires

1. Les séries de créneaux horaires sont attribuées, en puisant dans le *pool* de créneaux horaires, aux transporteurs qui en font la demande sous forme d'autorisation d'utiliser les infrastructures aéroportuaires aux fins de l'atterrissage et du décollage pendant la période de planification horaire pour laquelle la demande a été formulée; à l'expiration de celle-ci, les créneaux sont remis dans le *pool* conformément aux dispositions de l'article 10.

2. Sans préjudice des articles 7, 8 bis et 9, de l'article 10, paragraphe 1, et de l'article 14, le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- une série de créneaux horaires a été utilisée par un transporteur aérien pour l'exploitation de services aériens réguliers et de services aériens non réguliers programmés, et
- ce transporteur aérien peut démontrer, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il a exploité la série de créneaux horaires en question, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins 80 % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle elle avait été attribuée.

En pareil cas, cette série de créneaux horaires donne au transporteur aérien concerné droit à la même série lors de la période suivante de planification horaire équivalente, si ledit transporteur aérien en fait la demande dans le délai visé à l'article 7, paragraphe 1.

3. Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 2, lorsque toutes les demandes de créneaux horaires formulées par les transporteurs aériens concernés ne peuvent pas être satisfaites, la préférence est donnée aux services aériens commerciaux et, en particulier, aux services réguliers et

aux services aériens non réguliers programmés. En cas de demandes concurrentes dans une même catégorie de services, la priorité est donnée aux opérations ayant lieu toute l'année.

4. La reprogrammation de séries de créneaux horaires avant l'attribution aux autres transporteurs aériens demandeurs des créneaux restants du *pool* visé à l'article 10 est acceptée uniquement pour des raisons opérationnelles ou si la programmation des créneaux horaires des transporteurs aériens demandeurs se trouve améliorée par rapport à la programmation initialement demandée. Elle ne prend effet qu'après confirmation expresse par le coordonnateur.

5. Le coordonnateur tient également compte des règles et lignes directrices complémentaires établies par le secteur des transports aériens à l'échelle mondiale ou communautaire, ainsi que des lignes directrices locales proposées par le comité de coordination et approuvées par l'État membre ou tout autre organisme compétent responsable de l'aéroport concerné, pour autant que ces règles et lignes directrices ne portent pas atteinte à l'indépendance du coordonnateur, respectent le droit communautaire et visent à améliorer l'utilisation efficace de la capacité des aéroports. Ces règles sont communiquées à la Commission par ledit État membre.

6. Lorsqu'une demande de créneau horaire ne peut pas être satisfaite, le coordonnateur en communique les raisons au transporteur aérien demandeur et lui indique le plus proche créneau de remplacement disponible.

7. Le coordonnateur s'efforce, en plus de l'attribution de créneaux prévue pour la période de planification horaire, de donner suite aux demandes isolées de créneaux introduites au dernier moment pour tout type d'aviation, y compris l'aviation générale. À cet effet, peuvent être utilisés les créneaux horaires encore disponibles dans le *pool* visé à l'article 10 après l'attribution aux transporteurs demandeurs, ainsi que les créneaux libérés au dernier moment.

Article 8 bis

Mobilité des créneaux horaires

1. Les créneaux horaires peuvent être:
 - a) transférés par un transporteur aérien d'une liaison ou d'un type de service à une autre liaison ou à un autre type de service qu'il exploite;
 - b) transférés:
 - i) entre une société mère et ses filiales et entre des filiales de la même société mère;
 - ii) dans le cadre de l'acquisition du contrôle du capital d'un transporteur aérien;
 - iii) dans le cas d'un rachat total ou partiel, lorsque les créneaux sont directement liés au transporteur aérien racheté;

c) échangés, l'un pour l'autre, entre transporteurs aériens.

2. Les transferts ou échanges visés au paragraphe 1 sont notifiés au coordonnateur et ne prennent effet qu'après la confirmation expresse de ce dernier. Le coordonnateur refuse de confirmer les transferts ou les échanges s'ils ne sont pas conformes aux exigences du présent règlement et s'il n'est pas convaincu que:

- a) les opérations aéroportuaires ne subiront pas un préjudice, compte tenu de l'ensemble des contraintes techniques, opérationnelles et environnementales;
 - b) les limitations imposées conformément à l'article 9 sont respectées;
 - c) un transfert de créneaux ne relève pas du paragraphe 3.
3. a) Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point b), ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés comme le prévoit le paragraphe 1, point b), du présent article, sauf en cas de rachat légalement autorisé des activités d'une entreprise en faillite.
- b) Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point b) ii) et iii), ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés à une autre liaison aérienne comme le prévoit le paragraphe 1, point a), du présent article, à moins que le nouvel arrivant ne bénéficie pour la nouvelle liaison d'une priorité identique à celle qui lui était reconnue pour la liaison initiale.
- c) Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point b), ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être échangés comme le prévoit le paragraphe 1, point c), du présent article, sauf afin d'améliorer la programmation des créneaux horaires pour les services en rapport avec la programmation initialement demandée.

Article 8 ter

Exclusion de demandes d'indemnisation

Le droit à une série de créneaux horaires visé à l'article 8, paragraphe 2, ne peut donner lieu à aucune demande de compensation en relation avec une limitation, une restriction ou une suppression quelconque de ce droit imposée en vertu du droit communautaire, en particulier en application des règles du traité relatives au transport aérien. Le présent règlement ne porte pas atteinte à la faculté des autorités publiques d'exiger le transfert de créneaux horaires entre des transporteurs aériens et de régir les modalités de leur attribution en application de leur législation nationale en matière de concurrence ou des articles 81 ou 82 du traité ou du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil du 21 décembre 1989 relatif au contrôle des

opérations de concentration entre entreprises (*). Ces transferts peuvent uniquement être effectués sans indemnisation financière.

Article 9

Obligations de service public

1. Lorsque des obligations de service public ont été imposées sur une liaison conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92, un État membre peut, dans un aéroport coordonné, réserver les créneaux horaires nécessaires pour les opérations envisagées sur la liaison en question. Si les créneaux horaires réservés pour la liaison concernée ne sont pas utilisés, ils sont mis à la disposition de tout autre transporteur aérien souhaitant exploiter la liaison conformément aux obligations de service public, sous réserve des dispositions du paragraphe 2. Si aucun autre transporteur ne souhaite exploiter cette liaison et si l'État concerné ne lance pas d'appel d'offres conformément à l'article 4, paragraphe 1, point d), du règlement (CEE) n° 2408/92, les créneaux horaires sont soit réservés pour une autre liaison soumise à des obligations de service public, soit remis dans le *pool*.

2. La procédure d'appel d'offres prévue à l'article 4, paragraphe 1, points d) à g) et i), du règlement (CEE) n° 2408/92 s'applique à l'utilisation des créneaux horaires visés au paragraphe 1 si plus d'un transporteur aérien de la Communauté souhaite exploiter la liaison et n'a pas pu obtenir de créneau horaire situé dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après les heures demandées au coordonnateur.

(*) JO L 395 du 30.12.1989, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 (JO L 180 du 9.7.1997, p. 1).»

- 6) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 10*

Pool de créneaux horaires

1. Le coordonnateur constitue un *pool* regroupant tous les créneaux horaires non attribués conformément à l'article 8, paragraphes 2 et 4. Toute nouvelle capacité de créneaux horaires déterminée conformément à l'article 3, paragraphe 3, est placée dans le *pool*.

2. Une série de créneaux horaires attribuée à un transporteur aérien pour l'exploitation d'un service aérien régulier ou d'un service aérien non régulier programmé n'ouvre pas à ce transporteur un droit à la même série de créneaux lors de la période suivante de planification horaire équivalente, à moins qu'il puisse démontrer, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il a exploité ces créneaux, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins 80 % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle ils ont été attribués.

3. Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien avant le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou avant le 31 août pour la saison d'hiver suivante, mais qui sont restitués au coordonnateur avant ces dates, ne sont pas pris en considération pour le calcul de l'utilisation.

4. Si l'utilisation à 80 % de la série de créneaux horaires ne peut pas être prouvée, tous les créneaux horaires constituant cette série sont placés dans le pool de créneaux horaires, à moins que la non-utilisation puisse être justifiée par l'une des raisons suivantes:

a) circonstances imprévisibles et irrésistibles sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise et qui entraînent:

- l'immobilisation au sol des aéronefs du type généralement employé pour assurer le service aérien en question,
- la fermeture d'un aéroport ou d'un espace aérien,
- une grave perturbation des opérations dans les aéroports concernés, y compris les séries de créneaux horaires dans d'autres aéroports communautaires en ce qui concerne des liaisons qui ont été touchées par cette perturbation, au cours d'une partie importante de la période de planification horaire pertinente;

b) interruption de services aériens en raison d'une action visant à affecter ces services, qui fait qu'il devient impossible d'un point de vue pratique et/ou technique pour le transporteur aérien d'effectuer les opérations comme prévu;

c) graves difficultés financières du transporteur aérien communautaire concerné entraînant la délivrance, par les autorités compétentes en la matière, d'une licence temporaire pendant la restructuration financière du transporteur, conformément à l'article 5, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 2407/92;

d) procédure judiciaire relative à l'application de l'article 9 en ce qui concerne des liaisons pour lesquelles des obligations de service public ont été imposées au titre de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 avec pour conséquence la suspension temporaire de l'exploitation de ces liaisons.

5. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission contrôle l'application du paragraphe 4 par le coordonnateur d'un aéroport entrant dans le champ d'application du présent règlement.

Elle se prononce dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande, conformément à la procédure visée à l'article 13, paragraphe 2.

6. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 2, du présent règlement et sans préjudice de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 2408/92, les créneaux horaires placés dans le pool sont distribués aux transporteurs aériens demandeurs. 50 % de ces créneaux sont attribués d'abord aux nouveaux arrivants, à moins que les demandes de ceux-ci ne représentent moins de 50 %. Le

coordonnateur traite équitablement les demandes des nouveaux arrivants et d'autres transporteurs, conformément aux périodes de coordination de chaque jour de planification horaire.

Parmi les demandes des nouveaux arrivants, la préférence est donnée à celles introduites par les transporteurs aériens pouvant prétendre au statut de nouvel arrivant en vertu de l'article 2, point b) i) et ii), ou de l'article 2, point b) i) et iii).

7. Un nouvel arrivant qui s'est vu offrir une série de créneaux dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après l'heure demandée, mais qui n'a pas accepté cette offre, ne conserve pas son statut de nouvel arrivant pour cette période de planification horaire.

8. En cas de services exploités par un groupe de transporteurs aériens, seul un des transporteurs aériens participants peut demander les créneaux horaires nécessaires. Le transporteur aérien qui exploite un tel service assume la responsabilité de la conformité aux critères d'exploitation requis pour conserver les droits acquis en raison d'une utilisation préalable visée à l'article 8, paragraphe 2.

Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien peuvent être utilisés par un ou plusieurs autres transporteurs aériens participant à une exploitation en commun, à condition que le code d'identification du transporteur aérien auquel les créneaux horaires ont été attribués reste attaché au vol partagé, à des fins de coordination et de surveillance. Lorsque ces opérations prennent fin, le transporteur aérien auquel les créneaux utilisés de la sorte avaient été attribués initialement conserve ces créneaux. Les transporteurs aériens participant à une exploitation en commun informent les coordonnateurs du détail de ces opérations avant le début de celles-ci.

9. Si de graves problèmes continuent de se poser pour les nouveaux arrivants, l'État membre veille à ce qu'une réunion du comité de coordination de l'aéroport soit convoquée afin d'examiner les possibilités de remédier à cette situation. La Commission est invitée à cette réunion.»

7) l'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

Réclamations et voies de recours

1. Sans préjudice des droits de recours prévus en vertu du droit national, les réclamations relatives à l'application de l'article 7, paragraphe 2, des articles 8, 8 bis et 10 ainsi que de l'article 14, paragraphes 1 à 4 et 6, sont soumises au comité de coordination. Dans un délai d'un mois suivant le dépôt de la réclamation, le comité examine la question et formule autant que possible des propositions au coordonnateur en vue de résoudre les problèmes. Si une solution ne peut être trouvée, l'État membre responsable peut, dans un délai supplémentaire de deux mois, assurer une médiation par une organisation représentant les transporteurs aériens ou les aéroports ou par une autre tierce partie.

2. Les États membres prennent les mesures appropriées, conformément à la législation nationale, afin de protéger les coordonnateurs en ce qui concerne toute demande de réparation liée aux fonctions qu'ils exercent au titre du présent règlement, sauf en cas de négligence grave ou de faute intentionnelle.»

8) à l'article 12, le titre et le paragraphe 1 sont remplacés par le texte suivant:

«Relations avec les pays tiers

1. Lorsqu'il apparaît que, en matière d'attribution et d'utilisation de créneaux horaires dans ses aéroports, un pays tiers:

- a) n'accorde pas aux transporteurs aériens communautaires un traitement comparable à celui accordé par le présent règlement aux transporteurs aériens de ce pays, ou
- b) n'accorde pas *de facto* aux transporteurs aériens communautaires le traitement national, ou
- c) accorde aux transporteurs aériens d'autres pays tiers un traitement plus favorable que celui qu'il accorde aux transporteurs aériens communautaires,

la Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 13, paragraphe 2, décider qu'un ou plusieurs États membres doivent prendre des mesures, y compris la suspension totale ou partielle de l'application du présent règlement, à l'égard d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de ce pays tiers en vue de remédier à l'attitude discriminatoire dudit pays tiers.»

9) les articles 13 et 14 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 13

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (*) s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité peut en outre être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 14

Mise en œuvre

1. Le plan de vol d'un transporteur aérien peut être refusé par les autorités compétentes en matière de gestion du trafic aérien si ce transporteur aérien a l'intention d'atterrir ou de décoller dans un aéroport coordonné, pendant les périodes où l'aéroport est coordonné, sans disposer d'un créneau horaire attribué par le coordonnateur.

2. Le coordonnateur retire la série de créneaux horaires qui ont été provisoirement attribués à un transporteur aérien en cours de création et la remet dans le *pool*, le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou le 31 août pour la saison d'hiver suivante, si l'entreprise n'est pas titulaire à cette date d'une licence d'exploitation ou d'un document équivalent ou si l'autorité compétente en matière de licences n'indique pas qu'il est probable qu'une licence d'exploitation ou un document équivalent seront délivrés avant le début de la période de planification horaire concernée.

3. Le coordonnateur retire et remet dans le *pool* la série de créneaux horaires d'un transporteur aérien qu'il a reçue à la suite d'un échange en application de l'article 8 bis, paragraphe 1, point c), lorsque les créneaux n'ont pas été utilisés comme prévu.

4. Les transporteurs aériens qui, d'une manière répétée et intentionnelle, exploitent des services aériens à une heure significativement différente du créneau horaire attribué comme partie d'une série de créneaux ou utilisent des créneaux d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, causant ainsi un préjudice aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien, perdent le droit visé à l'article 8, paragraphe 2. Le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux en question à ce transporteur aérien pour le restant de la période de planification horaire et de les placer dans le *pool* après avoir entendu le transporteur concerné et lui avoir adressé un avertissement unique.

5. Les États membres veillent à ce qu'existent des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives ou des mesures équivalentes en cas d'exploitation répétée et intentionnelle de services aériens à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués ou d'utilisation de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, lorsque ceci cause un préjudice aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien.

6. a) Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 4, lorsqu'un transporteur aérien ne peut pas atteindre le taux d'utilisation de 80 % défini à l'article 8, paragraphe 2, le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux horaires à ce transporteur aérien pour le reste de la période de planification horaire et de les placer dans le *pool*, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

b) Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 4, lorsque, à l'issue d'une période correspondant à 20 % de la période de validité de la série, aucun créneau horaire de cette série n'a été utilisé, le coordonnateur place ladite série de créneaux dans le *pool* pour le reste de la période de planification horaire, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

(*) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.»

10) l'article suivant est inséré:

«Article 14 bis

Rapport et coopération

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règle-

ment au plus tard trois ans après son entrée en vigueur. Ce rapport concerne en particulier l'application des articles 8, 8 bis et 10.

2. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application du présent règlement, notamment en ce qui concerne la collecte d'informations nécessaires pour l'établissement du rapport visé au paragraphe 1.»

Article 2

1. Le présent règlement entre en vigueur trois mois après sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. L'article 11, paragraphe 2, et l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 95/93 sont applicables à partir du ... (*).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

(*) Quinze mois après la date de publication du présent règlement.

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. INTRODUCTION

1. Le 20 juin 2001, la Commission a adopté une proposition de règlement modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.
2. Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture lors de sa session plénière du 10 au 13 juin 2002 et le Comité économique et social a rendu le sien le 20 mars 2002. Le Comité des régions a informé le Conseil qu'il n'entendait pas rendre d'avis sur ce dossier.
3. Le 7 novembre 2002, la Commission a adopté une proposition modifiée.
4. Le 19 février 2004, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

II. OBJECTIF

La proposition de la Commission visait à améliorer l'actuel règlement concernant les créneaux horaires en rendant le texte plus clair et plus transparent. La Commission s'est attachée particulièrement à renforcer l'indépendance du coordonnateur et à faire en sorte que le comité de coordination soit, lui aussi, à l'abri de toute influence injustifiée. La possibilité d'imposer des sanctions a été prévue et la répartition des tâches entre le coordonnateur, le comité de coordination et l'État membre concerné a été clarifiée afin de garantir que les plaintes seront correctement traitées.

La proposition envisageait par ailleurs un certain nombre d'autres améliorations et modifications à apporter aux règles existantes, notamment la possibilité d'une reprogrammation des créneaux horaires, l'interdiction expresse du commerce des créneaux et l'imposition, dans le cas d'échanges de créneaux, de l'obligation d'utiliser les créneaux échangés. La Commission a estimé que l'effet cumulé de ces modifications serait globalement neutre pour ce qui est des intérêts concurrents des transporteurs en place et des nouveaux arrivants et de leur capacité à obtenir et à conserver des créneaux horaires.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Modifications essentielles

Le Conseil a souscrit à l'objectif fondamental poursuivi par la Commission, à savoir améliorer le fonctionnement technique du système d'attribution des créneaux horaires. À cet égard, on notera entre autres que la position commune:

- comporte des modifications importantes et des ajouts aux définitions en vue de clarifier les termes utilisés dans le règlement,
- prévoit de renforcer l'indépendance du coordonnateur des créneaux horaires et du comité de coordination,
- prévoit des sanctions lorsque des créneaux sont utilisés de façon inconsidérée.

En ce qui concerne les aspects de la proposition de la Commission pouvant avoir des incidences sur les modalités d'accès au marché, le Conseil a accepté certains, mais pas l'ensemble, des changements proposés par la Commission. L'élargissement de la définition de «nouvel arrivant» a été accepté tout comme une disposition accordant un degré de priorité supérieur aux nouveaux arrivants dans le cadre de l'attribution de créneaux horaires du *pool*. En revanche, d'autres dispositions proposées par la Commission, en particulier concernant les échanges de créneaux horaires et l'interdiction du commerce, n'ont pas été retenues par le Conseil. Si le Conseil a décidé de ne pas incorporer ces dispositions, c'est principalement parce qu'il a estimé que la question globale de l'accès au marché devrait être examinée dans le contexte plus large d'un réexamen plus minutieux des règles d'attribution des créneaux horaires, qui pourrait, à l'avenir, faire l'objet d'une proposition distincte de la Commission.

2. Examen de l'avis en première lecture du Parlement européen

Le Conseil a dans une large mesure partagé les préoccupations qui sous-tendaient l'avis en première lecture du Parlement européen. Au total, 32 des 52 amendements proposés par le Parlement ont été acceptés par le Conseil en totalité, en partie ou en principe. Il s'agit des amendements 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 et 52.

POSITION COMMUNE (CE) N° 23/2004

arrêtée par le Conseil le 24 février 2004

en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2004 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens

(2004/C 95 E/04)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 156, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Le groupe à haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport présidé par M. Karel Van Miert a déploré le retard dans les tronçons transfrontaliers des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE), retard affectant la rentabilité des investissements effectués par les États membres sur les tronçons nationaux, en les privant des avantages des économies d'échelles, et a préconisé de moduler le taux de financement communautaire en fonction des bénéfices retirés par d'autres pays, en particulier par les pays voisins, soulignant que cette modulation devrait profiter en premier lieu aux projets transfrontaliers servant aux transports à longue distance. Il conviendrait en outre que le taux de financement communautaire soit modulé selon la mesure dans laquelle les avantages économiques du projet sont supérieurs à sa rentabilité financière.

(2) Le groupe à haut niveau recommande à cette fin de prévoir un taux plus élevé de concours communautaire pour promouvoir la réalisation des connexions transfrontalières des projets prioritaires et souligne par ailleurs que l'impact budgétaire de cette modification serait limité. Ceci devrait être mis en œuvre en ayant égard à la nécessité de concentrer les ressources du RTE sur des projets clés, tout en reconnaissant qu'il faut continuer à soutenir financièrement les projets non prioritaires.

(3) Il convient de prévoir la possibilité de réaliser les engagements budgétaires par tranches annuelles tout en ayant recours à un engagement juridique global et pluriannuel.

(4) Une hausse temporaire du taux du concours communautaire pourrait inciter les acteurs à accélérer la mise en œuvre des projets prioritaires visés par le présent règlement et à la rendre effective.

(5) La mise en œuvre de partenariats public-privé (ou d'autres formes de coopération entre les secteurs public et privé) requiert de la part des investisseurs institutionnels un engagement financier ferme qui soit suffisamment attractif pour mobiliser des capitaux privés. L'octroi du concours financier communautaire sur une base pluriannuelle permettrait de lever les incertitudes qui ralentissent le développement des projets. Il convient par conséquent de prendre des dispositions pour accorder, sur la base d'un engagement juridique pluriannuel, un soutien financier aux projets retenus.

(6) Les connexions transfrontalières entre réseaux d'énergie sont importantes pour assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, la sécurité des approvisionnements et l'utilisation optimale des infrastructures d'énergie. Il convient, par conséquent, d'étendre le bénéfice d'un concours financier plus élevé aux projets prioritaires des réseaux d'énergie qui sont nécessaires dans l'intérêt de l'économie européenne mais ne sont pas rentables du point de vue commercial et qui ne faussent pas la concurrence entre entreprises. Ce concours financier est destiné aux projets prioritaires des réseaux d'énergie.

(7) Il convient d'adapter le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil ⁽³⁾ pour tenir compte de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁴⁾.

(8) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 2236/95 en conséquence,

⁽¹⁾ JO C 125 du 27.5.2002, p. 13.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 2 juillet 2002 (JO C 271 E du 12.11.2003, p. 163), position commune du Conseil du 24 février 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ JO L 228 du 23.9.1995, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil (JO L 197 du 29.7.1999, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 2236/95 est modifié comme suit.

1) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Indépendamment de la forme d'intervention choisie, le montant total du concours communautaire octroyé au titre du présent règlement ne peut dépasser 10 % du coût total des investissements. Toutefois, à titre exceptionnel, le montant total du concours communautaire peut atteindre 20 % du coût total des investissements, dans les cas suivants:

- a) projets concernant les systèmes de positionnement et de navigation par satellite visés à l'article 17 de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (*);
- b) projets prioritaires des réseaux d'énergie;
- c) tronçons des projets d'intérêt européen énumérés à l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE, sous réserve qu'ils soient lancés avant 2010, qui visent à supprimer les goulets d'étranglement et/ou à achever des tronçons manquants, si ces tronçons se distinguent par leur caractère transfrontalier ou par le franchissement d'obstacles naturels, et contribuent à l'intégration du marché intérieur dans une Communauté élargie, favorisent la sécurité, assurent l'interopérabilité des réseaux nationaux et/ou contribuent fortement à réduire les déséquilibres entre les modes de transport, en faveur de ceux qui sont les plus respectueux de l'environnement. Ce taux est modulé en fonction des bénéfices retirés par d'autres pays, en particulier par les États membres voisins.

(*) JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1).»

b) le paragraphe suivant est ajouté:

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à ...

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

«5. Dans le cas des projets visés au paragraphe 3, et dans les limites du présent règlement, l'engagement juridique est pluriannuel et les engagements budgétaires se font par tranches annuelles.»

2) à l'article 13, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Si, dix ans après l'attribution d'une aide financière à une action, cette action n'a pas été menée à son terme, la Commission peut demander, dans le respect du principe de proportionnalité, le remboursement de l'aide payée, en tenant compte de tous les facteurs pertinents.»

3) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

Comité

1. La Commission est chargée de la mise en œuvre du présent règlement.
2. La Commission est assistée par un comité. La Banque européenne d'investissement désigne un représentant au comité, qui ne prend pas part au vote.
3. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (*) s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

(*) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.»

4) à l'article 18, l'alinéa suivant est ajouté:

«L'affectation des crédits est liée au niveau qualitatif et quantitatif de mise en œuvre.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. INTRODUCTION

1. Le 4 décembre 2001, la Commission a présenté une proposition au Parlement européen et au Conseil visant à porter à 20 % au maximum le concours financier communautaire accordé à certains projets de RTE prioritaires dans le domaine des transports.
2. Le 14 mars 2002, la Commission a modifié sa proposition en étendant celle-ci aux projets RTE prioritaires dans le secteur de l'énergie.
3. Le 20 mars 2002, le Comité économique et social a adopté un avis approuvant la proposition.
4. Le 25 mars 2002, le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis sur la proposition.
5. Le 2 juillet 2002, le Parlement européen a adopté, en première lecture, un avis approuvant la proposition modifiée visée au point 2 et suggérant plusieurs amendements à y apporter.
6. À la suite de l'avis du Parlement européen, la Commission a remanié sa proposition modifiée le 28 janvier 2003.
7. Le 6 octobre 2003, la Commission a remanié une nouvelle fois la proposition modifiée visée au point 6 afin de porter à 30 % au maximum le soutien financier communautaire accordé pour ces projets de RTE.
8. Le 25 novembre 2003, le Conseil et le représentant de la Commission sont parvenus à un accord unanime sur un compromis, dont le texte figure dans le document 15280/03, dégagé en vue d'une position commune, assorti de déclarations à inscrire au procès-verbal du Conseil, reprises dans l'*addendum* n° 1 au document 5644/04.
9. Le 24 février 2004, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

II. FOND

1. Sur le fond, la position commune du Conseil repose largement sur la proposition modifiée (section I, point 6) présentée par la Commission à la suite de l'avis rendu par le Parlement européen le 2 juillet 2002.
2. Le Conseil a donc marqué son accord de principe pour que le concours financier communautaire accordé aux projets RTE prioritaires ci-après soit porté à 20 % au maximum:
 - a) systèmes de positionnement et de navigation par satellite visés à l'article 17 de la décision n° 1692/96/CE (projets de type Galileo);
 - b) projets prioritaires des réseaux d'énergie,et
 - c) les tronçons transfrontaliers ou permettant le franchissement d'obstacles naturels des projets RTE dans le domaine des transports énumérés à l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE, sous réserve qu'ils soient lancés avant 2010.
3. L'essentiel du concours communautaire visé par la présente position commune aura donc pour objectif, comme l'a proposé la Commission avec le soutien du Parlement européen, d'apporter une contribution décisive à la réalisation des projets de RTE prioritaires restants dans le domaine des transports.
4. Parallèlement, avec une incidence budgétaire bien moindre toutefois, le concours communautaire bénéficiera à des projets RTE prioritaires dans le domaine de l'énergie et à des projets de type Galileo.
5. La position commune ne concerne pas les projets e-RTE prioritaires (Telecom), pour lesquels la Commission a présenté une proposition distincte, qui reste soumise au Conseil [doc. 9099/03, dossier interinstitutionnel 2003/0086 (COD)].

6. Les autres dispositions de la position commune portent essentiellement sur la procédure budgétaire et la comitologie.
7. En ce qui concerne la comitologie, il convient notamment de relever que la position commune maintient la procédure de réglementation prévue actuellement pour les mesures de mise en œuvre dans le domaine des RTE et ne retient donc pas la procédure consultative proposée par le Parlement européen et la Commission.
8. La position commune prévoit néanmoins qu'un représentant de la BEI, qui ne prend pas part au vote, participe, comme le propose le Parlement européen, aux travaux du comité, ce qui permettra à la BEI d'apporter son expertise spécifique en matière de financement des RTE lors des délibérations du comité.

III. AMENDEMENTS AU TEXTE LÉGISLATIF ADOPTÉS PAR LE PARLEMENT LE 2 JUILLET 2002

1. En ce qui concerne les projets RTE prioritaires dans le domaine des transports, la position commune reflète largement les amendements 8 et 13 du Parlement européen. Dès lors, les tronçons transfrontaliers de ces projets ou leurs tronçons transnationaux permettant le franchissement d'obstacles naturels doivent effectivement viser, comme le proposait le Parlement, à supprimer les goulets d'étranglement et/ou à achever des tronçons manquants et à privilégier la sécurité.
2. En revanche, la position commune, suivant à cet égard la proposition modifiée de la Commission, ne reprend pas, comme le proposait le Parlement, la procédure de rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne la sélection des projets prioritaires dans le domaine de l'énergie.
3. Toutefois, la position commune intègre l'amendement 9 relatif au remboursement de l'aide communautaire si une action n'a pas été menée à son terme dans un délai de dix ans après l'attribution d'une aide financière (article 13, nouveau paragraphe 4) ainsi que, comme indiqué plus haut, l'amendement 10 relatif à la présence d'un représentant de la BEI lors des travaux du comité.
4. Par ailleurs, la position commune reprend le deuxième alinéa de l'amendement 11 sur l'affectation des crédits (article 18, nouveau paragraphe 2).

IV. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Ainsi qu'on l'a indiqué plus haut, la position commune suit de près la proposition modifiée, présentée par la Commission à la suite de l'avis rendu par le Parlement européen.
2. La position commune reprend par conséquent dans une large mesure les amendements du Parlement européen acceptés par la Commission. De même, les amendements rejetés par la Commission l'ont également été, d'une manière générale, par le Conseil, car ce dernier a suivi, en ce qui concerne ces amendements, l'avis négatif de la Commission, qui se reflète dans la proposition modifiée qu'elle a présentée à la suite de l'avis du Parlement européen (section I, point 6).
3. La position commune se fonde, par ailleurs, sur la dernière proposition modifiée de la Commission, qui prévoit de porter à 30 % le taux de soutien maximal de la Communauté (section I, point 7).

Un taux de soutien aussi élevé n'a cependant pu emporter une adhésion suffisante au sein du Conseil, lequel a retenu, à titre de compromis, un taux maximal de 20 %, également accepté par le Parlement européen dans son avis.

4. Ainsi que rappelé plus haut, la position commune ne concerne pas la proposition séparée présentée par la Commission pour les projets RTE prioritaires dans le domaine des télécommunications [doc. 9099/03, dossier interinstitutionnel 2003/0086 (COD)], qui reste soumise au Conseil.

V. CONCLUSIONS

Par ces motifs, le Conseil transmet au Parlement européen sa position commune telle qu'elle figure dans le document 5633/1/04 Rév 1.

POSITION COMMUNE (CE) N° 24/2004**arrêtée par le Conseil le 26 février 2004****en vue de l'adoption de la directive 2004/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ...
concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier trans-européen**

(2004/C 95 E/05)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL
DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans son livre blanc du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission a annoncé qu'elle comptait proposer des exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.
- (2) Le système de transport, notamment le réseau transeuropéen de transport défini dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽⁴⁾, a un rôle extrêmement important à jouer en soutenant l'intégration européenne et en assurant aux citoyens européens une qualité de vie élevée. Il incombe à la Communauté européenne de garantir un niveau élevé, constant et uniforme de sécurité, de service et de confort sur le réseau routier transeuropéen.
- (3) Les tunnels de plus de 500 mètres de longueur sont des ouvrages d'art importants qui facilitent la communication entre de grandes régions d'Europe et jouent un rôle déterminant pour le fonctionnement et le développement des économies régionales.

⁽¹⁾ JO C 220 du 16.9.2003, p. 26.

⁽²⁾ JO C 256 du 24.10.2003, p. 64.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 9 octobre 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 26 février 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1).

- (4) Le Conseil européen a souligné à plusieurs reprises, notamment lors de sa réunion des 14 et 15 décembre 2001 à Laeken, l'urgence de prendre des mesures afin d'améliorer la sécurité dans les tunnels.
- (5) Le 30 novembre 2001, les ministres des transports de l'Autriche, de la France, de l'Allemagne, de l'Italie et de la Suisse se sont réunis à Zurich et ont adopté une déclaration commune recommandant l'alignement des législations nationales sur les exigences harmonisées les plus récentes en vue de renforcer la sécurité dans les tunnels longs.
- (6) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, qui consiste à atteindre un niveau uniformément élevé et constant de protection de tous les citoyens européens dans les tunnels routiers, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison du niveau d'harmonisation exigé, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. En vertu du principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (7) Des accidents survenus récemment dans des tunnels soulignent l'importance de ces ouvrages en termes humains, économiques et culturels.
- (8) Certains tunnels d'Europe en exploitation depuis longtemps ont été conçus à une époque où les possibilités techniques et les conditions de transport étaient très différentes de ce qu'elles sont actuellement. On observe par conséquent des niveaux de sécurité disparates, ce à quoi il convient de remédier.
- (9) La sécurité dans un tunnel repose sur une série de mesures portant, entre autres, sur la géométrie et la conception de l'ouvrage, l'équipement de sécurité, y compris la signalisation routière, la gestion du trafic, la formation des services d'intervention, la gestion des incidents, l'information des usagers sur les meilleurs comportements à adopter dans un tunnel, et l'amélioration de la communication entre les autorités responsables et les services d'intervention (tels que la police, les pompiers et les équipes de secours).
- (10) Ainsi que l'ont déjà souligné les travaux de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE/NU), le comportement des usagers de la route constitue un élément crucial dans la sécurité des tunnels.
- (11) Les mesures de sécurité devraient permettre aux personnes impliquées dans un incident d'opérer leur propre sauvetage et aux usagers de la route d'intervenir immédiatement afin d'éviter des conséquences plus graves, et devraient assurer une action efficace des services d'intervention, protéger l'environnement ainsi que limiter les dégâts matériels.

- (12) Les aménagements découlant de la présente directive amélioreront les conditions de sécurité de tous les usagers, y compris les handicapés. Toutefois, l'évacuation en cas d'urgence étant plus difficile pour ces personnes, une importance particulière devrait être accordée à leur sécurité.
- (13) Afin d'adopter une approche équilibrée et en raison du coût élevé des mesures, il convient de définir les équipements de sécurité minimaux en prenant en considération les caractéristiques de chaque tunnel et le volume de trafic prévu.
- (14) Des organismes internationaux tels que l'Association mondiale de la route et la CEE/NU ont depuis longtemps formulé des recommandations extrêmement précieuses afin de contribuer à améliorer et à harmoniser les règles applicables aux équipements de sécurité et à la circulation dans les tunnels routiers. Toutefois, étant donné que ces recommandations ne sont pas contraignantes, ce n'est qu'en rendant obligatoires, par la voie législative, les exigences qu'elles répertorient que l'on pourra tirer parti au maximum de tout leur potentiel.
- (15) Le maintien d'un niveau de sécurité élevé nécessite un entretien adéquat des installations de sécurité dans les tunnels. Il convient d'organiser de manière systématique l'échange d'informations sur les techniques de sécurité modernes et des données relatives aux accidents/incidents entre les États membres.
- (16) Pour faire en sorte que les exigences de la présente directive soient correctement appliquées par les gestionnaires de tunnels, les États membres devraient désigner une ou plusieurs autorités à l'échelon national, régional ou local, chargées de veiller à ce que tous les aspects de la sécurité dans les tunnels soient respectés.
- (17) Pour la mise en œuvre de la présente directive un calendrier souple et progressif est nécessaire. Cela permettra la réalisation des travaux les plus urgents sans provoquer de perturbation grave du système de transport ni de saturation des travaux publics dans les États membres.
- (18) Le coût de la rénovation des tunnels existants varie considérablement d'un État membre à l'autre, surtout pour des raisons géographiques, et les États membres devraient être autorisés à étaler dans le temps les travaux de rénovation nécessaires pour satisfaire aux exigences de la présente directive lorsque la densité de tunnels sur leur territoire dépasse de loin la moyenne européenne.
- (19) En ce qui concerne les tunnels déjà en exploitation ou les tunnels dont le projet est approuvé mais qui n'ont pas été ouverts à la circulation publique au cours des vingt-quatre mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres devraient être autorisés à accepter l'adoption de mesures de réduction des risques comme solution de substitution à l'application des exigences de la présente directive, lorsque l'ouvrage ne permet pas la mise en œuvre de solutions structurelles à un coût raisonnable.
- (20) Des progrès techniques supplémentaires restent nécessaires pour améliorer la sécurité dans les tunnels. Une procédure devrait être mise en place pour permettre à la Commission d'adapter au progrès technique les exigences de la présente directive. Cette procédure devrait aussi servir à adopter une méthode d'analyse des risques harmonisée.
- (21) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (22) Les États membres devraient présenter à la Commission un rapport sur les mesures qu'ils comptent prendre afin de satisfaire aux exigences de la présente directive, de manière à synchroniser les travaux à l'échelle communautaire afin de réduire les perturbations du trafic.
- (23) Lorsque les exigences de la présente directive rendent nécessaire la construction d'un second tube pour un tunnel dans la phase de conception ou dans la phase de construction, ce second tube à construire devrait être considéré comme un nouveau tunnel. Il en va de même lorsque les exigences de la présente directive rendent nécessaire l'ouverture de nouvelles procédures de planification juridiquement obligatoires, notamment des auditions en vue d'octroyer une autorisation de planification pour toutes les mesures qui y sont liées.
- (24) Il convient de poursuivre les travaux dans les enceintes appropriées afin d'atteindre un degré élevé d'harmonisation en ce qui concerne les signaux et pictogrammes utilisés sur les panneaux à messages variables dans les tunnels. Les États membres devraient être encouragés à harmoniser l'interface utilisateur pour tous les tunnels situés sur leur territoire.
- (25) Les États membres devraient être encouragés à mettre en œuvre des normes de sécurité comparables pour les tunnels routiers situés sur leur territoire qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen et qui, par conséquent, ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive.
- (26) Les États membres devraient être encouragés à élaborer des dispositions nationales visant à atteindre un niveau de sécurité plus élevé dans les tunnels,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive vise à assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels du réseau routier transeuropéen par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accidents.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2. Elle s'applique à tous les tunnels du réseau routier trans-européen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «réseau routier transeuropéen», le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n° 1692/96/CE et illustré par des cartes géographiques et/ou décrit dans l'annexe II de ladite décision.
- 2) «services d'intervention», tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés, ou fassent partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les pompiers et les équipes de secours.
- 3) «longueur du tunnel», la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte.

Article 3

Mesures de sécurité

1. Les États membres veillent à ce que les tunnels situés sur leur territoire, entrant dans le champ d'application de la présente directive, satisfassent aux exigences de sécurité minimales prévues à l'annexe I.
2. Lorsque certaines exigences structurelles prévues à l'annexe I ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, l'autorité administrative visée à l'article 4 peut accepter la mise en œuvre de mesures de réduction des risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure. L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément aux dispositions de l'article 13. Les États membres informent la Commission des mesures de réduction des risques acceptées comme solution de substitution et justifient leur décision. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux tunnels en projet visés à l'article 9.
3. Les États membres peuvent imposer des prescriptions plus strictes, à condition de ne pas contrevenir aux exigences de la présente directive.

Article 4

Autorité administrative

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités administratives, ci-après dénommée «autorité administrative», qui a la responsabilité de veiller à ce que tous les aspects de la sécurité d'un tunnel soient respectés et qui prend les dispositions nécessaires pour assurer la conformité avec la présente directive.

2. L'autorité administrative peut être établie à l'échelon national, régional ou local.

3. Chaque tunnel du réseau routier transeuropéen situé sur le territoire d'un seul État membre relève de la responsabilité d'une seule autorité administrative. Pour chaque tunnel situé sur le territoire de deux États membres, soit chaque État membre désigne une autorité administrative, soit les deux États membres désignent une autorité administrative conjointe. S'il existe deux autorités administratives distinctes, les décisions de chacune d'entre elles dans le cadre de leurs compétences et de leurs responsabilités respectives à l'égard de la sécurité du tunnel sont prises avec l'accord préalable de l'autre autorité.

4. L'autorité administrative autorise la mise en service des tunnels selon les modalités indiquées à l'annexe II.

5. Sans préjudice de dispositions supplémentaires en la matière au niveau national, l'autorité administrative est habilitée à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies. Elle spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

6. L'autorité administrative veille à ce que les tâches suivantes soient assurées:

- a) tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière;
- b) mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention;
- c) définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence;
- d) mettre en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.

7. Lorsqu'un organe désigné comme autorité administrative existait avant la désignation visée au présent article, il peut continuer à exercer ses activités antérieures à condition de se conformer à la présente directive.

Article 5

Gestionnaire du tunnel

1. Pour chaque tunnel situé sur le territoire d'un État membre, qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation, l'autorité administrative reconnaît comme gestionnaire du tunnel l'organisme public ou privé responsable de la gestion du tunnel au stade concerné. L'autorité administrative elle-même peut exercer cette fonction.

2. Pour chaque tunnel situé sur le territoire de deux États membres, les deux autorités administratives ou l'autorité administrative conjointe reconnaissent un seul organisme chargé de l'exploitation du tunnel.

3. Tout incident ou accident significatif survenant dans un tunnel fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel. Ce compte rendu est transmis à l'agent de sécurité visé à l'article 6, à l'autorité administrative et aux services d'intervention dans un délai maximal d'un mois.

4. Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé au paragraphe 3, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport à l'agent de sécurité, à l'autorité administrative et aux services d'intervention au plus tard un mois après l'avoir lui-même reçu.

Article 6

Agent de sécurité

1. Pour chaque tunnel, le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par l'autorité administrative et qui coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. L'agent de sécurité peut être un membre du personnel du tunnel ou des services d'intervention, est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions. Un agent de sécurité peut assumer ses tâches et fonctions dans plusieurs tunnels d'une région donnée.

2. L'agent de sécurité assume les tâches/fonctions suivantes:

- a) assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels;
- b) participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence;
- c) participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'à la spécification de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation de tunnels existants;
- d) vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés et participent à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers;
- e) émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels;
- f) vérifier que la structure et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés;
- g) participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif visé à l'article 5, paragraphes 3 et 4.

Article 7

Entité de contrôle

Les États membres veillent à ce que les contrôles, les évaluations et les tests soient effectués par des entités de contrôle.

L'autorité administrative peut exercer cette fonction. Toute entité procédant aux contrôles, évaluations et tests doit avoir un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Article 8

Notification de l'autorité administrative

Les États membres notifient à la Commission les nom et adresse de l'autorité administrative avant le ... (*). Lors de toute modification ultérieure de ces informations, ils en informent la Commission dans les trois mois.

Article 9

Tunnels dont le projet n'a pas encore été approuvé

1. Tout tunnel dont le projet n'a pas été approuvé par l'autorité compétente avant le ... (*) est soumis aux exigences de la présente directive.

2. Ce tunnel fait l'objet d'une autorisation de mise en service conformément à la procédure prévue à l'annexe II.

Article 10

Tunnels dont le projet a été approuvé mais qui ne sont pas encore ouverts

1. Dans le cas de tunnels dont le projet a été approuvé mais qui n'ont pas été ouverts à la circulation publique le ... (*), l'autorité administrative évalue leur conformité aux exigences de la présente directive, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu à l'annexe II.

2. Lorsque l'autorité administrative constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente directive, elle prévient le gestionnaire du tunnel que des mesures appropriées, nécessaires pour améliorer la sécurité, doivent être prises et elle en informe l'agent de sécurité.

3. Le tunnel fait ensuite l'objet d'une autorisation de mise en service conformément à la procédure prévue à l'annexe II.

Article 11

Tunnels déjà en exploitation

1. Dans le cas des tunnels qui sont déjà ouverts à la circulation publique le ... (*), l'autorité administrative a jusqu'au ... (***) pour évaluer leur conformité aux exigences de la présente directive, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu à l'annexe II et sur la base d'un contrôle.

(*) Vingt-quatre mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Trente mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

2. Si nécessaire, le gestionnaire du tunnel propose à l'autorité administrative un plan d'adaptation du tunnel aux dispositions de la présente directive ainsi que les mesures correctives qu'il compte mettre en œuvre.

3. L'autorité administrative approuve les mesures correctives ou demande que des modifications y soient apportées.

4. Par la suite, si les mesures correctives comportent des modifications substantielles de la construction ou de l'exploitation, la procédure prévue à l'annexe II est mise en œuvre, une fois que ces mesures ont été réalisées.

5. Les États membres présentent à la Commission, au plus tard le ... (*), un rapport sur la manière dont ils envisagent de se conformer aux exigences de la présente directive, les mesures prévues et, le cas échéant, les conséquences de l'ouverture ou de la fermeture des principales routes d'accès aux tunnels. Afin de réduire au maximum les perturbations du trafic à l'échelle européenne, la Commission peut émettre des observations sur le calendrier d'exécution des travaux destinés à assurer la conformité des tunnels aux exigences de la présente directive.

6. La rénovation des tunnels est effectuée selon un échéancier et est terminée au plus tard le ... (**).

7. Lorsque la longueur totale des tubes des tunnels existants situés sur le territoire d'un État membre, divisée par la longueur totale de la partie du réseau routier transeuropéen située sur ce territoire, est supérieure à la moyenne européenne, l'État membre concerné peut prolonger de cinq ans les délais prévus au paragraphe 6.

Article 12

Contrôles périodiques

1. L'autorité administrative vérifie que des contrôles réguliers sont effectués par l'entité de contrôle pour s'assurer que tous les tunnels entrant dans le champ d'application de la présente directive en respectent les dispositions.

2. L'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel donné n'excède pas six ans.

3. Lorsque, à la lumière du rapport de l'entité de contrôle, l'autorité administrative constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions de la présente directive, elle informe le gestionnaire du tunnel et l'agent de sécurité que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel doivent être prises. L'autorité administrative définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

4. Si les mesures correctives comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, une fois que ces mesures ont été réalisées, le tunnel fait l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation conformément à la procédure prévue à l'annexe II.

Article 13

Analyse des risques

1. Une analyse des risques est effectuée, lorsque cela est nécessaire, par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel. Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité présenté à l'autorité administrative. Il s'agit d'une analyse des risques pour un tunnel donné, prenant en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

2. Les États membres veillent à ce qu'une méthodologie détaillée et bien définie, correspondant aux meilleures pratiques disponibles, soit utilisée au niveau national, et informent la Commission de la méthodologie appliquée; la Commission met ces informations à la disposition des autres États membres sous forme électronique.

3. Au plus tard le ... (***) , la Commission publie un rapport sur les pratiques suivies dans les États membres. Si nécessaire, elle fait des propositions en vue de l'adoption d'une méthodologie d'analyse des risques commune et harmonisée, conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2.

Article 14

Dérogation pour innovation technique

1. Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites dans la présente directive, l'autorité administrative peut accorder une dérogation aux exigences de la directive, sur la base d'une demande dûment documentée présentée par le gestionnaire du tunnel.

2. Si l'autorité administrative a l'intention d'accorder cette dérogation, l'État membre présente au préalable à la Commission une demande de dérogation contenant la demande initiale et l'avis de l'entité de contrôle.

3. La Commission informe les États membres de la demande dans un délai d'un mois à compter de sa réception.

4. Si, dans un délai de trois mois, ni la Commission ni un État membre ne formule d'objection, la dérogation est considérée comme acceptée et la Commission en informe tous les États membres.

5. Si des objections sont formulées, la Commission fait une proposition conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2. Si la décision est négative, l'autorité administrative n'accorde pas la dérogation.

6. Après un examen effectué conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2, une décision d'accorder une dérogation peut autoriser l'application de la dérogation en question à d'autres tunnels.

(*) Trente-six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

(***) Cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

7. Lorsque les demandes de dérogation présentées le justifient, la Commission publie un rapport sur la pratique en vigueur dans les États membres et fait, le cas échéant, des propositions de modification de la présente directive.

Article 15

Établissement de rapports

1. Tous les deux ans, les États membres établissent des rapports sur les incendies dans les tunnels et les accidents qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels, ainsi que sur leur fréquence et leurs causes, les évaluent et fournissent des informations sur le rôle effectif et l'efficacité des installations et mesures de sécurité. Les États membres transmettent ces rapports à la Commission avant la fin du mois de septembre de l'année suivant la période visée par le rapport. La Commission met ces rapports à la disposition de tous les États membres.

2. Les États membres établissent un plan assorti d'un calendrier pour l'application progressive des dispositions de la présente directive aux tunnels déjà en exploitation, tels que décrits à l'article 11, et le transmettent à la Commission au plus tard le ... (*). Par la suite, les États membres informent la Commission tous les deux ans de l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan et des adaptations éventuelles qui lui sont apportées, et ce jusqu'à la fin de la période prévue à l'article 11, paragraphes 6 et 7.

Article 16

Adaptation au progrès technique

La Commission adapte les annexes de la présente directive au progrès technique conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2.

Article 17

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Le délai prévu à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixé à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 18

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ... (**). Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre les dispositions de la présente directive et les dispositions nationales adoptées.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 19

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur à la date de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 20

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

(*) Trente mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Vingt-quatre mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

MESURES DE SÉCURITÉ VISÉES À L'ARTICLE 3

1. Bases pour arrêter les mesures de sécurité

1.1. Paramètres de sécurité

1.1.1. Les mesures de sécurité à mettre en œuvre dans un tunnel sont fondées sur un examen systématique de tous les aspects du système composé par l'infrastructure, l'exploitation, les usagers et les véhicules.

1.1.2. Les paramètres suivants sont pris en compte:

- longueur du tunnel,
- nombre de tubes,
- nombre de voies,
- géométrie du profil en travers,
- profil en long et tracé en plan,
- type de construction,
- circulation unidirectionnelle ou bidirectionnelle,
- volume de trafic par tube (y compris sa répartition dans le temps),
- risque de congestion (quotidien ou saisonnier),
- temps nécessaire aux services d'intervention pour arriver sur les lieux,
- présence et pourcentage de poids lourds,
- présence, pourcentage et type de véhicules transportant des marchandises dangereuses,
- caractéristiques des routes d'accès,
- largeur des voies,
- aspects liés à la vitesse,
- environnement géographique et météorologique.

1.1.3. Lorsqu'un tunnel a une caractéristique particulière en ce qui concerne les paramètres mentionnés plus haut, une analyse des risques est effectuée conformément à l'article 13 afin d'établir si des mesures de sécurité et/ou des équipements supplémentaires sont nécessaires pour assurer un niveau élevé de sécurité dans le tunnel. Cette analyse des risques tient compte des éventuels accidents qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels et qui sont susceptibles de se produire pendant la phase d'exploitation, ainsi que de la nature et de l'importance de leurs conséquences éventuelles.

1.2. Exigences minimales

1.2.1. Les mesures de sécurité prévues aux points suivants sont au moins mises en œuvre afin d'assurer un niveau minimal de sécurité dans tous les tunnels concernés par la directive. Il est possible de déroger dans une mesure restreinte à ces exigences, à condition que la procédure ci-après ait été respectée. Les États membres ou l'autorité administrative font parvenir à la Commission les informations concernant:

- la ou les dérogation(s) limitée(s) envisagée(s),
- les raisons impératives qui justifient la dérogation limitée envisagée,
- les autres mesures de réduction des risques qui seront mises en œuvre ou renforcées afin d'assurer un niveau de sécurité au moins équivalent, ce dernier étant attesté par une analyse des risques concernés.

La Commission transmet ladite demande de dérogation limitée aux États membres dans les meilleurs délais, et en tous cas au plus tard un mois après l'avoir reçue.

Si, dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande par la Commission, ni la Commission ni un État membre n'a formulé d'objection, la dérogation limitée est considérée comme acceptée et la Commission en informe tous les États membres. Si des objections sont exprimées, la Commission formule une proposition, conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2. Si la décision est négative, la dérogation limitée est refusée.

1.2.2. Afin que l'interface soit unifiée dans tous les tunnels auxquels s'applique la présente directive, aucune dérogation aux exigences prévues aux points suivants n'est autorisée en ce qui concerne la conception des installations de sécurité à la disposition des usagers du tunnel (postes de secours, signalisation, garages, issues de secours, retransmission radio, lorsqu'ils sont requis).

1.3. *Volume de trafic*

1.3.1. Lorsque le «volume de trafic» est mentionné dans la présente annexe, il désigne le trafic journalier en moyenne annuelle enregistré dans un tunnel par voie de circulation. Afin de déterminer le volume de trafic, chaque véhicule à moteur compte pour une unité.

1.3.2. Lorsque le nombre de poids lourds de plus de 3,5 tonnes dépasse 15 % du trafic journalier en moyenne annuelle ou qu'un trafic journalier saisonnier est sensiblement supérieur au trafic journalier en moyenne annuelle, on évalue le risque supplémentaire et on le prend en compte en augmentant le volume de trafic du tunnel pour l'application des points suivants.

2. **Mesures concernant l'infrastructure**

2.1. *Nombre de tubes et de voies*

2.1.1. Le volume de trafic prévu et la sécurité constituent les principaux critères pour déterminer s'il faut construire un tunnel monotube ou bitube, compte tenu de certains aspects tels que le pourcentage de poids lourds, la pente et la longueur.

2.1.2. En tout état de cause, lorsque, pour des tunnels en projet, les prévisions à quinze ans montrent que le volume de trafic dépassera 10 000 véhicules par jour et par voie de circulation, un tunnel bitube à circulation unidirectionnelle est mis en place pour la date à laquelle ce chiffre sera dépassé.

2.1.3. À l'exception de la bande d'arrêt d'urgence, le même nombre de voies est maintenu à l'intérieur et à l'extérieur du tunnel. Toute modification du nombre de voies a lieu à une distance suffisante de la tête du tunnel; cette distance est au moins égale à la distance parcourue en dix secondes par un véhicule roulant à la vitesse maximale autorisée. Lorsque les conditions géographiques empêchent de respecter cette distance, des mesures supplémentaires et/ou renforcées sont prises pour améliorer la sécurité.

2.2. *Géométrie du tunnel*

2.2.1. La sécurité est particulièrement prise en considération lors de la conception de la géométrie du profil en travers, du tracé en plan et du profil en long d'un tunnel ainsi que de ses routes d'accès, car ces paramètres influent grandement sur la probabilité et la gravité des accidents.

2.2.2. Les pentes longitudinales supérieures à 5 % ne sont pas autorisées dans les nouveaux tunnels, à moins qu'il ne soit pas possible de trouver d'autre solution du point de vue géographique.

2.2.3. Dans les tunnels dont les pentes sont supérieures à 3 %, des mesures supplémentaires et/ou renforcées sont prises afin de renforcer la sécurité sur la base d'une analyse des risques.

2.2.4. Lorsque la largeur de la voie lente est inférieure à 3,5 mètres et que le passage de poids lourds est autorisé, des mesures supplémentaires et/ou renforcées sont prises afin de renforcer la sécurité sur la base d'une analyse des risques.

2.3. *Voies d'évacuation et issues de secours*

2.3.1. Dans les nouveaux tunnels sans bande d'arrêt d'urgence, il est prévu des trottoirs, surélevés ou non, destinés aux usagers du tunnel en cas de panne ou d'accident. Cette disposition ne s'applique pas si les caractéristiques structurelles du tunnel ne le permettent pas, ou ne le permettent qu'à un coût disproportionné, et que le tunnel est unidirectionnel et équipé d'un système permanent de surveillance et de fermeture des voies.

2.3.2. Dans les tunnels existants où il n'y a ni bande d'arrêt d'urgence ni trottoir, des mesures supplémentaires et/ou renforcées sont prises pour assurer la sécurité.

- 2.3.3. Les issues de secours permettent aux usagers de quitter le tunnel sans leur véhicule et d'atteindre un lieu sûr en cas d'accident ou d'incendie. Elles permettent également aux services d'intervention d'accéder au tunnel à pied. Des exemples d'issues de secours sont les suivants:
- issues directes du tunnel vers l'extérieur,
 - galeries de communication entre les tubes d'un tunnel,
 - issues vers une galerie de sécurité,
 - abris avec une voie d'évacuation séparée du tube du tunnel.
- 2.3.4. Des abris dépourvus de sortie conduisant à des voies d'évacuation vers l'extérieur ne sont pas construits.
- 2.3.5. Des issues de secours sont prévues si une analyse des risques pertinents, y compris l'envahissement par les fumées et leur vitesse de propagation dans les conditions locales, montre que la ventilation et les autres dispositions de sécurité sont insuffisantes pour assurer la sécurité des usagers de la route.
- 2.3.6. En tout état de cause, dans les nouveaux tunnels, des issues de secours sont prévues lorsque le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie.
- 2.3.7. Dans les tunnels existants de plus de 1 000 mètres et dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie, il y a lieu d'évaluer si la mise en place de nouvelles issues de secours est une solution faisable et efficace.
- 2.3.8. Lorsque des issues de secours sont prévues, la distance entre deux issues de secours ne dépasse pas 500 mètres.
- 2.3.9. Des moyens appropriés, tels que des portes, empêchent la propagation des fumées et de la chaleur vers les voies d'évacuation situées derrière les issues de secours pour que les usagers du tunnel puissent rejoindre l'extérieur en sécurité et que les services d'intervention puissent accéder au tunnel.
- 2.4. *Accès des services d'intervention*
- 2.4.1. Dans les tunnels bitubes où les tubes sont au même niveau ou presque, des galeries de communication peuvent être utilisées par les services d'intervention au moins tous les 1 500 mètres.
- 2.4.2. Lorsque cela est possible du point de vue géographique, la traversée du terre-plein central (bande médiane) est prévue à l'extérieur de chaque tête de tunnel bitube ou multitube. Cette mesure permet aux services d'intervention d'accéder immédiatement à l'un ou l'autre tube.
- 2.5. *Garages*
- 2.5.1. Pour les nouveaux tunnels bidirectionnels de plus de 1 500 mètres où le volume de trafic dépasse 2 000 véhicules par voie, des garages sont construits à des distances qui ne sont pas supérieures à 1 000 mètres, si des bandes d'arrêt d'urgence ne sont pas prévues.
- 2.5.2. Dans les tunnels bidirectionnels existants de plus de 1 500 mètres dont le volume de trafic dépasse 2 000 véhicules par voie, et qui ne disposent pas de bandes d'arrêt d'urgence, il y a lieu d'évaluer si la construction de garages est une solution faisable et efficace.
- 2.5.3. Lorsque les caractéristiques structurelles du tunnel ne le permettent pas, ou ne le permettent qu'à un coût disproportionné, il n'y a pas lieu de prévoir des garages si la largeur totale du tunnel accessible aux véhicules, à l'exclusion des parties surélevées et des voies de circulation normales, est au moins égale à la largeur d'une voie de circulation normale.
- 2.5.4. Les garages disposent d'un poste de secours.
- 2.6. *Drainage*
- 2.6.1. Le drainage des liquides inflammables et toxiques est assuré par des caniveaux à fente bien conçus ou d'autres mesures dans le profil en travers des tunnels où le transport des marchandises dangereuses est autorisé. En outre, le système de drainage est conçu et entretenu pour empêcher que le feu ne se propage et que les liquides inflammables et toxiques ne se répandent à l'intérieur d'un tube et entre les tubes.
- 2.6.2. Si, dans les tunnels existants, de telles exigences ne peuvent pas être respectées, ou ne peuvent l'être qu'à un coût disproportionné, il convient d'en tenir compte au moment de décider si le transport des marchandises dangereuses peut être autorisé sur la base d'une analyse des risques concernés.

2.7. *Résistance au feu des structures*

La structure principale de tous les tunnels où un effondrement local de la structure peut avoir des conséquences catastrophiques (par exemple, tunnels immergés ou tunnels pouvant provoquer l'effondrement de structures voisines importantes) présente un niveau suffisant de résistance au feu.

2.8. *Éclairage*

2.8.1. Un éclairage normal assure aux conducteurs une visibilité appropriée de jour comme de nuit dans la zone d'entrée ainsi qu'à l'intérieur du tunnel.

2.8.2. Un éclairage de sécurité assure une visibilité minimale aux usagers du tunnel pour leur permettre d'évacuer le tunnel dans leurs véhicules en cas de panne de l'alimentation électrique.

2.8.3. Un éclairage d'évacuation, tel qu'un balisage lumineux, situé à une hauteur qui n'est pas supérieure à 1,5 mètre, guide les usagers pour évacuer le tunnel à pied en cas d'urgence.

2.9. *Ventilation*

2.9.1. La conception, la construction et la mise en œuvre du système de ventilation tiennent compte:

- de la maîtrise des polluants résultant des émissions des véhicules routiers dans des conditions normales de circulation et aux heures de pointe,
- de la maîtrise des polluants résultant des émissions des véhicules routiers lorsque la circulation est arrêtée en raison d'un incident ou d'un accident,
- de la maîtrise de la chaleur et des fumées en cas d'incendie.

2.9.2. Un système de ventilation mécanique est installé dans tous les tunnels de plus de 1 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie.

2.9.3. Dans les tunnels à circulation bidirectionnelle et/ou unidirectionnelle congestionnée, la ventilation longitudinale n'est autorisée que si une analyse des risques réalisée conformément à l'article 13 montre qu'elle est acceptable et/ou que si des mesures spécifiques sont prises, telles qu'une gestion appropriée du trafic, des distances plus courtes entre les issues de secours, des trappes d'évacuation de la fumée à intervalles réguliers.

2.9.4. Les systèmes de ventilation transversaux ou semi-transversaux sont utilisés dans les tunnels où un système de ventilation mécanique est nécessaire et où la ventilation longitudinale n'est pas autorisée conformément au point 2.9.3. Ces systèmes sont capables d'évacuer la fumée en cas d'incendie.

2.9.5. Pour les tunnels à circulation bidirectionnelle de plus de 3 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie, et qui disposent d'un poste de contrôle-commande et d'une ventilation transversale et/ou semi-transversale, les mesures minimales définies ci-après sont prises en ce qui concerne la ventilation:

- des trappes d'extraction de l'air et des fumées pouvant être commandées séparément ou par groupes sont installées,
- la vitesse longitudinale de l'air est mesurée en permanence et le processus de commande du système de ventilation (trappes, ventilateurs, etc.) est ajusté en conséquence.

2.10. *Postes de secours*

2.10.1. Les postes de secours sont destinés à fournir divers équipements de sécurité, notamment des téléphones d'appel d'urgence et des extincteurs, mais ils ne sont pas conçus pour protéger les usagers de la route contre les effets d'un incendie.

2.10.2. Les postes de secours peuvent se composer d'une armoire placée sur le piédroit du tunnel ou de préférence d'une niche dans ce piédroit. Ils sont au moins équipés d'un téléphone d'appel d'urgence et de deux extincteurs.

2.10.3. Des postes de secours sont prévus aux têtes et à l'intérieur à des intervalles qui, pour les nouveaux tunnels, ne dépassent pas 150 mètres et qui, pour les tunnels existants, ne dépassent pas 250 mètres.

2.11. *Alimentation en eau*

Tous les tunnels disposent d'une alimentation en eau. Des bouches d'incendie sont prévues près des têtes et à l'intérieur des tunnels à des intervalles ne dépassant pas 250 mètres. Si l'alimentation en eau n'est pas assurée, il est obligatoire de vérifier qu'une quantité suffisante d'eau est fournie par un autre moyen.

2.12. *Signalisation routière*

Des panneaux spécifiques sont utilisés pour signaler toutes les installations de sécurité destinées aux usagers du tunnel. Les signaux et les panneaux devant être utilisés dans les tunnels figurent à l'annexe III.

2.13. *Poste de contrôle-commande*

2.13.1. Tous les tunnels de plus de 3 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie sont pourvus d'un poste de contrôle-commande.

2.13.2. La surveillance de plusieurs tunnels peut être centralisée dans un poste de contrôle-commande unique.

2.14. *Systèmes de surveillance*

2.14.1. Des systèmes de vidéosurveillance et un système capable de détecter automatiquement les incidents de circulation (tels que les véhicules à l'arrêt) et/ou les incendies sont installés dans tous les tunnels équipés d'un poste de contrôle-commande.

2.14.2. Des systèmes de détection automatique des incendies sont installés dans tous les tunnels ne disposant pas de poste de contrôle-commande, lorsque la mise en œuvre de la ventilation mécanique pour la maîtrise des fumées est différente de la mise en œuvre automatique de la ventilation pour la maîtrise des polluants.

2.15. *Équipements de fermeture du tunnel*

2.15.1. Dans tous les tunnels de plus de 1 000 mètres, des feux de circulation sont installés avant les entrées de façon que les tunnels puissent être fermés en cas d'urgence. Des moyens supplémentaires tels que des panneaux à messages variables et des barrières peuvent être prévus pour assurer un respect approprié de la signalisation.

2.15.2. À l'intérieur de tous les tunnels de plus de 3 000 mètres disposant d'un poste de contrôle-commande et dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie, il est recommandé de prévoir, à des intervalles ne dépassant pas 1 000 mètres, des équipements destinés à stopper les véhicules en cas d'urgence. Ces équipements se composent de feux de circulation et éventuellement de moyens supplémentaires, tels que des haut-parleurs, des panneaux à messages variables et des barrières.

2.16. *Systèmes de communication*

2.16.1. Un équipement de retransmission radio à l'usage des services d'intervention est installé dans tous les tunnels de plus de 1 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie.

2.16.2. Lorsqu'il y a un poste de contrôle-commande, il est possible d'interrompre la retransmission radio des stations destinées aux usagers du tunnel, lorsqu'elle est assurée, pour diffuser des messages d'urgence.

2.16.3. Les abris et autres installations dans lesquels les usagers évacuant le tunnel doivent attendre avant de pouvoir rejoindre l'extérieur sont équipés de haut-parleurs pour l'information des usagers.

2.17. *Alimentation et circuits électriques*

2.17.1. Tous les tunnels sont équipés d'une alimentation électrique de secours capable d'assurer le fonctionnement des équipements de sécurité indispensables à l'évacuation jusqu'à ce que tous les usagers aient évacué le tunnel.

2.17.2. Les circuits électriques, de mesure et de contrôle sont conçus de telle façon qu'une panne locale, due, par exemple, à un incendie, ne perturbe pas les circuits non touchés.

2.18. *Résistance au feu des équipements*

Le niveau de résistance au feu de tous les équipements du tunnel tient compte des possibilités technologiques et vise à continuer d'assurer les fonctions de sécurité nécessaires en cas d'incendie.

2.19. *Tableau contenant un résumé informatif des exigences minimales*

Le tableau suivant contient un résumé informatif des exigences minimales prévues aux points précédents. Les exigences minimales sont celles qui figurent dans le corps de la présente annexe.

RÉSUMÉ INFORMATIF DES EXIGENCES MINIMALES

- Obligatoire pour tous les tunnels
- * Obligatoire avec des exceptions
- Non obligatoire
- ◐ Recommandé

			Trafic ≤ 2 000 véhicules par voie		Trafic > 2 000 véhicules par voie			Conditions supplémentaires pour que la mise en œuvre soit obligatoire ou remarques
			500-1 000 m	> 1 000 m	500-1 000 m	1 000-3 000 m	> 3 000 m	
Mesures structurelles	Deux tubes ou plus	2.1						Obligatoire lorsque les prévisions à quinze ans montrent que le trafic > 10 000 véhicules/voie
	Pentes ≤ 5 %	2.2	*	*	*	*	*	Obligatoire à moins que cela ne soit pas possible du point de vue géographique
	Trottoirs	2.3.1 2.3.2	*	*	*	*	*	Obligatoire lorsqu'il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence, sauf si la condition du point 2.3.1 est respectée. Dans les tunnels existants où il n'y a ni bande d'arrêt d'urgence ni trottoir, des mesures supplémentaires/renforcées sont prises
	Issues de secours au moins tous les 500 m	2.3.3 au 2.3.9	○	○	*	*	*	Mise en place d'issues de secours dans les tunnels existants à évaluer cas par cas
	Galeries de communication pour les services d'intervention au moins tous les 1 500 m	2.4.1	○	○/●	○	○/●	●	Obligatoire dans les tunnels bitubes de plus de 1 500 m
	Traversée du terre-plein central à l'extérieur de chaque tête du tunnel	2.4.2	●	●	●	●	●	Obligatoire à l'extérieur des tunnels bitubes ou multitubes chaque fois que cela est possible du point de vue géographique
	Garages au moins tous les 1 000 m	2.5	○	○	○	○/●	○/●	Obligatoire dans les nouveaux tunnels bidirectionnels > 1 500 m sans bande d'arrêt d'urgence. Dans les tunnels bidirectionnels existants > 1 500 m, cela dépend de l'analyse. Tant pour les nouveaux tunnels que les tunnels existants, cela dépend de la largeur de tunnel utilisable supplémentaire
	Drainage des liquides inflammables et toxiques	2.6	*	*	*	*	*	Obligatoire lorsque le transport des marchandises dangereuses est autorisé
Résistance au feu des structures	2.7	●	●	●	●	●	Obligatoire lorsqu'un effondrement local peut avoir des conséquences catastrophiques	
Éclairage	Éclairage normal	2.8.1	●	●	●	●	●	
	Éclairage de sécurité	2.8.2	●	●	●	●	●	
	Éclairage d'évacuation	2.8.3	●	●	●	●	●	

			Trafic ≤ 2 000 véhicules par voie		Trafic > 2 000 véhicules par voie			Conditions supplémentaires pour que la mise en œuvre soit obligatoire ou remarques
			500-1 000 m	> 1 000 m	500-1 000 m	1 000-3 000 m	> 3 000 m	
Ventilation	Ventilation mécanique	2.9	○	○	○	●	●	
	Dispositions spéciales pour la ventilation (semi-) transversale	2.9.5	○	○	○	○	●	Obligatoires dans les tunnels bidirectionnels lorsqu'il y a un poste de contrôle-commande
Postes de secours	Au moins tous les 150 m	2.10	*	*	*	*	*	Équipés d'un téléphone et de 2 extincteurs. Un intervalle maximal de 250 m est permis dans les tunnels existants
Alimentation en eau	Au moins tous les 250 m	2.11	●	●	●	●	●	Si l'alimentation en eau n'est pas assurée, il est obligatoire de fournir une quantité suffisante d'eau par un autre moyen
Signalisation routière		2.12	●	●	●	●	●	Pour toutes les installations de sécurité prévues pour les usagers du tunnel (voir annexe III)
Poste de contrôle-commande		2.13	○	○	○	○	●	La surveillance de plusieurs tunnels peut être centralisée dans un poste de contrôle-commande unique
Systèmes de surveillance	Vidéo	2.14	○	○	○	○	●	Obligatoire lorsqu'il y a un poste de contrôle-commande
	Détection automatique d'incident et/ou détection d'incendie	2.14	●	●	●	●	●	Un des deux systèmes au moins est obligatoire dans les tunnels équipés d'un poste de contrôle-commande
Équipements de fermeture du tunnel	Feux de circulation avant les entrées	2.15.1	○	●	○	●	●	
	Feux de circulation à l'intérieur du tunnel au moins tous les 1 000 m	2.15.2	○	○	○	○	⊙	Recommandé s'il y a un poste de contrôle-commande et que la longueur dépasse 3 000 m
Systèmes de communication	Retransmission radio pour les services d'intervention	2.16.1	○	○	○	●	●	
	Messages radiophoniques d'urgence pour les usagers du tunnel	2.16.2	●	●	●	●	●	Obligatoires lorsque la radio est retransmise pour les usagers du tunnel et lorsqu'il y a un poste de contrôle-commande
	Haut-parleurs dans les abris et les issues	2.16.3	●	●	●	●	●	Obligatoires lorsque les usagers évacuant le tunnel doivent attendre avant de pouvoir rejoindre l'extérieur
Alimentation électrique de secours		2.17	●	●	●	●	●	Pour assurer le fonctionnement des équipements de sécurité indispensables au moins pendant l'évacuation des usagers du tunnel
Résistance au feu des équipements		2.18	●	●	●	●	●	Visé à maintenir les fonctions de sécurité nécessaires

3. Mesures concernant l'exploitation

3.1. Moyens d'exploitation

L'exploitation est organisée et dispose des moyens appropriés pour assurer la fluidité et la sécurité de la circulation à travers le tunnel. Le personnel d'exploitation ainsi que les services d'intervention reçoivent une formation initiale et continue adaptée.

3.2. Plans d'intervention d'urgence

Des plans d'intervention d'urgence sont établis pour tous les tunnels. Dans les tunnels transfrontaliers, un plan unique binational d'intervention d'urgence implique les deux pays.

3.3. Travaux dans les tunnels

Les fermetures partielles ou totales de voies nécessitées par des travaux programmés de construction ou d'entretien doivent toujours commencer avant l'entrée du tunnel. Des panneaux à messages variables, des feux de circulation et des barrières mécaniques peuvent être utilisés à cette fin.

3.4. Gestion des accidents et incidents

En cas d'accident ou d'incident grave, tous les tubes concernés du tunnel sont immédiatement fermés à la circulation.

Cela est réalisé par l'activation simultanée non seulement des dispositifs en amont de la tête du tunnel mentionnés plus haut, mais aussi des panneaux à messages variables, des feux de circulation et des barrières mécaniques présents le cas échéant à l'intérieur du tunnel, de manière à bloquer toute circulation aussi rapidement que possible à l'extérieur comme à l'intérieur du tunnel. Dans les tunnels de moins de 1 000 mètres, la fermeture peut être effectuée par d'autres moyens. La circulation est gérée de telle manière que les véhicules non concernés puissent quitter rapidement le tunnel.

Le temps nécessaire aux services d'intervention pour arriver sur les lieux d'un incident dans un tunnel est aussi court que possible et est mesuré lors d'exercices périodiques. En outre, il peut être mesuré pendant les incidents. Dans les grands tunnels à circulation bidirectionnelle et à volume de trafic élevé, une analyse des risques réalisée conformément à l'article 13 détermine si des équipes d'intervention doivent être postées aux deux extrémités du tunnel.

3.5. Activité du poste de contrôle-commande

Pour tous les tunnels nécessitant un poste de contrôle-commande, y compris les tunnels transfrontaliers, un seul et même poste de contrôle-commande gère totalement la situation à tout moment.

3.6. Fermeture des tunnels

En cas de fermeture (courte ou prolongée) d'un tunnel, les usagers sont informés des meilleurs itinéraires de remplacement possibles, au moyen de systèmes d'information facilement accessibles.

Tout plan d'urgence doit comporter systématiquement l'indication d'itinéraires de remplacement. Ceux-ci devraient viser à préserver autant que possible la fluidité de la circulation et à réduire au maximum les effets secondaires sur la sécurité dans les zones avoisinantes.

Les États membres devraient faire tout ce qui est raisonnablement possible afin d'éviter que, à la suite de mauvaises conditions météorologiques, les usagers puissent emprunter un tunnel transfrontalier.

3.7. Transport des marchandises dangereuses

Les mesures répertoriées ci-après sont appliquées en ce qui concerne l'accès aux tunnels des véhicules transportant des marchandises dangereuses, définies dans la législation européenne pertinente relative au transport des marchandises dangereuses par route:

- réaliser une analyse des risques conformément à l'article 13 avant que la réglementation et les exigences sur le transport des marchandises dangereuses dans un tunnel soient établies ou modifiées,
- mettre en place une signalisation appropriée avant la dernière sortie possible en amont du tunnel ainsi qu'aux entrées du tunnel pour faire appliquer la réglementation, ainsi qu'à l'avance pour permettre aux conducteurs de choisir des itinéraires de remplacement,
- envisager des mesures d'exploitation spécifiques destinées à réduire les risques portant sur tout ou partie des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels, telles que la déclaration avant l'entrée ou le passage en convois escortés par des véhicules d'accompagnement, cas par cas, à la suite de l'analyse des risques mentionnée plus haut.

3.8. *Dépassement dans les tunnels*

Une analyse des risques est effectuée afin de décider si les poids lourds devraient être autorisés à dépasser dans les tunnels comportant plusieurs voies de circulation dans chaque sens.

3.9. *Distances entre les véhicules et vitesse*

La question de la vitesse appropriée des véhicules et de la distance de sécurité entre eux est particulièrement importante dans les tunnels et doit être examinée de près. Il s'agit notamment de recommander aux usagers des tunnels des vitesses et des distances appropriées. Des mesures à caractère obligatoire sont mises en vigueur si nécessaire.

Dans des conditions normales, les conducteurs de voitures particulières devraient respecter par rapport au véhicule qui les précède une distance minimale égale à la distance parcourue par un véhicule en deux secondes. Pour les poids lourds, cette distance devrait être doublée.

En cas d'arrêt de la circulation dans un tunnel, les usagers de la route devraient maintenir une distance minimale de 5 mètres par rapport au véhicule précédent, sauf si cela n'est pas possible en raison d'un arrêt d'urgence.

4. **Campagnes d'information**

Des campagnes d'information sur la sécurité dans les tunnels sont organisées régulièrement et mises en œuvre en coopération avec les parties intéressées, sur la base des travaux coordonnés d'organisations internationales. Ces campagnes portent sur le comportement approprié que doivent adopter les usagers de la route lorsqu'ils abordent un tunnel et lorsqu'ils le traversent, en particulier dans l'éventualité d'une panne de véhicule, d'un embouteillage, d'un accident ou d'un incendie.

Des informations sur les équipements de sécurité disponibles et le comportement approprié des usagers dans les tunnels sont fournies dans des endroits pratiques pour les usagers des tunnels (par exemple, sur les aires de repos situées avant les tunnels, aux entrées des tunnels lorsque la circulation est arrêtée ou sur l'Internet).

ANNEXE II

APPROBATION DU PROJET, DOSSIER DE SÉCURITÉ, MISE EN SERVICE D'UN TUNNEL, MODIFICATIONS ET EXERCICES PÉRIODIQUES**1. Approbation du projet**

- 1.1. Les dispositions de la présente directive s'appliquent dès la phase des études préliminaires d'un tunnel.
- 1.2. Avant que les travaux de construction ne commencent, le gestionnaire du tunnel établit le dossier de sécurité décrit aux points 2.2 et 2.3 pour un tunnel au stade du projet et consulte l'agent de sécurité. Le gestionnaire du tunnel soumet à l'autorité administrative le dossier de sécurité, auquel il joint l'avis de l'agent de sécurité et/ou de l'entité de contrôle, le cas échéant.
- 1.3. L'autorité compétente approuve ou non le projet et informe de sa décision le gestionnaire du tunnel et l'autorité administrative.

2. Dossier de sécurité

- 2.1. Le gestionnaire du tunnel établit un dossier de sécurité pour chaque tunnel et le tient à jour en permanence. Il en remet une copie à l'agent de sécurité.
- 2.2. Le dossier de sécurité décrit les mesures de prévention et de sauvegarde nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, en tenant compte des personnes à mobilité réduite et handicapées, de la nature de l'itinéraire, de la configuration de l'ouvrage, de ses abords, des caractéristiques du trafic et des possibilités d'action des services d'intervention définis à l'article 2 de la présente directive.
- 2.3. En particulier, le dossier de sécurité d'un tunnel au stade du projet inclut:
 - la description de l'ouvrage projeté ainsi que de ses accès, accompagnée des plans nécessaires à la compréhension de sa conception et des dispositions d'exploitation prévues,
 - une étude prévisionnelle du trafic précisant et justifiant le régime envisagé pour le transport des marchandises dangereuses, accompagnée de l'analyse des risques requise par le point 3.7 de l'annexe I,
 - une étude spécifique des dangers décrivant les accidents potentiels qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels et qui sont susceptibles de se produire pendant la phase d'exploitation, ainsi que la nature et l'importance de leurs conséquences éventuelles; cette étude précise et justifie les mesures propres à réduire la probabilité des accidents et leurs conséquences,
 - l'avis sur la sécurité rendu par un expert ou un organisme compétent en la matière, qui pourrait être l'entité de contrôle.
- 2.4. Le dossier de sécurité d'un tunnel qui en est au stade de la mise en service inclut, outre les pièces mentionnées pour le stade du projet:
 - la description de l'organisation, des moyens humains et matériels ainsi que des consignes prévus par le gestionnaire du tunnel pour assurer l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage,
 - le plan d'intervention d'urgence établi en liaison avec les services d'intervention, qui tient compte également des personnes à mobilité réduite et handicapées,
 - la description du dispositif de retour d'expérience permanent permettant d'enregistrer et d'analyser les incidents et accidents significatifs.
- 2.5. Le dossier de sécurité d'un tunnel en exploitation inclut, outre les pièces mentionnées pour le stade de la mise en service:
 - un compte rendu et une analyse concernant les incidents et accidents significatifs qui ont eu lieu depuis l'entrée en vigueur de la présente directive,
 - une liste des exercices de sécurité effectués et une analyse des enseignements qui en ont été tirés.

3. Mise en service

- 3.1. L'ouverture initiale d'un tunnel à la circulation publique est subordonnée à une autorisation délivrée par l'autorité administrative (autorisation de mise en service) conformément à la procédure décrite ci-après.
- 3.2. Cette procédure s'applique aussi à la réouverture d'un tunnel à la circulation publique après tout changement important apporté à la construction et à l'exploitation, ou après tous travaux de transformation substantielle de l'ouvrage qui pourraient modifier d'une façon significative l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité.
- 3.3. Le gestionnaire du tunnel transmet le dossier de sécurité mentionné au point 2.4 à l'agent de sécurité, qui donne son avis sur l'ouverture du tunnel à la circulation publique.
- 3.4. Le gestionnaire du tunnel transmet ce dossier de sécurité à l'autorité administrative, et y joint l'avis de l'agent de sécurité. L'autorité administrative décide d'autoriser ou non l'ouverture du tunnel à la circulation publique ou de l'autoriser avec des conditions restrictives, et notifie cette décision au gestionnaire du tunnel. Une copie de cette décision est adressée aux services d'intervention.

4. Modifications

- 4.1. Pour toute modification substantielle apportée à la structure, aux équipements ou à l'exploitation, qui pourrait modifier d'une façon significative l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité, le gestionnaire du tunnel demande une nouvelle autorisation d'exploitation suivant la procédure décrite au point 3.
- 4.2. Le gestionnaire du tunnel informe l'agent de sécurité de toute autre modification de la construction et de l'exploitation. En outre, avant tous travaux de modification de l'ouvrage, le gestionnaire du tunnel fournit à l'agent de sécurité une documentation détaillant les propositions.
- 4.3. L'agent de sécurité examine les conséquences de la modification et, dans tous les cas, donne son avis au gestionnaire du tunnel, qui en adresse copie à l'autorité administrative et aux services d'intervention.

5. Exercices périodiques

Le gestionnaire du tunnel et les services d'intervention organisent, en coopération avec l'agent de sécurité, des exercices périodiques conjoints pour le personnel du tunnel et les services d'intervention.

Ces exercices:

- devraient être aussi réalistes que possible et correspondre aux scénarios d'incidents définis,
 - devraient donner lieu à des résultats d'évaluation clairs,
 - devraient éviter de causer des dommages au tunnel, et
 - peuvent aussi être réalisés en partie sous la forme d'exercices sur table ou d'exercices de simulation sur ordinateur pour obtenir des résultats complémentaires.
- a) Des exercices grandeur nature effectués dans des conditions aussi réalistes que possible sont réalisés au moins tous les quatre ans. La fermeture du tunnel ne sera requise que si des dispositions acceptables peuvent être prises pour dévier la circulation. Des exercices partiels et/ou de simulation sont effectués tous les ans dans l'intervalle. Dans les zones où plusieurs tunnels sont situés à proximité immédiate les uns des autres, l'exercice grandeur nature doit être réalisé au moins dans l'un de ces tunnels.
 - b) L'agent de sécurité et les services d'intervention évaluent conjointement ces exercices, rédigent un rapport et font des propositions appropriées.
-

ANNEXE III

SIGNALISATION POUR LES TUNNELS

1. Exigences générales

On trouvera ci-après les panneaux et symboles routiers qui doivent être utilisés pour les tunnels. Sauf indication contraire, les panneaux routiers mentionnés dans la présente section sont décrits dans la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Afin de faciliter la compréhension des panneaux à l'échelle internationale, le système des panneaux et des signaux prescrits dans la présente annexe est fondé sur l'utilisation des formes et des couleurs propres à chaque catégorie de panneaux et, chaque fois que cela est possible, sur l'utilisation de symboles graphiques plutôt que d'inscriptions. Lorsque les États membres considèrent qu'il est nécessaire de modifier les panneaux et les symboles prévus, ils ne doivent pas en changer les caractéristiques essentielles. Lorsque les États membres n'appliquent pas la convention de Vienne, les panneaux et les symboles prévus peuvent être modifiés, pour autant que les modifications effectuées n'en changent pas les intentions essentielles.

1.1. Des panneaux routiers sont utilisés pour désigner les installations de sécurité suivantes dans les tunnels:

- garages;
- issues de secours: le même panneau est utilisé pour tous les types d'issues de secours;
- voies d'évacuation: les deux issues de secours les plus proches sont indiquées par des panneaux disposés sur les parois du tunnel, à des distances qui ne sont pas supérieures à 25 mètres, à une hauteur de 1 mètre à 1,5 mètre au-dessus du niveau de la voie d'évacuation, avec indication des distances jusqu'aux issues;
- postes de secours: panneaux indiquant la présence de téléphone d'appel d'urgence et d'extincteurs.

1.2. Radio

Dans les tunnels où les usagers peuvent recevoir des informations à partir de leur radio, des panneaux appropriés placés avant l'entrée du tunnel informent les usagers sur la manière de recevoir ces informations.

1.3. Les panneaux et les marquages sont conçus et positionnés de façon à être clairement visibles.

2. Description des signaux et des panneaux

Les États membres utilisent les panneaux appropriés, si nécessaire, dans la zone de présignalisation du tunnel, à l'intérieur du tunnel et après la fin du tunnel. Pour définir la signalisation à utiliser dans un tunnel, les conditions locales de circulation et de construction ainsi que d'autres conditions locales sont prises en compte. Des panneaux conformes à la convention de Vienne sur la signalisation routière sont utilisés, excepté dans les États membres qui n'appliquent pas la convention de Vienne.

2.1. Panneau «tunnel»

Le panneau représenté ci-dessous est placé à chaque entrée de tunnel:



Panneau E11A pour les tunnels routiers prévu dans la convention de Vienne.

La longueur est indiquée soit dans la partie inférieure du panneau soit sur un panneau supplémentaire H2.

Pour les tunnels de plus de 3 000 mètres, la distance restant à parcourir dans le tunnel est indiquée tous les 1 000 mètres.

Le nom du tunnel peut aussi être indiqué.

2.2. Signalisation horizontale

Une délimitation horizontale devrait être utilisée au bord de la chaussée.

Dans le cas des tunnels à circulation bidirectionnelle, des moyens clairement visibles devraient être utilisés le long de la ligne médiane (simple ou double) séparant les deux sens de circulation.

2.3. Signaux et panneaux pour la signalisation des installations

Postes de secours

Les postes de secours sont équipés de panneaux informatifs, qui sont des panneaux F conformément à la convention de Vienne et indiquent les équipements mis à la disposition des usagers de la route, tels que:

Téléphone
d'appel
d'urgence



Extincteur

Dans les postes de secours qui sont séparés du tunnel par une porte, un texte parfaitement lisible, rédigé dans des langues appropriées, indique que le poste de secours n'assure pas de protection en cas d'incendie. En voici un exemple:

«CETTE ZONE N'ASSURE AUCUNE PROTECTION CONTRE UN INCENDIE

Suivez les panneaux pour rejoindre les issues de secours»

Garages

Les panneaux indiquant les garages devraient être des panneaux E conformément à la convention de Vienne. Les téléphones et les extincteurs sont indiqués par un panneau supplémentaire ou sont incorporés dans le panneau lui-même.



Issues de secours

Les panneaux indiquant les issues de secours devraient être des panneaux G conformément à la convention de Vienne. En voici des exemples:



Il est également nécessaire de signaler les deux issues les plus proches sur les piédroits. En voici des exemples:



Signaux d'affectation de voies

Ces signaux peuvent être circulaires ou rectangulaires



Panneaux à messages variables

Tous les panneaux à messages variables donnent des indications claires pour informer les usagers du tunnel d'un embouteillage, d'une panne, d'un accident, d'un incendie ou de tout autre danger.

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE), le Conseil, après avoir pris connaissance de l'avis que le Parlement européen lui a transmis le 9 octobre 2003 ⁽¹⁾, a élaboré une position commune qu'il a arrêtée le 26 février 2004. Ce faisant, le Conseil a également tenu compte de l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾ et du Comité des régions ⁽³⁾.

L'objectif premier du projet de directive est de prévenir les accidents graves qui mettent en péril la vie humaine et l'environnement et endommagent les installations des tunnels. Le deuxième objectif du projet de directive consiste à atténuer les conséquences que peuvent avoir les accidents survenant dans les tunnels.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Le Conseil, résolu à améliorer la sécurité des tunnels dans toute l'Union, adhère pleinement à l'objet et au champ d'application de la proposition de la Commission, mais considère que le système de classification automatique proposé par la Commission n'est pas assez souple pour permettre que la directive soit appliquée de manière optimale et avec un rapport coût/efficacité satisfaisant aux nombreux types de tunnels qui existent sur le territoire de l'Union. C'est pourquoi le Conseil a opté pour un système plus affiné et pragmatique dans le cadre duquel, pour un tunnel donné, chaque exigence de sécurité est basée sur un ou plusieurs paramètres pertinents.

Amendements du Parlement européen

— Amendements relatifs à la structure administrative

Le Conseil n'a pas été en mesure d'accepter la totalité des amendements relatifs à la structure administrative (autorité administrative, entité de contrôle, gestionnaire du tunnel et agent de sécurité), notamment les amendements 2, 10 à 25, 27 à 33, 58, 61 et 72 à 75.

À cet égard, il convient de faire observer que si la structure administrative proposée par la Commission ne tenait pas pleinement compte des structures administratives existant dans les États membres, le Conseil a tout de même pu accepter la structure générale proposée et maintenir les avantages découlant d'une définition et d'une délimitation claires des tâches et des responsabilités de chacun des intervenants. Certains éléments du texte ont toutefois été remaniés afin d'adapter partiellement ce dernier aux agences existantes et aux autres intervenants en matière de sécurité des tunnels, ce qui permettra d'éviter des modifications inutilement coûteuses des structures existantes.

En outre, certains amendements concernant des éléments essentiels de la structure administrative n'ont pu être acceptés en raison de la relation étroite existant entre celle-ci et les exigences décrites dans les trois annexes techniques.

Dans ce contexte, le Conseil a considéré qu'il n'était pas souhaitable de «détricoter» la proposition pour ce qui est de la structure administrative. Le Conseil considère en fait que le résultat final de ses travaux apporte toutes les garanties recherchées en termes de transparence et de répartition des tâches et des responsabilités.

Tout en conservant telle quelle la structure administrative de base prévue par la position commune, le Conseil a toutefois pu accepter, dans leur esprit ou en partie, et dans certains cas en totalité, les amendements 10, 14, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 72 et 73.

— Amendements concernant les personnes handicapées

En ce qui concerne les amendements 9, 70 et 71, qui comportent des dispositions spécifiques aux personnes handicapées, le Conseil a été tout à fait d'accord pour estimer que ces personnes devaient faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la directive. C'est pourquoi il a accepté, après les avoir remaniés, les amendements 70 et 71 et il a inséré un considérant 12 consacré aux personnes handicapées.

⁽¹⁾ Doc. 13381/03 CODEC 1340 TRANS 248.

⁽²⁾ JO C 220 du 16.9.2003, p. 26.

⁽³⁾ JO C 256 du 24.10.2003, p. 64.

— *Amendements concernant les annexes techniques I, II et III*

Le Conseil a été en mesure d'accepter en totalité, en partie ou dans leur esprit un grand nombre des multiples amendements portant sur les annexes techniques (amendements 7 et 8, 34 à 56 et 62 à 69 pour l'annexe I, amendements 70 à 75 pour l'annexe II et amendements 76 à 78 pour l'annexe III). Il a reconnu que le Parlement y avait largement contribué, car ce dernier a accepté d'adopter l'approche plus souple également préconisée par le Conseil, à savoir mettre en place un système dans le cadre duquel, pour un tunnel donné, chaque exigence de sécurité est basée sur un ou plusieurs paramètres pertinents du tunnel en question.

— *Autres amendements*

La première partie de l'amendement 1, qui souligne l'importance du comportement des usagers de la route pour la sécurité des tunnels, a été acceptée (voir considérant 10).

En ce qui concerne l'amendement 3 relatif au financement des adaptations structurelles des tunnels au titre du budget des réseaux transeuropéens (RTE), le Conseil a estimé qu'il n'était pas approprié d'insérer cet aspect dans la directive, compte tenu, d'une part, de la proposition de décision modifiant les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport, pour laquelle la procédure législative est en cours et, d'autre part, de la proposition de directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Bien que le Conseil approuve pleinement le fond de l'amendement 4, qui se réfère spécifiquement à l'application de la directive dans les futurs États membres, il estime que cette disposition serait superflue.

L'amendement 5, qui porte sur la mise en œuvre de normes de sécurité comparables pour les tunnels ne relevant pas du champ d'application de la directive, a été accepté (voir considérant 25). Dans ce contexte, le Conseil souhaite également attirer l'attention du Parlement sur le considérant connexe 26, qui encourage en outre les États membres à «élaborer des dispositions nationales visant à atteindre un niveau de sécurité plus élevé dans les tunnels».

Le Conseil a rejeté l'amendement 6, qui concerne l'objet de la directive, car il estime que le texte de la position commune le décrit avec davantage de précision.

POSITION COMMUNE (CE) N° 25/2004**arrêtée par le Conseil le 22 mars 2004****en vue de l'adoption de la directive 2004/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ...
concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté**

(2004/C 95 E/06)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la résolution du 17 juin 1997 relative au déploiement de la télématique dans les transports routiers, notamment la perception électronique de redevances ⁽⁴⁾, le Conseil a demandé aux États membres et à la Commission d'élaborer une stratégie en vue d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances pour atteindre un niveau adéquat d'interopérabilité au niveau européen. La communication de la Commission relative à l'interopérabilité des systèmes de péage électronique en Europe constituait la première phase de cette stratégie.
- (2) La majorité des États membres qui ont installé des systèmes de péage électronique pour le financement des infrastructures routières, ou pour la perception de redevances d'usage du réseau routier (systèmes dénommés ci-après «télépéage») utilisent majoritairement la technologie des micro-ondes à courte portée et des fréquences proches de 5,8 GHz, mais ces systèmes ne sont pas aujourd'hui totalement compatibles entre eux. Les travaux entrepris par le Comité européen de normalisation (CEN) à propos de la technologie des micro-ondes ont

abouti, en janvier 2003, à la préparation de normes techniques favorisant la compatibilité des systèmes de télépéage à micro-ondes de 5,8 GHz, après l'adoption de prénormes techniques en 1997. Toutefois, ces prénormes ne valent pas pour tous les systèmes de communications spécialisées à courte portée (DSRC) 5,8 GHz utilisés dans la Communauté et comportent deux variantes qui ne sont pas totalement compatibles. Elles reposent sur le modèle d'«Interconnexion des systèmes ouverts» défini par l'Organisation internationale de normalisation pour la communication entre les systèmes informatiques.

- (3) Toutefois, les fabricants d'équipements et les gestionnaires d'infrastructures se sont entendus, au sein de la Communauté, pour développer des produits interopérables sur la base des systèmes DSRC 5,8 GHz existants. Par conséquent, les utilisateurs devraient pouvoir disposer d'un équipement capable de communiquer avec les technologies qui pourront être utilisées seulement dans les nouveaux systèmes de télépéage mis en service dans la Communauté à partir du 1^{er} janvier 2007, à savoir la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM-GPRS et les micro-ondes de 5,8 GHz.
- (4) Il est essentiel que les travaux de normalisation soient achevés au plus vite afin d'établir des normes techniques garantissant la compatibilité technique entre les systèmes de télépéage basés sur la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz et sur des technologies de localisation par satellite et de communications mobiles, afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché.
- (5) Il est nécessaire de prévoir la généralisation du déploiement des systèmes de télépéage dans les États membres ainsi que dans les pays voisins, et il devient nécessaire de disposer de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification routière à l'échelle communautaire et aux évolutions techniques futures.
- (6) Les systèmes de télépéage devraient être interopérables et fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes.

⁽¹⁾ JO C 32 du 5.2.2004, p. 36.

⁽²⁾ JO C 73 du 23.3.2004, p. 54.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 18 décembre 2003 (non encore parue au Journal officiel), position commune du Conseil du 22 mars 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO C 194 du 25.6.1997, p. 5.

- (7) Lors de l'introduction de nouveaux systèmes de télépéage, les équipements devraient être disponibles en nombre suffisant pour éviter toute discrimination entre les entreprises concernées.

- (8) L'application au télépéage des nouvelles technologies de localisation par satellite (GNSS) et de communications mobiles (GSM/GPRS) peut permettre, grâce en particulier à leur grande souplesse d'utilisation ainsi qu'à leur polyvalence, de répondre aux exigences des nouvelles politiques de tarification routière envisagées au niveau communautaire aussi bien qu'au niveau des États membres. Elles permettent de comptabiliser les kilomètres parcourus par catégorie de route, sans nécessiter de coûteux investissements en infrastructures. Ces technologies ouvrent également la voie à de nouveaux services de sécurité et d'information pour les voyageurs, tels que l'alerte automatique déclenchée par un véhicule accidenté qui indiquera sa position, des informations en temps réel sur les conditions de circulation, le niveau du trafic ou le temps de parcours. Dans le domaine de la localisation par satellite, le projet Galileo lancé par la Communauté en 2002 est conçu pour offrir, à partir de 2008, des services d'information d'une qualité supérieure à celle que permettent les systèmes de navigation actuels, et qui sont parfaitement adaptés aux services de télématique routière. Le système précurseur que constitue le «système européen de navigation par recouvrement géostationnaire» sera opérationnel dès 2004 et présentera des performances similaires. Toutefois, ces systèmes innovants pourraient susciter des problèmes quant à la fiabilité des contrôles et à la prévention des fraudes. Néanmoins, vu les importants avantages mentionnés ci-dessus, il conviendrait de recommander en principe le recours aux technologies de localisation par satellite et de communications mobiles lors de l'introduction de nouveaux systèmes de télépéage.
- (9) La multiplication des technologies utilisées ou envisagées dans les années à venir pour le télépéage (micro-ondes de 5,8 GHz, localisation par satellite et communications mobiles, essentiellement) ainsi que la multiplication des spécifications imposées par les États membres et les pays voisins pour leurs systèmes de télépéage peuvent porter préjudice au bon fonctionnement du marché intérieur et aux objectifs de la politique des transports. Cette situation risque d'entraîner la multiplication de boîtiers électroniques incompatibles et onéreux dans l'habitacle des poids lourds de même que des risques d'erreur d'utilisation de la part des chauffeurs avec pour conséquence, par exemple, un défaut de paiement involontaire. Une telle multiplication est inacceptable pour les utilisateurs et les constructeurs de poids lourds pour des raisons de coût et de sécurité ainsi que pour des raisons juridiques.
- (10) Il convient de supprimer les barrières artificielles qui s'opposent au fonctionnement du marché intérieur, tout en permettant aux États membres et à la Communauté de mettre en œuvre différentes politiques de tarification routière pour tous les types de véhicules, au niveau local, national ou international. Les équipements embarqués à bord des véhicules devraient permettre la mise en œuvre de ces politiques de tarification routière, en respectant les principes de non-discrimination entre les citoyens de tous les États membres. Il est donc nécessaire d'assurer dans les meilleurs délais l'interopérabilité des systèmes de télépéage au niveau communautaire.
- (11) Les conducteurs ont le souci légitime de bénéficier d'une qualité de service accrue sur les infrastructures routières, en particulier sur le plan de la sécurité, et de voir se réduire notablement la congestion aux gares de péage, particulièrement les jours de grande affluence et en certains points particulièrement congestionnés du réseau routier. La définition du service européen de télépéage doit répondre à ce souci. De plus, il faudrait veiller à ce que les technologies et composantes prévues puissent également, dans la mesure où cela est techniquement possible, être combinées avec d'autres composantes du véhicule, notamment le tachygraphe électronique et les dispositifs d'appel d'urgence. Il convient de ne pas exclure les systèmes intermodaux à un stade ultérieur.
- (12) Il convient de garantir, au moyen d'équipements adaptés, la possibilité d'accès à d'autres applications futures, outre la perception de péages.
- (13) Un service européen de télépéage devrait assurer l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural en comportant:
- a) un seul contrat entre les clients et les opérateurs proposant le service, conforme à un corps de règles contractuelles autorisant tous les opérateurs et/ou émetteurs de moyens de paiement à fournir le service, qui donnera accès à l'ensemble du réseau;
 - b) une série de normes et d'exigences techniques sur la base desquelles les industriels pourront fournir les équipements nécessaires à la prestation du service.
- (14) Les possibilités offertes par l'interopérabilité contractuelle permettent d'envisager une simplification considérable pour certains usagers de la route et d'importantes économies sur le plan administratif pour les usagers de la route professionnels.
- (15) Les systèmes de télépéage contribuent de manière importante à la réduction du risque d'accident et donc à l'amélioration de la sécurité routière, à la réduction des opérations en monnaie fiduciaire et à la diminution de la congestion aux gares de péages, particulièrement en cas de grande affluence. Ils permettent aussi de réduire les effets néfastes pour l'environnement que provoquent l'attente, le redémarrage des voitures et la congestion, ainsi que l'effet sur l'environnement lié à l'implantation de nouvelles gares de péage ou à l'extension des gares de péage existantes.
- (16) Le livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 comporte des objectifs en matière de sécurité et de fluidité du trafic routier. Les services et systèmes de transport intelligents et interopérables constituent un élément clé dans la réalisation de ces objectifs.

- (17) La mise en place des systèmes de télépéage implique le traitement de données à caractère personnel. Ces traitements doivent être assurés dans le respect des normes européennes, telles que fixées notamment dans la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾ et dans la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques ⁽²⁾. Le droit à la protection des données à caractère personnel est reconnu explicitement par l'article 8 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (18) Le prélèvement automatique des redevances de péage sur les comptes bancaires ou les comptes de cartes de crédit ou de paiement où qu'ils soient situés, dans la Communauté ou dans un pays tiers, suppose un espace de paiement pleinement opérationnel dans la Communauté, avec des frais de gestion non discriminatoires.
- (19) Tout système de télépéage mis en place dans les États membres devrait remplir les critères fondamentaux suivants: le système devrait facilement intégrer les améliorations et les évolutions futures des techniques et des systèmes, sans exiger un remplacement coûteux des modèles et méthodes plus anciens, les coûts de son adoption par les utilisateurs du réseau routier à des fins commerciales ou privées devraient être négligeables par rapport aux bénéfices retirés par ces utilisateurs et l'ensemble de la société et sa mise en œuvre dans les États membres ne devrait entraîner aucune discrimination entre les utilisateurs du réseau routier nationaux et ceux d'autres États membres.
- (20) Étant donné que les objectifs de la présente directive, notamment l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans le marché intérieur et la mise en place d'un service européen de télépéage sur l'ensemble du réseau routier communautaire soumis au péage, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leur dimension européenne, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (21) Il y a lieu d'inclure les parties intéressées (telles qu'opérateurs de services de péage, gestionnaires d'infrastructures, industries électronique et automobile, utilisateurs) dans les consultations de la Commission concernant les aspects techniques et contractuels de la création du service européen de télépéage. La Commission devrait aussi consulter, le cas échéant, des organisations non gouvernementales opérant dans le domaine de la protection de la vie privée, de la sécurité routière et de l'environnement.
- (22) La création d'un service européen de télépéage suppose en premier lieu l'établissement de lignes directrices par le comité du télépéage institué par la présente directive.
- (23) La présente directive n'affecte pas la liberté des États membres de fixer des règles relatives à la tarification des infrastructures routières et aux matières fiscales.
- (24) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽³⁾.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif et champ d'application

1. La présente directive fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier communautaire, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers et ouvrages divers tels que tunnels, ponts et bacs.
2. La présente directive ne s'applique pas:
 - a) aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;
 - b) aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;
 - c) aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences de la présente directive seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.
3. Afin d'atteindre l'objectif fixé au paragraphe 1, un service européen de télépéage est créé. Ce service, qui est complémentaire par rapport aux services nationaux de télépéage des États membres, garantit l'interopérabilité sur l'ensemble du territoire de la Communauté, pour l'usager des systèmes de télépéage déjà mis en place dans les États membres ainsi que de ceux installés par la suite dans le cadre de la présente directive.

Article 2

Solutions technologiques

1. Tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service à partir du 1^{er} janvier 2007 utilisent une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:
 - a) localisation par satellite;

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

b) communications mobiles selon la norme GSM-GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);

c) micro-ondes de 5,8 GHz.

2. Le service européen de télépéage est mis en service conformément à l'article 3, paragraphe 1. Les opérateurs mettent à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement embarqué pouvant fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les États membres recourant aux technologies visées au paragraphe 1 et dans tous les types de véhicules, selon le calendrier établi à l'article 3, paragraphe 4. Cet équipement est au minimum interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction dans les États membres et recourant à une ou plusieurs des technologies énumérées au paragraphe 1. Les modalités relatives à ces questions sont fixées par le comité visé à l'article 5, paragraphe 1, y compris celles relatives à la disponibilité en nombre suffisant des équipements embarqués de manière à répondre à la demande des utilisateurs intéressés.

3. Il est recommandé que les nouveaux systèmes de télépéage mis en service après l'adoption de la présente directive utilisent les technologies de la localisation par satellite et des communications mobiles énumérées au paragraphe 1. En ce qui concerne la migration éventuelle des systèmes utilisant d'autres technologies vers ceux qui utilisent lesdites technologies, la Commission, en liaison avec le comité visé à l'article 5, paragraphe 1, élabore un rapport au plus tard pour le 31 décembre 2009. Ce rapport comporte une étude de l'utilisation de chacune des technologies visées au paragraphe 1 ainsi qu'une analyse coûts-avantages. Le cas échéant, la Commission assortit son rapport d'une proposition au Parlement européen et au Conseil concernant une stratégie de migration.

4. Sans préjudice du paragraphe 1, l'équipement embarqué peut également convenir à d'autres technologies, à condition que cela n'engendre pas de charge supplémentaire pour les usagers et que cela ne soit pas une source de discrimination entre eux. Au besoin, l'équipement embarqué peut aussi être relié au tachygraphe électronique du véhicule.

5. Les États membres qui ont des systèmes de péage prennent les mesures nécessaires pour intensifier l'utilisation des systèmes de télépéage. Ils s'efforcent de faire en sorte que, pour le 1^{er} janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50 % du flux de trafic dans chaque gare de péage. Les voies empruntées pour la perception par télépéage peuvent également l'être pour acquitter le péage par d'autres moyens, la sécurité étant dûment garantie.

6. Les travaux d'interopérabilité des technologies de télépéage existantes réalisés en liaison avec le service européen de télépéage garantissent la compatibilité et l'interfaçage complets de ces technologies avec celles mentionnées au paragraphe 1 ainsi que de leurs équipements entre eux.

7. Les États membres veillent à ce que le traitement des données à caractère personnel nécessaires au fonctionnement du service européen de télépéage s'effectue en conformité avec les normes communautaires protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, y compris leur vie privée, et à ce que, en particulier, les dispositions des directives 95/46/CE et 2002/58/CE soient respectées.

Article 3

Mise en place d'un service européen de télépéage

1. Un service européen de télépéage est mis en place et englobe tous les réseaux routiers de la Communauté sur lesquels un péage ou une redevance d'usage du réseau routier est perçu(e) par voie électronique. Ce service de télépéage est défini par un corps de règles contractuelles autorisant tous les opérateurs et/ou émetteurs de moyens de paiement à fournir le service, un ensemble de normes et d'exigences techniques ainsi qu'un contrat d'abonnement unique entre les clients et les opérateurs et/ou les émetteurs de moyens de paiement proposant le service. Ce contrat donne accès au service sur l'ensemble du réseau et peut être souscrit auprès d'un opérateur de n'importe quelle partie du réseau et/ou auprès de l'émetteur de moyens de paiement.

2. Le service européen de télépéage est indépendant des décisions fondamentales des États membres de percevoir un péage pour certains types de véhicules ainsi que du niveau de tarification appliqué et de sa finalité. Il concerne uniquement le mode de perception des péages ou des redevances. Le service autorise à conclure des contrats quels que soient le lieu d'immatriculation du véhicule, la nationalité des parties contractantes et la zone ou le point du réseau routier à l'égard duquel le péage est dû.

3. Le système permet de développer l'intermodalité, sans pénaliser d'autres modes de transport.

4. Lorsque les États membres disposent de systèmes nationaux de perception par télépéage, ils veillent à ce que les opérateurs et/ou les émetteurs de moyens de paiement proposent le service européen de télépéage à leurs clients selon le calendrier suivant:

a) pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et pour tous les véhicules autorisés pour le transport de plus de neuf passagers (chauffeur + 8), au plus tard trois ans après qu'auront été prises les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage, visées à l'article 4, paragraphe 4;

b) pour tous les autres types de véhicules, au plus tard cinq ans après qu'auront été prises les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage, visées à l'article 4, paragraphe 4.

*Article 4***Caractéristiques du service européen de télépéage**

1. Le service européen de télépéage repose sur les éléments énumérés à l'annexe de la présente directive.
2. S'il y a lieu, cette annexe peut être modifiée pour des raisons techniques conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.
3. Le service européen de télépéage utilise les solutions technologiques visées à l'article 2, en ayant recours à des spécifications qui doivent être disponibles publiquement.
4. La Commission prend les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, pour le 1^{er} juillet 2006. Ces décisions ne seront prises que si toutes les conditions, évaluées sur la base d'études appropriées, sont réunies pour permettre à l'interopérabilité de fonctionner à tous points de vue, notamment technique, juridique et commercial.
5. Si les décisions visées au paragraphe 4 ne sont pas prises pour le 1^{er} juillet 2006, la Commission fixe, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, une nouvelle date pour laquelle ces décisions doivent être prises.
6. La Commission prend les décisions techniques relatives à la réalisation du service européen de télépéage conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.
7. La Commission invite, conformément à la procédure établie par la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques ⁽¹⁾, les organismes de normalisation compétents en la matière, notamment le CEN, à tout mettre en œuvre rapidement pour adopter les normes applicables aux systèmes de télépéage en ce qui concerne les technologies énumérées à l'article 2, paragraphe 1.
8. Les équipements supportant le service européen de télépéage doivent être conformes notamment aux exigences de la directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 1999 concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité ⁽²⁾ et de la directive 89/336/CEE du Conseil du 3 mai 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la compatibilité électromagnétique ⁽³⁾.

*Article 5***Comité**

1. La Commission est assistée par un comité du télépéage, ci-après dénommé «comité».
 2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
- La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.

*Article 6***Mise en œuvre**

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le ... (*). Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau établissant la correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

*Article 7***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

*Article 8***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ... , le ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

⁽¹⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p. 18).

⁽²⁾ JO L 91 du 7.4.1999, p. 10. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003.

⁽³⁾ JO L 139 du 23.5.1989, p. 19. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/68/CEE (JO L 220 du 30.8.1993, p. 1).

(*) Dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la directive.

ANNEXE

ÉLÉMENTS NÉCESSAIRES À LA DÉFINITION ET AU DÉPLOIEMENT DU SERVICE EUROPÉEN DE TÉLÉPÉAGE

Les questions répertoriées ci-après sont indispensables à la définition et au déploiement du service européen de télépéage créé par la directive. Ces questions sont de trois ordres: technique, procédural et juridique.

Questions d'ordre technique

- a) Procédures opérationnelles du service: souscription d'un abonnement, mode d'emploi, mise en place et fixation de l'équipement embarqué dans les véhicules, déroulement des transactions à un poste de péage ou en tarification continue, procédures de récupération des données des transactions en cas de panne ou de dysfonctionnement de l'équipement, systèmes de contrôle, facturation et recouvrement des sommes dues, service après-vente, assistance à la clientèle, définition du niveau de service offert aux clients. Il conviendra de tenir compte, au moment d'établir ces procédures opérationnelles, des procédures existant dans les États membres.
- b) Spécifications fonctionnelles du service: description des fonctions assurées par les équipements embarqués et les équipements au sol.
- c) Spécifications techniques des équipements au sol et des équipements embarqués supportant le service, ainsi que les normes, les procédures de certification et les contraintes à respecter.
- d) Lancement et suivi des travaux impliquant les organismes de normalisation compétents en la matière et compléments techniques éventuels par rapport aux normes ou prénormes utilisées, afin de garantir l'interopérabilité.
- e) Spécifications d'installation des équipements embarqués.
- f) Modèles de transaction: définition précise des algorithmes de transaction pour chacun des différents types de péage (en des points fixes ou en tarification continue) et définition des données échangées entre les équipements embarqués et les équipements au sol, ainsi que du format de ces données.
- g) Modalités relatives à la disponibilité en nombre suffisant des équipements embarqués de manière à répondre à la demande de tous les utilisateurs intéressés;

Questions d'ordre procédural

- h) Procédures de vérification des performances techniques des équipements embarqués et des équipements placés sur le bord de la route, ainsi que du mode d'installation de l'équipement dans les véhicules.
- i) Paramètres de classification des véhicules: validation d'une liste communautaire de paramètres techniques dans laquelle chaque État membre sélectionnera ceux qu'il souhaite pour sa politique de tarification. Ces paramètres représentent les caractéristiques physiques, de motorisation et environnementales des véhicules. La définition des classes de véhicule sur la base de ces paramètres relève de la compétence des États membres.
- j) Mise en œuvre des procédures assurant le traitement des cas particuliers tels que les dysfonctionnements de toute nature. Ceci concerne en particulier les cas où les opérateurs du péage et le client ne sont pas du même pays.

Questions d'ordre juridique

- k) Validation des solutions techniques retenues au regard des normes communautaires protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, en ce compris leur vie privée. En particulier, la conformité à la directive 95/46/CE et à la directive 2002/58/CE doit être assurée.
 - l) Fixation de règles communes et d'exigences minimales non discriminatoires que les prestataires de service potentiels devraient respecter lorsqu'ils fournissent le service.
 - m) Évaluation de la possibilité d'harmoniser les règles d'exécution relatives au télépéage.
 - n) Protocole d'accord entre les opérateurs de péage, permettant la mise en œuvre du service européen de télépéage, y compris en ce qui concerne les procédures de règlement des litiges.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 5 décembre 2003, le Conseil a dégagé une orientation générale pour ce qui est de sa position commune sur le projet de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté.

La directive vise à garantir l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté et la mise en place d'un service européen de télépéage sur l'ensemble du réseau routier communautaire soumis au péage.

Le 18 décembre 2003, le Parlement européen a adopté son avis en première lecture. À la lumière de cet avis, le Conseil a modifié le texte de l'orientation générale sur plusieurs points.

Dans le cadre de ses travaux, le Conseil a aussi tenu compte de l'avis du Comité économique et social et de celui du Comité des régions.

Le 22 mars 2004, le Conseil a arrêté sa position commune, conformément à l'article 251 du traité.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

Le Conseil a été en mesure d'approuver les points principaux de la proposition de la Commission. Sur certains points, toutefois, il a décidé de modifier le texte, généralement pour le rendre plus clair, plus simple et plus facile à comprendre. Un grand nombre de modifications résultent des amendements présentés par le Parlement européen.

Les deux principales modifications apportées par le Conseil sont les suivantes (sauf indications contraires, les articles auxquels il est fait référence sont ceux de la position commune):

1. Alors que la Commission avait proposé de rendre *obligatoire*, à partir d'une certaine date, l'utilisation des technologies de localisation par satellite et de téléphonie mobile dans les nouveaux systèmes de télépéage, le Conseil a décidé qu'une telle obligation ne devrait pas être imposée et que l'utilisation de ces technologies ne devrait être que *recommandée* (article 2, paragraphe 3). Par conséquent, les systèmes fondés sur la technologie micro-ondes 5, 8 GHz traditionnelle peuvent continuer à coexister avec des systèmes utilisant les nouvelles technologies par satellite.
2. Le Conseil a modifié le calendrier proposé par la Commission pour la mise en service du service européen de télépéage. Le calendrier sur lequel le Conseil s'est mis d'accord est le suivant:
 - a) Les décisions relatives à la définition de ce service devraient être prises au plus tard le 1^{er} janvier 2006 (article 4, paragraphe 4);
 - b) Les opérateurs et/ou les émetteurs de contrat devraient proposer le service à leurs clients selon le calendrier suivant (article 3, paragraphe 4):
 - pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et pour tous les véhicules autorisés pour le transport de plus de neuf passagers (chauffeur + 8), au plus tard trois ans après qu'auront été prises les décisions relatives à la définition du service (donc le 1^{er} juillet 2009 au plus tard);
 - pour tous les autres types de véhicules, au plus tard cinq ans après qu'auront été prises les décisions relatives à la définition du service (donc le 1^{er} juillet 2011 au plus tard).

Les autres modifications portent sur les points suivants:

3. Le Conseil a souligné que la directive n'a pas d'incidence sur la liberté des États membres d'édicter des règles régissant la tarification des infrastructures et les questions fiscales (considérant 22).

4. Le Conseil a rappelé que la directive ne s'applique pas a) aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique et il a, de plus, stipulé qu'elle ne s'applique pas b) aux systèmes de péage électronique routiers qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement à bord des véhicules et c) aux systèmes de péage routiers de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences de la présente directive seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient (article 1^{er}, paragraphe 2).
5. Le Conseil a confirmé que les États membres qui ont des systèmes de péage devraient prendre les mesures nécessaires pour intensifier l'utilisation des systèmes de télépéage, mais il a précisé que les États membres sont seulement tenus de *faire en sorte que*, au plus tard le 1^{er} janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50 % du débit routier dans chaque poste de péage.
6. En ce qui concerne la définition du service européen de télépéage, le Conseil a non seulement stipulé que les décisions relatives à cette définition devraient être prises par la Commission au plus tard le 1^{er} janvier 2006 mais il a également précisé que ces décisions ne devraient être prises que si toutes les conditions, évaluées sur la base d'études appropriées, qui permettent à l'interopérabilité de fonctionner à tous points de vue, et notamment du point de vue technique, juridique et commercial, sont réunies. Si les décisions ne sont pas prises avant la date prévue dans ce paragraphe, la Commission devrait fixer une nouvelle date avant laquelle ces décisions doivent être prises, conformément à la procédure de comité de réglementation.
7. Pour renforcer la lisibilité du texte, le Conseil a décidé de faire figurer dans une nouvelle annexe jointe à la directive les éléments sur lesquels devrait reposer le service européen de télépéage, ces éléments étant auparavant énumérés à l'article 4 (article 4, paragraphe 1, et annexe).

2. Amendements présentés par le Parlement européen

En ce qui concerne les amendements présentés par le Parlement européen, le Conseil s'est efforcé de les prendre en compte dans toute la mesure possible. Cependant, dans quelques cas de moindre importance, il s'est avéré impossible de tenir compte d'un amendement parce que le texte concerné avait été largement modifié ou supprimé.

Cela étant, le Conseil a pu prendre en compte dans sa position commune, à la lettre ou dans l'esprit, en partie ou en totalité, les amendements ci-après (sauf indications contraires, les articles auxquels il est fait référence sont ceux de la position commune):

amendement 1 — cf. modification apportée au titre de la directive;

amendement 2 — cf. modifications apportées au considérant 2;

amendement 3 — cf. nouveau considérant 23;

amendement 4 — cf. modifications apportées au considérant 3;

amendement 5 — cf. modifications apportées au considérant 5;

amendement 6 — cf. nouveau considérant 7;

amendement 7 — cf. modifications apportées au considérant 8 (considérant 6 dans la proposition de la Commission);

amendement 8 — cf. modifications apportées au considérant 9 (considérant 7 dans la proposition de la Commission);

amendement 9 — cf. modifications apportées au considérant 10 (considérant 8 dans la proposition de la Commission);

amendement 10 — cf. modifications apportées au considérant 11 (considérant 9 dans la proposition de la Commission);

amendement 11 — cf. nouveau considérant 12;

amendement 12 — cf. nouveau considérant 22;

amendement 13 — cf. nouveau considérant 18;

amendement 14 — cf. nouveau considérant 19;

amendement 15 — cf. nouveau considérant 21;

amendement 16 — cf. modifications apportées à l'article 1^{er}, paragraphe 1;

amendement 17 — cf. modifications apportées à l'article 2, paragraphe 1, partie introductive;

amendement 18 — cf. nouveau considérant 6;

amendement 19 — cf. modifications apportées à l'article 2, paragraphe 2;

- amendement 20 — cf. modifications apportées à l'article 2, paragraphe 4 (article 2, paragraphe 3, dans la proposition de la Commission);
- amendement 21 — le paragraphe 4 de l'article 2 de la proposition de la Commission a été supprimé;
- amendement 22 — le paragraphe 5 de l'article 2 de la proposition de la Commission a été supprimé;
- amendement 25 — cf. modifications apportées à l'article 2, paragraphe 5 (article 2, paragraphe 7, dans la proposition de la Commission);
- amendement 27 — cf. modifications apportées à l'article 3, paragraphe 2;
- amendement 28 — cf. nouvel article 3, paragraphe 3;
- amendement 29 — l'amendement n'a pas pu être accepté mais les mots «et/ou les émetteurs» ont été insérés, cf. article 3, paragraphe 4 (article 3, paragraphe 3, dans la proposition de la Commission);
- amendement 32 — cf. nouvelle formulation de l'élément i) dans l'annexe à la directive [article 4, paragraphe 1, élément f), dans la proposition de la Commission];
- amendement 33 — cf. nouvel élément m) dans l'annexe à la directive;
- amendement 34 — cf. modifications apportées à l'article 4, paragraphe 3 (article 4, paragraphe 2, dans la proposition de la Commission);
- amendement 36 — la date de la mise en œuvre de la directive a été différée conformément à l'amendement présenté par le Parlement européen mais le Conseil a décidé d'adopter la règle générale de dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la directive, cf. article 6, premier alinéa;
- amendement 39 — l'amendement a été pris en compte du fait du nouveau libellé du considérant 21;
- amendements 41 et 45 — cf. modifications apportées à l'article 1^{er}, paragraphe 3 (article 1^{er}, second alinéa, dans la proposition de la Commission);
- amendement 44 — cf. nouvel article 1^{er}, paragraphe 2;
- amendement 46 — cf. nouvel article 2, paragraphe 6;
- amendement 47 — cf. nouveau considérant 13;
- amendement 48 — cf. nouvel article 2, paragraphe 3;
- amendement 49 — cf. modifications apportées à l'article 3, paragraphe 1;
- amendement 50 — cf. modifications apportées à l'article 3, paragraphe 4 (article 3, paragraphe 3, dans la proposition de la Commission); conformément à l'amendement présenté par le Parlement européen, le Conseil a remplacé les dates fixes auxquelles le service européen de télépéage devrait être proposé aux clients par des dates résultant de l'ajout d'une certaine période (trois ans, cinq ans) au moment auquel les décisions relatives à la définition du service sont prises; en appliquant un délai de trois ans pour les camions, le Conseil a adopté une position légèrement différente de celle du Parlement européen, qui avait suggéré un délai de deux ans; toutefois, pour ce qui est du délai de cinq ans applicable à tous les autres types de véhicules, le Conseil et le Parlement ont exactement le même point de vue;
- amendement 51 — cf. nouvel article 4, paragraphe 4; si le Conseil a indiqué dans son orientation générale que les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage devraient être prises au plus tard le 1^{er} janvier 2006, il a finalement décidé de fixer cette date au 1^{er} juillet 2006, afin de prendre en compte l'amendement du Parlement européen, qui avait proposé le 1^{er} janvier 2007.

III. CONCLUSION

Le Conseil estime que le texte de sa position commune est approprié et équilibré. Pour ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen en première lecture, le Conseil fait observer que quasiment tous les amendements ont été repris — à la lettre ou dans l'esprit, partiellement ou en totalité — dans la position commune. Par conséquent, il est d'avis que le texte de sa position commune permet d'atteindre l'objectif visé par les amendements du Parlement.
