

Mardi, 11 juin 2002

P5_TA(2002)0293

Créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ***I

Résolution législative du Parlement européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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 (COM(2001) 335 — C5-0277/2001 — 2001/0140(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2001) 335 ⁽¹⁾),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 80, paragraphe 2, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C5-0277/2001),
 - vu l'article 67 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et l'avis de la commission économique et monétaire (A5-0186/2002),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à être à nouveau saisi au cas où la Commission entendrait modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

⁽¹⁾ JO C 270 E du 25.9.2001, p. 131.

P5_TC1-COD(2001)0140

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 11 juin 2002 en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2002 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

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 et du Comité des régions ⁽²⁾,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément aux conclusions du Conseil européen de Stockholm des 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 le commerce de créneaux horaires, le présent règlement devrait être réexaminé à l'issue d'une période d'application déterminée.

⁽¹⁾ JO C 270 E du 25.9.2001, p. 131.

⁽²⁾ JO C 125 du 27.5.2002, p. 8.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 11 juin 2002.

Mardi, 11 juin 2002

- (2) L'expérience a montré qu'il convient de renforcer 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⁽¹⁾, afin de garantir une utilisation maximale et la plus souple possible des capacités limitées dans les aéroports saturés, **dans l'intérêt des consommateurs.**
- (3) Il est donc nécessaire de modifier ce règlement de manière substantielle, en application de son article 14, et de clarifier plusieurs de ces dispositions.
- (4) **La modification du règlement en vigueur vise notamment à garantir l'application correcte et uniforme du règlement par les États membres ainsi que l'attribution de créneaux horaires par un coordonnateur indépendant de manière transparente et non discriminatoire et sur la base de critères objectifs; à garantir l'utilisation optimale des capacités existantes, à faciliter l'accès des nouveaux arrivants au marché; et à favoriser l'établissement de services aériens régionaux et le rattachement d'aéroports régionaux.**
- (5) 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.
- (6) Il convient, **après réalisation d'une étude de la capacité**, de désigner les aéroports qui présentent de graves insuffisances de capacité comme des aéroports **coordonnés**. **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.
- (7) Dans les aéroports à facilitation d'horaires, le facilitateur doit 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 doit être dans une position d'indépendance totale et ses responsabilités doivent être décrites en détail.
- (8) 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 arbitrales en relation avec l'attribution **de** créneaux horaires. **Ce faisant, il importe de veiller à ce que le comité de coordination ne prenne pas de décision qui incombe exclusivement au coordonnateur.**
- (9) Il est également nécessaire d'indiquer clairement que l'attribution d'un créneau doit être considérée comme l'ouverture d'un droit d'usage, **soumis aux conditions pertinentes d'utilisation**, conférant au transporteur aérien bénéficiaire la faculté d'accéder aux installations aéroportuaires pour l'atterrissage et le décollage à des dates et heures précises au cours de la période pour laquelle ce droit est accordé. **Il importe également de spécifier que les créneaux aéroportuaires peuvent avoir seulement une valeur indicative étant donné que le jour même du vol, il doit exister un créneau de départ, lequel est attribué en fonction de la situation du trafic. Il sera indispensable à l'avenir de définir des règles et des procédures afin d'améliorer la coordination entre les créneaux aéroportuaires et les créneaux de départ.**
- (10) Toutefois, dans l'intérêt de la stabilité des opérations, le système existant prévoit la réattribution des créneaux 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 que les droits acquis portent sur une série de créneaux. **Simultanément, les États membres ont la faculté de limiter un droit portant sur une série de créneaux en raison de l'évolution de la situation de l'aéroport en matière de protection de l'environnement.**
- (11) Les créneaux utilisés de longue date doivent satisfaire au calcul du taux d'utilisation ainsi qu'à d'autres dispositions pertinentes du règlement pour continuer à donner droit aux transporteurs aériens en cause 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 L 14 du 22.1.1993, p. 1.

Mardi, 11 juin 2002

- (12) Les opérations à caractère régulier dans un aéroport devraient recevoir une priorité stricte sans distinction entre services réguliers et non réguliers.
- (13) Afin de garantir l'utilisation efficace des capacités et de réduire les incidences environnementales dans les aéroports saturés, ainsi que de promouvoir l'intermodalité, il est nécessaire de tenir également compte de l'existence de services adéquats de qualité satisfaisante assurés par d'autres modes de transport.
- (14) Il convient que la définition du terme «nouvel arrivant» renforce la fourniture de services aériens adéquats dans les régions et accroisse la concurrence potentielle sur les liaisons intracommunautaires. **À long terme, cette définition devrait être remplacée par une règle visant une concurrence effective.**
- (15) Afin de veiller davantage à ce que les pays tiers offrent 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.
- (16) Étant donné que les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement sont des mesures de portée générale au sens de l'article 2 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 ⁽¹⁾, il y a lieu de les adopter en appliquant la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de cette décision.
- (17) Dans un aéroport coordonné, l'accès pour un transporteur aérien est seulement possible si un créneau horaire lui 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.
- (18) Il convient de prévoir une procédure de révision des décisions du coordonnateur. **Toutefois, le coordonnateur doit être déchargé de toute obligation de réparation.**
- (19) Pour éviter toute ambiguïté, il convient de préciser que l'application 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⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 ⁽³⁾,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

- 1) À l'article premier, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant

«Le présent règlement s'applique aux aéroports communautaires.»
- 2) L'article 2 est modifié comme suit.
- a) Les points a) et b) sont remplacés par les textes suivants:
 - «a) "créneau horaire", le droit, ouvert **exclusivement** en vertu du présent règlement, pour un transporteur aérien, d'utiliser **toutes** les infrastructures aéroportuaires d'un aéroport coordonné **qui sont nécessaires pour la prestation d'un service aérien**, à une date et une heure précises, **sous réserve du respect des conditions pertinentes d'utilisation**, aux fins de l'atterrissage et du décollage, tel qu'attribué par un coordonnateur en application du présent règlement;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1, version rectifiée, JO L 257 du 21.9.1990, p. 13.

⁽³⁾ JO L 180 du 9.7.1997, p. 1.

Mardi, 11 juin 2002

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

Aux fins des points i) et ii), un transporteur aérien n'est pas considéré comme un nouvel arrivant si, au moment de l'attribution:

- il a conclu, à l'aéroport concerné, un accord d'exploitation en commun, de partage de code ou de franchise avec un autre transporteur aérien qui n'est pas considéré comme un nouvel arrivant, ou
- la majeure partie de son capital est détenue par un autre transporteur aérien qui n'est pas considéré comme un nouvel arrivant (filiale), ou
- il détient directement ou indirectement la majeure partie du capital d'un autre transporteur aérien qui n'est pas considéré comme un nouvel arrivant (société mère), ou
- il fait partie d'un groupe de transporteurs aériens dont un n'est pas considéré comme un nouvel arrivant, **ou**
- **il s'agit d'une société affiliée qui appartient au même holding.**

Un transporteur aérien qui entend obtenir le statut de nouvel arrivant est tenu de communiquer au coordonnateur tous les documents indispensables démontrant à celui-ci que le transporteur aérien en question est effectivement éligible au statut de nouvel arrivant.

Aux fins du point ii), un transporteur aérien qui, seul ou avec d'autres partenaires d'un groupe de compagnies aériennes, détient plus de 7 % **de tous les** créneaux horaires **attribuables** le jour en question dans un aéroport ou système aéroportuaire déterminé, n'est pas considéré comme un nouvel arrivant dans cet aéroport le jour en question.»

- b) Le point f) est remplacé 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, 7, 8, 8 bis, 10 et 14**, la définition du transporteur aérien comprend aussi les exploitants de vols d'affaires, **pour autant qu'ils offrent des services aériens réguliers dans l'aéroport en question;**

Mardi, 11 juin 2002

- ii) "groupe de transporteurs aériens", deux transporteurs aériens, ou plus, qui assurent ensemble des opérations communes, un partage de code ou une franchise, ou coopèrent de quelque autre manière que ce soit aux fins de l'exploitation d'un service aérien **effectif, si cette coopération ne se limite pas à l'entretien, à la fourniture ou à d'autres activités secondaires.**»
- c) le point g) est remplacé par le texte suivant:
- «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.»
- d) Les points i), j), k), l), m), n) **et o)** 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 un service 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 le système aéroportuaire considéré;
- k) "série de créneaux horaires", au moins cinq créneaux horaires demandés pour une période de planification horaire à la même heure régulièrement le même jour et attribués de cette manière ou, si cela n'est pas possible, attribués approximativement à la même heure;
- l) "aéroport régional", une composante régionale et d'accessibilité ou une composante communautaire telles qu'elles sont définies à la section 6 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;
- m) "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 pour les aider à conduire leurs affaires, les vols ayant lieu à des fins non généralement considérées comme accessibles au public et sont effectués par des pilotes titulaires, au minimum, d'une licence de pilote commercial valable avec une qualification de vol aux instruments;
- n) "paramètres de coordination", l'expression, en termes opérationnels, de la capacité totale disponible pour l'attribution de créneaux 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 ces différents sous-systèmes;
- o) "**temps de circulation au sol**": le temps nécessaire à l'aéronef pour se mettre en position de décollage sur la piste ou, dans le cas de l'atterrissage, le temps nécessaire pour dégager la piste d'atterrissage et mettre l'aéronef à l'arrêt. (*)

(*) JO L 228 du 9.9.1996, p.1.»

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 en application du présent article.
- b) Un État membre ne désigne pas d'aéroport comme à facilitation d'horaires ou coordonné, sauf conformément au paragraphe 3.»

Mardi, 11 juin 2002

- b) Au paragraphe 2, le terme «coordonné» est remplacé par le terme «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 non désigné ou dans un aéroport à facilitation d'horaires, par l'entité gestionnaire de cet aéroport lorsque cet État membre le considère nécessaire, ou dans les six mois:

- i) suivant 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 par un coordonnateur, 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 **une procédure normalisée**, détermine **toutes** les insuffisances de capacité, **y compris les** 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. **Pour un aéroport coordonné, cette étude est actualisée lorsque** des changements interviennent dans l'aéroport qui influencent sensiblement la capacité et son utilisation, **ou à la demande de la Commission, de l'État membre, des transporteurs aériens ou de l'entité gestionnaire de l'aéroport. Cette actualisation ne peut être prescrite pour des intervalles inférieurs à trois ans.** 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, les résultats de l'étude sont communiqués à la Commission.»

- d) Le paragraphe 4 est remplacé par les paragraphes 4 et 5 suivants, et le paragraphe 5 devient le paragraphe 6, le terme «aéroport entièrement coordonné» étant remplacé par le terme «aéroport coordonné».

«4. Sur la base de l'analyse, l'État membre consulte, sur la situation de l'aéroport en termes de capacité, l'entité gestionnaire de l'aéroport, les transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, ainsi que leurs organismes de représentation et les représentants de l'aviation générale **et** les autorités responsables du contrôle du trafic **aérien**.

5. L'État membre veille à ce que l'aéroport soit désigné comme coordonné pour **au moins une saison de planification horaire pendant la période** au cours **de laquelle** des problèmes de capacité **sont constatés sur la base d'une étude de capacité**, uniquement lorsque

- a) les insuffisances de capacité sont telles 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.

Un aéroport peut être désigné comme coordonné pour une période limitée pour autant que d'importants événements prévisibles laissent présager des problèmes de capacité.»

- 4) L'article 4 est modifié comme suit.
- a) Le titre est modifié comme suit: «Facilitateur d'horaires et coordonnateur»
- b) Le paragraphe 1 est remplacé 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, après consultation des transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, de leurs organismes de représentation et de l'entité gestionnaire de l'aéroport **et du comité de coordination, s'il existe**. Le même facilitateur d'horaires ou coordonnateur peut être désigné pour plusieurs aéroports.»

Mardi, 11 juin 2002

- c) Les paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6 sont remplacés par les textes suivants:
- «2. L'État membre responsable d'un aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné veille à ce que:
- a) dans le cas d'un *aéroport* à facilitation d'horaires, le facilitateur agit aux termes du présent règlement d'une manière indépendante, neutre, non discriminatoire et transparente.
- b) dans le cas d'un aéroport coordonné, l'indépendance de fait du coordonnateur soit assurée en outre par la séparation institutionnelle et financière de toute partie intéressée. L'État membre veille à ce que le coordonnateur agisse conformément au présent règlement d'une manière neutre, non discriminatoire et transparente, et à ce que des ressources suffisantes soient disponibles afin que le financement des activités de coordination n'affecte pas son indépendance.
3. Le facilitateur d'horaires et le coordonnateur participent aux conférences internationales de programmation horaire organisées par 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 au présent règlement et veille à ce que, en cas d'urgence, les créneaux puissent être attribués en dehors des heures de bureau.
6. Le facilitateur d'horaires et le coordonnateur surveillent l'utilisation des horaires et des créneaux horaires **attribués et effectivement utilisés** en coopération étroite avec l'entité gestionnaire de l'aéroport et les autorités responsables du contrôle du trafic aérien. Le coordonnateur soumet chaque année à la Commission un rapport d'activité concernant en particulier l'application des articles 8 bis et 14, ainsi que toute plainte concernant l'application des articles 8 et 10 soumises au comité de coordination, et les initiatives prises pour y donner suite.
7. Tous les facilitateurs d'horaires et tous les coordonnateurs confrontent leurs bases de données afin de détecter les incohérences des horaires.»
- d) Le paragraphe 7 devient le paragraphe 8 et l'introduction du paragraphe est remplacée par le texte suivant:
- «Sur demande et dans un délai raisonnable, le coordonnateur met gratuitement à la disposition de **tous les transporteurs aériens, entités gestionnaires des aéroports et autorités responsables du contrôle du trafic aérien, ainsi que des États membres et de la Commission**, pour examen, les informations suivantes sous forme écrite ou toute autre forme aisément accessible:»
- e) La phrase suivante est ajoutée au paragraphe 8, qui devient le paragraphe 9:
- «Sur demande, le coordonnateur présente ces informations sous forme résumée. Il peut demander une rétribution correspondant au coût de la fourniture de ces informations.»
- f) Le texte suivant est inséré sous forme d'un nouveau paragraphe 10:
- «Si des normes pertinentes et généralement acceptées d'information sur les horaires sont disponibles, le facilitateur d'horaires, le coordonnateur et les transporteurs aériens les appliquent, à condition qu'elles soient conformes au droit communautaire.»

Mardi, 11 juin 2002

5) Les articles 5, 6, 7, 8 et 9 sont remplacés par les articles suivants:

«Article 5

Comité de coordination

1. Les États membres responsables veillent à ce que, dans tout aéroport coordonné, un comité de coordination soit créé. Un même comité de coordination peut être désigné pour plusieurs aéroports. La participation à ce comité est ouverte, au moins, aux transporteurs aériens, **à leurs organismes de représentation et aux représentants de l'aviation générale qui utilisent régulièrement le (ou les) aéroport(s)**, à l'entité gestionnaire de l'aéroport concerné **et** aux autorités responsables du contrôle du trafic **aérien**.

Les missions du comité de coordination sont:

- a) de faire des propositions ou de conseiller le coordonnateur et/ou l'État membre sur:
- les possibilités d'accroître la capacité de l'aéroport déterminées conformément aux dispositions de l'article 3 ou d'en améliorer l'utilisation,
 - les paramètres de coordination à déterminer conformément aux dispositions de l'article 6,
 - les lignes directrices locales en matière d'attribution des créneaux horaires, compte tenu d'éventuelles considérations environnementales, comme prévu à l'article 8, *paragraphe 2*,
 - l'amélioration des conditions de trafic à l'aéroport en question,
 - les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires, comme prévu à l'article 11,
 - les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués,
 - l'examen des problèmes graves rencontrés par les nouveaux arrivants, conformément à l'article 10, *paragraphe 7*,
 - toute question concernant la capacité de l'aéroport.
- b) d'arbitrer entre toutes les parties concernées sur:
- les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires, comme prévu à l'article 11;
2. Les représentants des États membres et le coordonnateur sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs.

3. **À la demande de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou du coordonnateur, le** comité de coordination établit par écrit des règles de procédure couvrant, entre autres, la participation, les élections, la fréquence des réunions et la ou les langues utilisées. Tout membre du comité de coordination **et le coordonnateur peuvent** proposer des lignes directrices locales comme prévu à l'article 8, *paragraphe 5*. À la demande du coordonnateur, le comité de coordination discute des lignes directrices locales proposées pour l'attribution des créneaux horaires. Un rapport sur les discussions au sein du comité de coordination est soumis aux États membres concernés, avec indication des différents points de vue au sein du comité.

4. Le comité de coordination n'est pas habilité à prendre des décisions qui incombent exclusivement au coordonnateur.

Article 6

Paramètres de coordination

1. Dans un aéroport coordonné, l'État membre responsable assure la détermination, deux fois par an, des paramètres d'attribution des créneaux horaires, 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 de trafic aérien, compte tenu des différents types de trafic à l'aéroport, de la saturation de l'espace aérien **local** susceptible de survenir au cours de la période de coordination, et de la situation en termes de capacité.

Mardi, 11 juin 2002

En vue des conférences de planification des horaires, 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 les intervalles de coordination pertinents après consultation du comité de coordination et à la lumière de la situation en termes de capacité.

3. La détermination des paramètres et la méthodologie utilisée ainsi que tous changements qui y sont apportés sont discutés en détail avec le comité de coordination en vue d'accroître le nombre de 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 **de tous les fournisseurs d'infrastructures aéroportuaires nécessaires à l'exploitation d'un service aérien, des transporteurs fournissant des services aériens et de la Commission dès lors qu'ils** 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 toutes les informations pertinentes qu'ils demandent. Ces informations sont présentées dans le format et dans le délai fixé par le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur. En particulier, le transporteur aérien indique au coordonnateur, **dans le format normalisé ayant cours dans le secteur**, au moment de la demande d'attribution, s'il bénéficierait ou non 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, des informations concernant les services prévus des transporteurs aériens sont, sur demande d'un coordonnateur, fournies à ce coordonnateur par l'entité gestionnaire de l'aéroport.

2. Si un transporteur aérien ne fournit pas les informations visées au paragraphe 1 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, à moins qu'il existe des circonstances atténuantes. 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, notamment les données **relatives aux plans de vol** et **aux** créneaux horaires **effectivement attribués, qui sont** nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives.

Article 8

Processus d'attribution des créneaux

1. Les séries de créneaux du pool sont attribuées aux transporteurs qui en font la demande sous forme de droits d'usage des infrastructures aéroportuaires aux fins de l'atterrissage et du décollage pendant la période de programmation horaire demandée, à l'expiration de laquelle ces créneaux sont remis dans le pool conformément à l'article 10.

2. Sans préjudice des articles 7, 8 bis, 9, de l'article 10, paragraphe 1 et de l'article 14, le 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 réguliers et de services non réguliers programmés et
- ce transporteur aérien peut démontrer à la satisfaction du coordonnateur que la série de créneaux horaires en question a été exploitée, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins 80% du temps au cours de la période pour laquelle elle lui avait été attribuée.

Mardi, 11 juin 2002

En pareil cas, cette série de créneaux donne droit au transporteur aérien concerné à la même série lors de la prochaine période de programmation horaire équivalente.

Sans préjudice de l'article 9 et des dispositions pertinentes du règlement (CEE) n° 2408/92, les États membres peuvent limiter ce droit, sur une base non discriminatoire, à des séries de créneaux, par réaction à une modification en matière de protection de l'environnement à l'aéroport concerné, tout en tenant compte des règles locales adoptées conformément à l'article 8, paragraphe 6.

3. Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 2, lorsque toutes les demandes de créneaux horaires formulées par les transporteurs concernés ne peuvent pas être satisfaites, la préférence est donnée aux services aériens commerciaux et, en particulier, aux services réguliers et aux services 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 des créneaux avant l'attribution des créneaux restants dans le pool visé à l'article 10 aux autres transporteurs aériens demandeurs, est acceptée uniquement pour des raisons opérationnelles **ou si la reprogrammation donne lieu à une série de créneaux plus proche de la demande initiale présentée par le transporteur aérien.** Elle ne prendra effet qu'après la confirmation expresse du coordonnateur.

5. Le coordonnateur **applique** des **règles complémentaires** établies par le secteur des transports aériens au niveau mondial **et dans l'Union européenne** ainsi que des **lignes directrices** locales **fixées conformément à l'article 8, paragraphe 6**, pour autant que ces **règles ne** portent pas atteinte à l'indépendance du coordonnateur, respectent le droit communautaire et visent à améliorer l'utilisation **efficiente et efficace** de la capacité des **aéroports**.

6. Les propositions de règles locales sont présentées au comité de coordination. Tout membre du comité de coordination et le coordonnateur peuvent proposer des lignes directrices locales. Le comité de coordination examine ces propositions sans retard indu.

Les lignes directrices locales peuvent, sur une base non discriminatoire, fixer des priorités supplémentaires en matière d'attribution des créneaux.

L'entité gestionnaire de l'aéroport concerné peut approuver les lignes directrices locales proposées, à moins qu'un autre membre du comité de coordination ou que le coordonnateur ait renvoyé la proposition de décision à l'État membre concerné. Les règles locales qui ont été approuvées sont communiquées à la Commission par l'État membre concerné.

7. **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 créneau de remplacement le plus proche **qui soit disponible**.

8. Le coordonnateur s'efforce, en plus de l'attribution de créneaux prévue pour la période de planification horaire, de donner suite aux demandes de créneaux introduites au dernier moment pour tout type d'aviation, y compris l'aviation générale. À cet effet, on peut utiliser 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 un autre type de service qu'il exploite,

Mardi, 11 juin 2002

- b) transférés
 - i) entre une société **mère, ses filiales et des sociétés affiliées**;
 - 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 à l'entreprise rachetée;
 - c) échangés, l'un pour l'autre, entre deux transporteurs aériens **après concertation avec le coordonnateur**.
2. Les créneaux horaires ne peuvent en aucun cas être transférés à un transporteur aérien autre que ceux visés à l'article 8 bis, paragraphe 1, point b), ni à aucune autre entité, avec ou sans contrepartie financière.
3. Les transferts ou échanges visés au paragraphe 1 sont notifiés au coordonnateur et ne prendront 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 au présent règlement et s'il n'est pas convaincu que:
- a) les transferts ou les échanges ne seront pas préjudiciables aux opérations aéroportuaires, 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 créneau ne relève pas du paragraphe 4;
 - d) dans le cas des échanges entre deux transporteurs aériens visés au paragraphe 1, les deux transporteurs aériens ont l'intention d'exploiter les créneaux résultant de l'échange ou d'échanges ultérieurs.
4. 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).
- 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), **à moins que le nouvel arrivant n'acquière pour la nouvelle liaison la même priorité que celle qui lui est reconnue pour la liaison attribuée**.
- 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), sauf afin d'améliorer la programmation des créneaux pour ces services par rapport à la programmation initialement demandée.

Article 8 ter

Exclusion des réclamations de compensation

Le droit à une série de créneaux horaires visé à l'article 8, paragraphe 2 ne peut donner lieu à aucune réclamation de compensation en relation avec une limitation, restriction ou 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 en application des articles 81 ou 82 du *traité* ou du règlement (CEE) n° 4064/89. Ces transferts ne peuvent en aucun cas donner lieu à contrepartie monétaire.

Mardi, 11 juin 2002

Article 9

Obligations de service public

1. Sur les liaisons où des obligations de service public ont été imposées conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, l'État membre **réserve, si nécessaire, après consultation du coordonnateur**, dans un aéroport coordonné, **dans le pool** les créneaux horaires nécessaires pour les opérations envisagées sur la liaison en question. Si le transporteur aérien n'utilise pas les créneaux horaires réservés pour la liaison concernée conformément à l'article 8, paragraphes 2 et 4, ces créneaux horaires sont mis à la disposition de tout autre transporteur aérien souhaitant exploiter la liaison conformément aux obligations de service public, sous réserve du paragraphe 2. Si aucun autre transporteur aérien ne souhaite exploiter cette liaison et 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 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'appliquent à l'utilisation des créneaux horaires visés au paragraphe 1 ci-dessus 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 marge d'une heure avant ou après les horaires demandés au coordonnateur.»

6) À l'article 10, les paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 7 et 8 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 10

Pool de créneaux horaires

1. Le coordonnateur constitue un pool regroupant tous les créneaux non attribués conformément à l'article 8, paragraphes 2 et 4. Tous les nouveaux créneaux horaires déterminés conformément à l'article 3, paragraphe 3, sont placés dans le pool.

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

3. Les créneaux 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, à moins que la non-utilisation puisse être justifiée par l'une des raisons suivantes:

- a) circonstances imprévisibles et inévitables sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise et entraînant:
 - l'immobilisation au sol des aéronefs du type généralement employé pour assurer le service en question,
 - la fermeture d'un aéroport ou d'un espace aérien;
- 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;

Mardi, 11 juin 2002

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

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission contrôle:

- *l'application obligatoire des points a) à c) par le coordonnateur,*
- *l'application obligatoire du présent paragraphe, par le coordonnateur, à toutes les autres circonstances imprévisibles et inévitables sur lesquelles le transporteur aérien n'a eu aucune prise et qui ne sont pas prévues par le présent article.*

La Commission se prononce dans un délai d'un mois à compter de l'introduction de la demande et après consultation du comité visé à l'article 13, paragraphe 4. Elle informe le Conseil de sa décision.

Tout État membre peut, dans un délai d'un mois, soumettre la décision de la Commission au Conseil. Celui-ci, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans un délai d'un mois, se prononcer autrement dans des circonstances exceptionnelles.

5. 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 mis dans le pool sont distribués parmi les transporteurs aériens demandeurs. 50 % de ces créneaux sont **attribués aux** nouveaux arrivants, **en alternance avec les autres demandeurs**, à moins que les demandes des nouveaux arrivants représentent moins de 50 %. Aux fins de cette attribution, le jour de planification horaire est divisé en périodes de coordination égales d'une durée maximale d'une heure.

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**).

6. **En** cas de services exploités par un groupe de transporteurs aériens, seul un des transporteurs participant 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 maintenir l'acquisition des droits 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 participants pour leur exploitation en commun, à condition que le code d'identification du transporteur aérien auquel les créneaux horaires ont été attribués reste sur le vol partagé aux fins de coordination et de surveillance. Lorsque ces opérations prennent fin, le transporteur aérien auquel les créneaux utilisés à cet effet avaient été attribués initialement conserve ces créneaux. Les transporteurs aériens participant à une exploitation en commun informent les coordonnateurs du détail de ces opérations.»

- 7) Le paragraphe 6 de l'article 10 devient le *paragraphe 7*.
- 8) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

Réclamations et voies de recours

1. Les plaintes concernant l'application des articles 8, 8 bis et 10 sont soumises au comité de coordination. Dans un délai **d'un mois** suivant le dépôt de la plainte, 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 trois mois, assurer une médiation par une organisation représentant les transporteurs aériens ou les aéroports ou par une autre tierce partie.

Mardi, 11 juin 2002

2. Les États membres veillent à ce que toute partie ayant un intérêt légitime ait la faculté de faire appel contre les décisions du coordonnateur devant un tribunal national ou une autre autorité indépendante, lorsque la procédure de médiation prévue au paragraphe 1 a échoué.

Les États membres veillent à ce que l'organe d'appel soit habilité à:

- a) prendre dans les meilleurs délais et par voie de référé des mesures transitoires dans le but de remédier aux infractions alléguées ou de prévenir toute aggravation du préjudice porté aux intérêts en cause et, notamment, à suspendre la procédure d'attribution des créneaux horaires ou la mise en œuvre de toute décision prise par le coordonnateur;
- b) rapporter ou faire rapporter des décisions prises illégalement;
- c) accorder des indemnités. **Le coordonnateur n'est tenu à aucune obligation de réparation.**

Les États membres veillent à ce que des procédures de recours soient accessibles, et en fixent les modalités, au moins à toute personne ayant ou ayant eu un intérêt dans la procédure d'attribution des créneaux horaires, et qui est ou a été susceptible d'être lésée par une prétendue violation.

Si une action en justice a été intentée en vertu du présent paragraphe, l'application du paragraphe 1 du présent article cesse immédiatement.»

- 9) Le titre de l'article 12 et le paragraphe 1 sont modifiés comme suit:

«Relations avec les pays tiers

1. Lorsqu'il apparaît que, en matière d'attribution 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.»

- 10) Les articles 13 et 14 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 13

Procédure de décision

1. Lorsqu'elle statue en application de l'article 12, la Commission est assistée par un comité composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation visée à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect de l'article 7, paragraphe 3, et de l'article 8 de celle-ci.

Mardi, 11 juin 2002

3. *Le délai prévu à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixé à trois mois.*
4. En outre, le comité peut être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.
5. Le comité établit son règlement intérieur.

Article 14

Exécution

1. Le plan de vol d'un transporteur aérien est refusé par les autorités compétentes en matière de gestion du trafic aérien si ce transporteur 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. **À cet égard, le temps de circulation au sol qui est nécessaire dans l'aéroport en question est pris en considération.**

2. Le coordonnateur retire la série de créneaux horaires d'un transporteur aérien et la remet dans le pool le **1^{er} février** pour la saison d'été suivante ou le **1^{er} septembre** pour la saison d'hiver suivante, si le transporteur aérien n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation ou d'un document équivalent à cette date.

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 transfert ou d'un échange en application de l'article 8 bis, paragraphe 3, lorsque les créneaux n'ont pas été utilisés comme prévu aux termes de l'article 8 bis, paragraphe 3, point d).

4. Les transporteurs aériens qui exploitent de manière répétée et volontaire des services aériens à une heure très différente d'un créneau horaire attribué comme partie d'une série de créneaux, **ou qui utilisent un autre aéronef que celui pour lequel le coordonnateur a donné en dernier lieu son accord, si cela se répercute défavorablement sur les capacités**, 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 remettre dans le pool après avoir entendu le transporteur concerné **et lui avoir adressé un seul avertissement.**

5. Les États membres prennent des mesures pour imposer, **après avoir adressé un seul avertissement**, des amendes et/ou des pénalités périodiques aux transporteurs aériens en cas d'exploitation répétée et volontaire de services aériens à une heure très différente des créneaux horaires attribués. **Il en va de même lorsque les transporteurs aériens utilisent un autre aéronef que celui pour lequel le coordonnateur a donné en dernier lieu son accord et que cela se répercute défavorablement sur les capacités.**

L'amende et/ou les pénalités périodiques sont fixées en tenant compte de la nature et de la gravité de l'infraction, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

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 de ce transporteur aérien pour le reste de la période de planification horaire et de les remettre dans le pool, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.
- b) Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 4, lorsqu'à l'issue d'une fraction de 20% de la période de validité de la série, aucun créneau de cette série n'a été utilisé, le coordonnateur remet la série de créneaux en cause dans le pool pour le reste de la période de planification horaire, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.»

Mardi, 11 juin 2002

11) *L'article 14 bis* 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 règlement 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 des informations nécessaires à l'établissement du rapport visé au paragraphe 1.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur trois mois après sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

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

P5_TA(2002)0294

Indication des ingrédients présents dans les denrées alimentaires *I**

Résolution législative du Parlement européen sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2000/13/CE en ce qui concerne l'indication des ingrédients présents dans les denrées alimentaires (COM(2001) 433 — C5-0404/2001 — 2001/0199(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2001) 433 (1)),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 95 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C5-0404/2001),
 - vu l'article 67 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs et l'avis de la commission de l'agriculture et du développement rural (A5-0139/2002),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à être à nouveau saisi au cas où la Commission entendrait modifier de manière substantielle la proposition amendée ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

(1) JO C 332 E du 27.11.2001, p. 257.